THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

385.06
VE
1898 1

ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

I. Halbjahr 1898.

BERLIN
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY URBANA

385.06
V.E
1898

VERZEICHNISS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

im

I. Halbjahr 1898

abgedruckten grösseren Abhandlungen.

Agitation (gegen die sozialdemokratische) im Eisenbahnpersonal. 5, 66.
Agrarische Eisenbahnwünsche. 43, 659.
Anti-Eisenbahnliches. 25, 405.
Arbeiterfrage. 33, 513.
Bahnärzte, beamtete. Eine Entgegnung zu Dr. Blume's Forderung. 4, 47.
Bahnbau in Deutsch-Südwestafrika. 2, 19.
Bahnhofsbauten in Dresden. 29, 462.
Bahnhofswirthschaften. Verpachtung betr. 27, 434.
Beamte des äusseren Betriebsdienstes und die Vereinszeitung. 6, 81.
Beamte und die soziale Bewegung. 8, 115.
Beispiele beweisen. 25, 403.
Belohnungen für die Entdeckung von Schienenbrüchen u. die „Voss. Ztg.". 15, 231.
Besoldungsetat der deutschen Bahnen. 1, 5.
Betriebsbudget der badischen Staatsbahnen für 1898/99. Verhandlungen der 2. Kammer der Landstände. 38, 589. 39, 606.
Betriebssicherheit auf den preuss. Staatsbahnen. Denkschrift. 4, 48. 14, 213.
Betriebssicherheit u. Dienstvorschriften. 22, 352.
Betriebssicherheit und Oekonomie im Eisenbahnwesen. 4, 57.
Betriebssicherheit. Vorschläge zur Erhöhung derselben und zur Förderung des Gütertransports auf Eisenbahnen. 24, 400.
Betriebsweise elektr. Strassenbahnen im Innern der Städte. 11, 159. 33, 517. 35, 547.
China. Verkehrsmittel. 47, 720.
Daimler'sche Benzin-Motorwagen. 7, 100.
Dänische Fahrpreisermässigungen im direkten Verkehr mit Deutschland. 3, 36.
Denkschrift des preuss. Ministers der öffentlichen Arbeiten, betr. Betriebssicherheit auf den preuss. Staatsbahnen. 4, 48. 14, 213.
Deutsche Eisenbahnen in amerikanischer Beleuchtung. 34, 529.
Deutsche und russische Getreidetarife. Vergleich. 20, 327.
Deutschland-Ostasien. 13, 196.
Deutschlands Eisenbahnen in 1896/97. 14, 220. 15, 239. 16, 260.
Deutschland und die Aufschliessung Chinas durch die Eisenbahn. 2, 17.
Dienstdauer und Ruhezeiten des Eisenbahnbetriebspersonals der preuss. Staatsbahnen. 2, 29. Desgl. der österr. Staatsbahnen. 15, 236.
Dienstordnung (neue) der österr. Staatsbahnen. 31, 491.
Direkte Expresszüge und der Wiener Fremdenverkehr. 26, 423.
Dresdener Bahnhofsbauten. 29, 462.
D-Züge und Bahnsteigsperre. 15, 238.
Einfluss der Eisenbahnen auf die Vertheilung der Bevölkerung. 49, 752.
Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und kulturelle Entwickelung. 26, 421. 27, 431.
Eisenbahnassessorismus. 38, 587. 39, 604. 41, 629.
Eisenbahnen auf dem Ural. 48, 740.
Eisenbahnen im deutschen Reichstage. 18, 293. 19, 311.
Eisenbahnen in der preuss. Finanzverwaltung. 44, 673.
Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika. 21, 341.
Eisenbahnen in Palästina. 34, 541.
Eisenbahnen u. Kanäle. 35, 543. Berichtigung. 56, 860 (II. Halbjahr 1898).
Eisenbahnen und politische Parteien. 30, 474.
Eisenbahnen u. Wasserstrassen. 12, 183. (Siehe auch Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen.)
Eisenbahnfahrpreise u. Arbeitsnachweis. 12, 180.
Eisenbahnmarke. 6, 82.
Eisenbahnmarke für den Eilguttransitverkehr in Dänemark. 3, 35.
Eisenbahnpersonal u. sein Verhältniss zur Dienstbehörde. 43, 655.
Eisenbahnüberschüsse. Verwendung derselben. 1, 4.
Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. 17, 277. 21, 337.
Eisenbahnverwaltung (die) als Vorläufer des sozialdemokratischen Zukunftsstaates? 42, 641.
Elektrische Heizung d. Eisenbahnzüge. 1, 3.
Elektrische Strassenbahnen. Betriebsweise im Innern der Städte. 11, 159. 33, 517. 35, 547.
Englische Eisenbahnen. 5, 69. 49, 743.
Englische Personentarife. 7, 102.
Entscheidung, Erhebung von Wägegeld betr. 6, 84. 17, 276.
„ Berechnung der Entschädigung für ein b. Bahntransport beschädigtes Frachtgut betr. 21, 348.
Entscheidung, Nichthaftung der Bahn betr., wenn mit Petroleumnaphta gefüllte, auf offenen Wagen verladene Eisenbahnbarrels während der Beförderung Nachts auf unaufgeklärte Weise in Brand gerathen. 46, 712.
Escheder Eisenbahnunfall vor Gericht. 17. 271.
Esser, Hermann †. 37, 581.
Europäische Verkehrs-Verschiebungen. 39, 602.
Expresszüge (direkte) und der Wiener Fremdenverkehr. 26, 423.
Fahrgeldermässigung in Oesterreich. 40, 613.
Fahrgeldtarif der I. Wagenklasse. 10, 143.
Fahrlässigkeit i. Eisenbahnbetrieb. Maassnahmen dagegen. 48, 729.
Fahrstrassensicherungen auf Bahnhöfen durch Handverschlüsse. 14, 216. 19, 321.
Flickwerk. 38, 586.
Frankreichs Handelsbeziehungen zu Russland. 20, 328. Berichtigung. 24, 401.
Frankreichs Kohlenmarkt. 48, 733.
Gefangenenarbeit u. „Bummelei" bei der Bahnunterhaltung. 41, 627.
Gegen die sozialdemokratische Agitation im Eisenbahnpersonal. 5, 66.
Generalabonnements auf der schweizer. Nordostbahn. 3, 33.
Germania docet. 17, 274.
Geschichtliche Entwickelung der deutschen u. deutsch-österr. Bahnnetze 1835—1893. 12, 179.
Glasgower Kabelbahn. 48, 742.
Gültigkeitsverlängerung der Fahrkarten mittelst Nachzahlung. 28, 443.
Güterbewegung auf den russ. Bahnen in 1897. 34, 542.
Gütertarife. Sind dieselben reformbedürftig? 44, 670.
Güterzugfahrpläne. 36, 555.
Hasselmann's Schwellen-Tränkungsverfahren. 48, 740.
Internationale Schlafwagen- u. Expresszuggesellschaft. 10, 141.
Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Tariffragen. 29, 458. 32, 499. 33, 516.
Irrthümer (anderweite) der „Vossischen Zeitung". 20, 325.
Jungfraubahn. 45, 697. 49, 746.
Kanal- u. Eisenbahnpolitik in Frankreich. 14, 218.

280778

Kleinverkehr in landwirthschaftlichen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen. 36, 557.
Kölnische Ztg. über die „Mässigkeitsbestrebungen u. die Eisenbahnen". 1, 5.
Kongresse für die Materialprüfungen der Technik. 7, 95.
Konkurrenzgespenst der sibirischen E. 28, 444.
Krupp u. die Eisenbahnen. 38, 533.
Kurierzugverbindung St. Petersburg-Sibirien und die Verkehrsentwickelung Sibiriens u. der sibirischen E. 23, 376.
Lokalbahnaktion (staatliche) in Oesterreich. 30, 478.
Luxuszug Petersburg - Tomsk. 23, 376. 28, 446.
Maassnahmen gegen die Fahrlässigkeit im Eisenbahnbetrieb. 48, 729.
Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnen. 1, 5. 4, 45.
Materialprüfungen der Technik. 7, 95.
Mechanik des Zugverkehres. 46, 699.
Mittellandkanal und sonstige grosse Kanalpläne. 13, 198.
Montanindustrie in Russland. 18, 302.
Neuorganisation des russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten. 6, 83.
Niederländisch - südafrikanische E. Verstaatlichung. 3, 43.
Nordamerikan. Eisenbahnwesen. 46, 706.
Norwegische Eisenbahnen. 36, 566.
Nothbremshebel. Anbringung derselben. 16, 257.
Nur keine Halbheiten! 13, 193.
Oesterr. Abgeordnetenhaus, Aus dem. 33, 519.
Oesterr. Eisenbahnstatistik, Hauptergebnisse für 1896. 2, 20.
Oesterr.-ungar. Ausgleich und die Eisenbahnen. 34, 531.
Optischer Telegraph. 32, 503.
Personentarifreform. 3, 36. 13, 193. 16, 251. 19, 209. 22, 360 u. 361. 24, 387 u. 392. 25, 407.
Personentarifreform und Schnellzüge. 25, 407.
Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe. 7, 101.
Pfändung und Beschlagnahme von Gütersendungen auf der Eisenb. 47, 715.
Pflichtvernachlässigung (strafbare). 31, 487.
Preisausschreiben des Vereins D. E. - V. 22, 351.
Preuss. Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause. 23, 373. 24, 390. 25, 406.
Preuss. Eisenbahnetat für 1898/99. 5, 70. 12, 182.
Quelle (Eine) von Unzufriedenheiten. 4, 46.
Reformgedanken der „Voss. Zeitung". 9, 125.
Regierungsjubiläum des Königs Albert von Sachsen. 30, 473.
Reichsstrafgesetzbuch (Deutsches) § 316 Abs. 2. 28, 447.
Rundreisen (zusammenstellbare) in Frankreich. 14, 219.
Rund um die Erde in 30 Tagen. 8, 111. 9, 127.
Russ. allgem. Eisenbahntarif. Durchsicht. 12, 181.
Russ. Eisenbahnkalamität. 20. 329.
Russ. Eisenbahnnetz. Entwickelung in 1897. 8, 116.
Russ. und deutsche Getreidetarife. Vergleich. 20, 327.

Schwellentränkungs - Verfahren, System Hasselmann. 48, 740.
Sibirische E., Zur verkehrspolitischen Bedeutung. 1, 1.
„ Einfluss auf die russ. Beziehungen zur östlichen Mongolei und zur Mandschurei sowie auf den europäischen Handel mit China. 11, 166.
„ Bericht über die 5 jährige Thätigkeit des Komitees für den Bau der Bahn. 42, 643.
Sozialdemokratische Agitation (gegen die) im Eisenbahnpersonal. 5, 66.
Sozialdemokratische Eisenbahner. 26, 419.
Splügenbahnfrage. 31, 492.
Staatsbahnen oder Privatbahnen? 12, 177.
Staatseisenbahn - Arbeiterwohnungen in Preussen. 37, 572.
Staatseisenbahnen u. Staatswasserstrassen. 21, 340. 22, 353. (Siehe auch Eisenbahnen u. Wasserstrassen).
Staatseisenbahnproblem in Preussen. 29, 455.
Staatsunterstützung der Kleinbahnen in Preussen. 18, 292.
Statistik der Güterbewegung auf den russ. Bahnen in 1897. 34, 542.
Strassenbahnen im Stadtinnern. 39, 599.
Strengstens verboten! 46, 702.
Stückgutstaffeltarif. 42, 639. 43, 657.
Stückgutstaffeltarife und die Spediteure. 45, 683. 46, 705.

Tarife. Welcher Zeitpunkt ist für die Anwendung derselben maassgebend? 10, 144.
Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 29, 458. 32, 499. 33, 516.
Tarifpolitik der preuss. Staatsbahnen gegenüber den Wasserstrassen. 16, 253.
Telegraph (optischer). 32, 503.
Thätigkeit der deutschen Eisenbahner im Kriege 1870/71. 15, 234.
Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung. 15, 232. 18, 287. 23, 371.
Tiroler Lokalbahnen. 22, 356.
Transportgefährdung im schweizer Grenzverkehr. 49, 753.
Ueberarbeitung? 27, 435.
Ueberfahren von Fuhrwerken auf Eisenbahnübergängen. 35, 546.
Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem. 44, 667. 45, 687.
Unfallstatistik, engl. und preussische. 11, 164.
Unfallversicherungspflicht des auf einen inländischen Betrieb übergehenden ausländischen Bahnpersonals. 26, 417.
Unzufriedenheiten, eine Quelle von. 4, 46.
Uraleisenbahnen. 48, 740.
Vereinsausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs. 9, 130.
Vergleich der russischen und deutschen Getreidetarife. 20, 327.
Verkehrsmittel in China. 47, 720.
Von Deutschland nach Ostasien. 13, 196.
Vorschläge zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Förderung des Gütertransports auf Eisenbahnen. 24, 400.
Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals der preuss. Staatsbahnen. 2, 29.
Vorsignale für die Zugausfahrten auf Bahnhöfen. 32, 501. 40, 618.
Vor- und Ausbildung der höheren Betriebsbeamten. 17, 273.
Vossische Zeitung. Anderweite Irrthümer derselben. 20, 325.
„ „ über Belohnungen für die Entdeckung von Schienenbrüchen. 15, 231.
„ „ über Personentarifreform. 3, 36.
Wagengestellung auf den preuss. Staatsbahnen im Herbst 1897. 19, 305. 20, 323.
Wagengestellung bei den sächs. Staatsbahnen in 1897. 13, 200.
Wagenmangel und Wasserstrassen. 5, 61.
Wasserstrassenfrage. 34, 533.
Wasserstrasseninteressenten. 30, 477.
Weltverkehrspolitik. 16, 257.
Weltverkehrsweg, ein halbvergessener. 38, 588.
Wiener Fremdenverkehr und direkte Expresszüge. 26, 423.
Wiener Stadtbahn. 37, 569. 41, 630.
Württemberg. Landeskarten. 6, 79.
Zeiteintheilung bei den Eisenbahnen. 9, 138.
Zugführer, der geborgte. 18, 291.
Zusammenstellbare Rundreisen in Frankreich. 14, 219.

Nr. 1.

Zeitung des Vereins

1898.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Januar 1898.

Inhalt:

Zur verkehrspolitischen Bedeutung der sibirischen E.
Elektr. Heizung der Eisenbahnzüge.
Ueber die Verwendung d. Eisenbahnüberschüsse.
Noch einmal d. Besoldungsetat d. deutschen Eisenbahnen.
Die „Kölnische Zeitung" über die „Mässigkeitsbestrebungen u. die Eisenbahnen".
Vereinsmittheilungen:
Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Eröffnung d. Strecke Lebach-Nonnweiler für d. Güter- usw. Verkehr. — Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Schliessung von Güternebenstellen. — Aenderung von Stationsnamen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Ausbau des preuss. Kanalnetzes. — Levanteverkehr. — Bahnhofsmission. — Lebach-Nonnweiler eröffnet. — Vogelheim-Altenessen Rh. eröffnet. — Oldenburg i. H.-Heiligenhafen eröffnet. — Schliessung des Nordbahnhofs in Berlin. — Entwickelung d. Kleinbahnen. — Verkehrsverhältnisse der Provinz Hannover. — Kleinb. Elberfeld-Velbert. — Nebenbahn Kremmen-Neuruppin-Wittstock. — Aus d. württemb. Kammer d. Standesherren. — Fahrscheinbücher für Schnellzugszuschlag. — Filderbahn; neue Strecken. — Kirchheimer E. — Metz-Chateau-Salins u. Fentsch-Deutsch-Oth. — Tarifirung land- u. forstwirthschaftlicher Erzeugnisse. — Kriegs-Eisenbahnbrücke. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Bekämpfung des durch Elementarereignisse hervorgerufenen Nothstandes. — Einnahmen in der 2. Dezemberdekade. — Graz-Köflacher E. — Konversion v. Südbahnprioritäten. — Neue Personentarife d. Südb. — Bozen-Kaltern, Konzession. — Vintschgaubahn. — Steuerreform. — Triester Lagerhäuser. — Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifffahrt. — Erziehungsanstalt der Kaschau-Oderberger E. — Lokalbahn Szolnok-Kis Kun-Félegyháza. — Zuckerausfuhr aus Ungarn.
Belgien: Jahresbericht des Verkehrsministers. — I. Wagenklasse u. elektr. betriebene Wagen der Staatsbahnen.
Vereins-Ausland: Simplondurchstich. — Gürbethalbahn-Projekt (Schweiz). — Luxuszug Berlin-Verona. — Transbalkanbahn. — Eisenbahnunfälle in England. — Streik d. engl. Eisenbahn-Angestellten. — Streik der englischen Maschinenbauer. — Russische Bahnprojekte. — Merw-Kuschki. — Russ. Lokomotivbestellungen. — Bahnnetz der nordamerik. Union. — Newyorker Untergrundbahnproj. — Verpachtung der bras. Staatsbahn Porto Alegre-Uruguayana. — Niederländ.-südafrikanische E. — Chines. Ostbahn. — Erste chinesische E.
Allgemeines: Neues System einer hängenden elektr. E. — Elektr. Lokomotive, System Heilmann. — Ueber die Art der Erschütterung der Eisenbahnwagen. — Elektr. Jagdzug. — Moderne Bergbahnen. — Eisenbahngedächtniss par excellence. — Die Zuckerkrankheit der Lokomotivführer.
Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.
Bücherschau:
Kalender f. Eisenbahntechniker.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Zur verkehrspolitischen Bedeutung der sibirischen Eisenbahn.

Von **Paul Dehn.**

Ursprünglich waren es militärische und politische Erwägungen, die den Plan einer grossen sibirischen Eisenbahn hervorriefen. Dazu traten später wirthschafts- und verkehrspolitische Beweggründe, Bestrebungen zur Aufschliessung Sibiriens, zur Erweiterung des russischen Handels und nicht zuletzt, um dem natürlichen Drange des grossen Festlandreiches nach einer unmittelbaren Verbindung mit dem offenen Weltmeer zu genügen. Nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges traten wieder militärische und politische Gesichtspunkte in den Vordergrund und zwar so stark, dass sie auf die Ausführung des bereits begonnenen Baues beschleunigend wirkten. Bekanntlich soll die grosse sibirische Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Wladiwostok im Laufe des Jahres 1902 dem Verkehr übergeben werden, sie hat eine Länge von 7 557,6 km, sodass man auf dem Schienenweg von Petersburg über Moskau und Samara rund 10 300 km wird zurücklegen können. In ihrer Länge steht diese russische Bahnstrecke einzig da, denn die nordamerikanischen Pacificbahnen sind nur 5 357 bezw. 4 677 km lang und von Lissabon über Madrid, Paris, Berlin nach Petersburg durchlaufen die betreffenden europäischen Durchgangsbahnen insgesammt nur 4 830 km.

Zu guter Zeit ist unlängst von dem Generalmajor z. D. G. Krahmer in Wernigerode unter dem Titel „Sibirien und die grosse sibirische Eisenbahn" (Leipzig 1897 bei Zuckschwerdt & Co., 103 Seiten mit einer Kartenskizze, Preis 3 ℳ) eine Schrift erschienen, die sich zwar zum grösseren Theil mit der sibirischen Welt beschäftigt, mit der Darstellung ihrer orographischen, hydrographischen, meteorologischen, kulturellen und ethnographischen Verhältnisse, mit Sibiriens Ackerbau, Viehzucht, Waldreichthum, Jagd, Mineralreichthum, mit den Aussichten des Landes auf dem Gebiete von Industrie und Handel, aber auch mit seinen Verkehrswegen und über Vorgeschichte, Anlage und Bau der sibirischen Eisenbahn eingehend und zuverlässig berichtet. Krahmer ist ein guter Kenner der russischen

Fachlitteratur, er veröffentlichte bereits im Jahre 1874 als Hauptmann im Grossen Generalstabe das Buch des russischen Obersten Wenjukow über „Die russisch-asiatischen Grenzlande“ in deutscher Uebersetzung. Als Hauptquelle für sein neues Buch hat ihm das russische Werk „Sibirien und die grosse sibirische Eisenbahn“ gedient, das von dem russischen Finanzministerium 1893, in neuer Ausgabe 1896 herausgegeben wurde.

Es ist ausserordentlich schwer, wenn nicht unmöglich, die Rückwirkungen zu bemessen, welche ein so gewaltiges Unternehmen, wie es die sibirische Eisenbahn ist, auf Sibirien selbst, auf das übrige Russland und Ostasien, auf die europäischen Reiche und schliesslich auf den gesammten Weltverkehr ausüben wird. Im allgemeinen scheint es, als ob man diese Rückwirkungen überschätzt. Mindestens werden sie sich erst allmählich geltend machen. Ausschlaggebend dafür ist der Betrieb der Bahn in technischer wie in verkehrspolitischer Beziehung. Nach den bisherigen Erfahrungen mit den grossen russischen Eisenbahnen, mit Rücksicht auf die eigenthümlichen Verhältnisse Sibiriens und auf die Länge der Bahn selbst ist nicht anzunehmen, dass sie auch nur annähernd ähnliche, rasche und eingreifende Umwälzungen hervorrufen wird, wie sie die nordamerikanischen Ueberlandbahnen bewirkt haben.

In erster Reihe steht der militärische und politische Werth der sibirischen Eisenbahn. Wie eine eiserne Klammer fügt sie das weite Binnenreich fester zusammen. Die russische Regierung wird nunmehr in der Lage sein, in verhältnissmässig kurzer Zeit, in wenigen Wochen, Truppen aus dem Innern nach dem fernen Osten schicken zu können. Eine englische Zeitschrift (nach dem Krahmer'schen Buch war es eine amerikanische: „The Scientific American“) soll berechnet haben, dass bei einer etwaigen kriegerischen Verwickelung zwischen Russland und England englische Truppen von Liverpool über den atlantischen Ozean, dann mit der kanadischen Pacificbahn und endlich über den stillen Ozean in derselben Zeit nach Ostasien, etwa nach Korea, befördert werden können, wie russische Truppen von Moskau aus auf der sibirischen Eisenbahn. Diese Rechnung wird sich als falsch erweisen, wenn der Betrieb der sibirischen Eisenbahn einigermaassen europäischen Anforderungen genügt; sie wird in weniger als 20 Tagen leisten, wozu die Engländer mindestens 25—30 Tage nöthig haben, ganz abgesehen von der beschränkten Zahl der Truppen, welche die Engländer stellen und befördern können, während die Russen ganz andere Massen aufzubieten in der Lage sein werden. Gegenwärtig haben die Engländer in Ostasien noch einen gewissen Vorsprung. Ob sie sich beeilen werden, ihn auszunützen, bevor die sibirische Bahn vollendet ist? Nach der Eröffnung der grossen sibirischen Eisenbahn, sagt Generalmajor Krahmer, der sich leider über die militärische Bedeutung der sibirischen Eisenbahn etwas zu kurz fasst, wird Russland immer schneller bereit sein, das Schwert in die Waagschale zu werfen, als England dazu imstande ist. Nach Vollendung der sibirischen Bahn haben auch die Japaner vorerst die Aussicht verloren, dem russischen Reiche die Hegemonie in Ostasien streitig zu machen. Im fernen Osten, namentlich im Amur- und besonders im Küstengebiet, hat Russland seine Truppen so verstärkt und organisirt, dass sie unter allen Umständen kriegsbereit sind. Auch für die europäische Welt ist die sibirische Eisenbahn nicht ohne politische Bedeutung, da sie dem russischen Reiche im fernen Osten grosse Aufgaben zuweist, die seine Aufmerksamkeit und seine Kraft von dem wunden Punkte Europas von der Balkanhalbinsel, ablenken.

Russlands politische Bestrebungen im Anschluss an die sibirische Eisenbahn sind seit der vorläufigen Besetzung des wichtigen chinesischen Hafens Port Arthur durch russische Schiffe deutlich hervorgetreten. Wie es heisst, soll Port Arthur, dessen Hafen auch im Winter offen ist, zum Endpunkt der Abzweigung der sibirischen Eisenbahn durch die Mandschurei gemacht werden, zu deren Bau die russische „Gesellschaft der chinesischen Osteisenbahn“ von chinesischer Seite bereits berechtigt worden ist. Diese Ausgestaltung der sibirischen Eisenbahn sichert dem russischen Reiche die Ausübung eines starken Druckes auf China, ja sie eröffnet ihm die Möglichkeit einer Besetzung der chinesischen Hauptstadt in verhältnissmässig kurzer Zeit. Daraus lässt sich folgern, dass der russische Einfluss in Peking allmählich ein ausschlaggebender werden wird, namentlich wenn Russland seine militärische Macht im fernen Osten verstärkt. Die politische Wichtigkeit der Eisenbahnen wird dadurch wieder einmal in der auffälligsten Weise dargelegt.

Auch auf die Gestaltung der Verhältnisse in Mittelasien wird die sibirische Bahn Einfluss üben, wenn die geplante Eisenbahn zwischen Sibirien und Turkestan zur Ausführung kommen sollte. Zwei Entwürfe darüber liegen bereits vor. Man will entweder eine 1 835 km lange Bahn von Tscheljabinsk über Troitzk, Nikolajewsk, Turgai, Turkestan, Tschimkent nach Taschkent, oder eine solche von Petropawlowsk (am Schnittpunkt der sibirischen Bahn mit dem Ischim) über Koktschetaw, Albasar, Turkestan, Tschimkent nach Taschkent bauen. Letztere wird eine Länge von 1 574 km haben. Beide Bahnprojekte würden Anschluss an die transkaspische Bahn haben. Es würde dann auch möglich sein, Truppen aus Turkestan nach Sibirien und umgekehrt Truppen aus Sibirien nach Turkestan zu ziehen.

Leider bringt die Schrift des Generals Krahmer keine Klärung der Ansichten über die wirthschaftspolitischen Folgen der sibirischen Bahn. Zustimmend wird eine Denkschrift kaufmännischer Vertreter aus Nischny-Nowgorod von 1889 abgedruckt, worin es u. a. heisst, dass die Eisenbahn die russische Industrie in hohem Maasse beleben wird, weil sie 400 000 000 Chinesen und 35 000 000 Japaner durch Russland mit Europa verbindet. Die hartnäckigen Anstrengungen, die von Deutschland gemacht würden, um sich in den Besitz der Märkte des stillen Ozeans zu setzen, zeigten klar, dass sich ein wirthschaftlicher Kampf an dem stillen Ozean entspinnen wird. Schon jetzt habe die kanadische Eisenbahn einen Theil der Waaren (Seide, Thee, Häute) an sich gerissen, die bis dahin über Suez nach Europa gingen. Unzweifelhaft werde ein Theil dieser Waaren durch Russland gehen, wenn sich die Beförderung aus Europa über Wladiwostok bis Shanghai in 18 bis 20 Tagen anstatt in 45 Tagen über Suez und in 35 Tagen mit der kanadischen Eisenbahn vollzieht. Abgesehen von dem Ausfall dieser Denkschrift gegen Deutschland, der mindestens einseitig ist, weil England und Frankreich ebenfalls um die Erlangung der Märkte des stillen Ozeans werben, sind auch ihre Angaben über den künftigen Güterverkehr der sibirischen Eisenbahn in solcher Allgemeinheit ohne Werth. Man überschätzt innerhalb und ausserhalb Russlands den Werth der sibirischen Eisenbahn für den Durchfuhrgüterverkehr, man vergisst, dass bei so ausserordentlichen Entfernungen die Eisenbahn gegenüber dem Seewege nicht konkurrenzfähig ist. Auch ein so bewährter Kenner Chinas und Ostasiens wie der frühere deutsche Gesandte in Peking, Herr von Brandt, hat sich über die Bedeutung der sibirischen Bahn für die Waarendurchfuhr auffallend kühl geäussert. Nach seiner Ansicht ist eine Ablenkung des Handelsverkehrs von dem heutigen Seewege auf das sibirische Schienengleis nur in verschwindendem Maasse zu erwarten, für hochwerthige Erzeugnisse sei eine endlos lange Eisenbahnfahrt zu unsicher, für minderwerthige Waaren aber zu kostspielig. Nach englischen Berechnungen würde die Fracht für 1 000 kg auf der sibirischen Bahn mindestens 60 bis 80 ℳ kosten. Dagegen beträgt die Schiffsfracht von Odessa nach Wladiwostok etwa 30 bis 37 ℳ und von Hamburg nach Wladiwostok etwa 25 bis 30 ℳ für 1 000 kg. Diese Frachtunterschiede ziehen selbst der Beschickung des chinesischen Marktes mit russischen Waaren etwa von Moskau her empfindliche Grenzen.

Auch in Odessa, wo man bisher an dem Verkehr von Wladiwostok meistbetheiligt war, neigt man zu solchen Anschauungen und befürchtet, abgesehen von den Truppenbeförderungen nach Sibirien, die in Zukunft nicht mehr über Odessa erfolgen dürften, nicht eine Beeinträchtigung, sondern erwartet vielmehr gerade von der sibirischen Bahn eine Erweiterung der Handelsbeziehungen mit Wladiwostock und darüber hinaus bis

zu einem gewissen Punkte landeinwärts auf Grund der billigeren Seefrachten. Bereits hat sich infolge der Bahnbauten der Seeverkehr Odessas mit Ostsibirien ausserordentlich gehoben, seitdem sehr bedeutende Mengen von Schienen und sonstigem Eisenbahnbaubedarf aus den südrussischen Werken über Odessa nach Wladiwostok befördert werden.

Immerhin ist zuzugeben, dass sich in gewissen hochwerthigen Waaren, wie in Thee, Seide usw., ein Durchfuhrverkehr heranbilden kann. In der Hauptsache wird die sibirische Eisenbahn auf den Personen- und Postverkehr angewiesen sein, den sie bei geeignetem Betrieb, weil sie ihn rascher und billiger zu befördern vermag, zu monopolisiren imstande ist. Vor allem aber wird sie den örtlichen Güterverkehr im weitesten Sinne zu vermitteln haben, wie er sich mit der Entwickelung des Landes selbst in Erzeugung und Verbrauch entfalten wird. In dieser Hinsicht enthält das Buch des Generals Krahmer auf Grund amtlicher Quellen beachtenswerthe Angaben über die Produktion und Produktivität des durch die Bahn erschlossenen Landes. Die Zukunft Sibiriens, sagt General Krahmer, beruht auf dem Ackerbau, der erfolgreichsten und wichtigsten Erwerbsquelle der angesessenen sibirischen Bevölkerung. Wird erst durch die sibirische Eisenbahn die Ausfuhr von Getreide erleichtert, so wird naturgemäss sich auch der Ackerbau mehr entwickeln. Man hat berechnet, dass durch die sibirische Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Wladiwostok, wenn zu beiden Seiten der Bahn je 100 Werst in den Verkehr gezogen werden, etwa ein Gebiet bebauungsfähig wird, das so gross ist wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Holland, Belgien und Dänemark zusammengenommen. In Wirklichkeit wird sich das anbaufähige Land noch um grössere Flächen vermehren, da die sibirische Eisenbahn durch Anschluss einer Reihe schiffbarer Flüsse noch weitere Gegenden von besonderer Fruchtbarkeit in den Verkehr einbezieht. Ob die künftige Entwickelung Sibiriens zu einer Vermehrung der russischen Getreideausfuhr, zu erhöhtem Angebot und schärferem Preisdruck auf dem Weltmarkt führen, ob sie zu einer neuen gefährlichen Konkurrenz für die europäische und besonders für die deutsche Landwirthschaft werden wird, lässt sich nicht absehen.

Elektrische Heizung der Eisenbahnzüge.

Der in Nr. 90 Jahrgang 1897 d. Ztg. über dieses Thema veröffentlichte Aufsatz gibt mir Veranlassung, die in demselben gemachten Ausführungen durch nachstehenden ergänzenden Beitrag zu vervollständigen.

Zunächst soll genauer, als unter Bezugnahme auf Fusswärmer zu erwarten ist, nachgewiesen werden, welcher Wärmeaufwand zur Heizung eines Zuges der in dem Artikel angegebenen Stärke wirklich erforderlich ist.

Hierzu bietet die jetzt bestehende Dampfheizung eine hinreichende Unterlage, denn die Einrichtungen sind ausreichend bemessen, um auch bei der strengsten in Deutschland vorkommenden Kälte eine genügende Erwärmung der Abtheile zu bewirken, wenn dieselben bei der reinen Hochdruckheizungsanlage nicht zu weit von dem Dampferzeuger entfernt sind.

Die Grösse der Heizkörper ist verschieden. Im Mittel kommen 2 derselben von je 1,5 m Länge und 150 mm Durchmesser in jedem Abtheil zur Verwendung.

Die Wärmefläche derselben beträgt mithin:

$$2 \times 1{,}5 \times 0{,}15\,\pi + \frac{4 \times 0{,}15^2\,\pi}{4} = \text{rd. } 1{,}5 \text{ qm.}$$

Da die stündliche Wärmeabgabe schweisseiserner Dampfheizkörper mit 800—1 000 Kalorien für 1 qm Wärmefläche in Rechnung zu setzen ist, beträgt die den Abtheilen im günstigsten Falle zugeführte Wärmemenge 1 500 Kalorien in der Stunde; für einen Zug von 14 Wagen zu je 4 Abtheilen mithin $1\,500 \times 14 \times 4 = 84\,000$ Kalorien.

Die erforderliche Pferdestärkenzahl zur Erzeugung des entsprechenden Aequivalentes an elektrischer Energie berechnet sich analog der in oben erwähntem Artikel aufgestellten Rechnung zu $\frac{84\,000 \times 425}{60 \times 60 \times 75 \times 0{,}9} = \text{rd. } 147 \text{ PS.}$

Ueber den Nutzwerth der elektrischen Heizung, unter Verwendung einer nur diesem Zwecke dienenden Stromerzeugungsanlage, im Vergleich zur Dampfheizung, kann am zweckmässigsten eine Betrachtung der Wärmeherstellungsmittel Aufschluss geben.

Zur Erzeugung des Heizdampfes ist nur ein Dampfkessel erforderlich, mit dem bekanntlich 70—80 % der Brennmaterialwärme in Dampfwärme umgewandelt werden können, d. h. der Dampfkessel hat einen Wirkungsgrad von 0,7—0,8. Zur Herstellung der Heizelektrizität dagegen sind Dampfkessel, Dampfmaschine und Dynamomaschine zu verwenden.

Nach den vom Professor Schröter bei Besprechung des Dieselmotors in Nr. 28 des Jahrganges 1897 der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ mitgetheilten Untersuchungsergebnissen gibt eine sorgfältig hergestellte Dampfmaschine mit dreistufiger Verbundwirkung von 700 PS. nur 13 % der im Brennmaterial enthaltenen Wärmemenge in Form von mechanischer Arbeitsleistung wieder. Dieses an sich schon sehr gering aussehende Ergebniss kann aber nur mit sehr grossen, vorzüglich ausgeführten und gut gewarteten Maschinen erreicht werden. Gewöhnlich ist der Wirkungsgrad viel kleiner und verringert sich noch erheblich bei kleineren Maschinen.

Die in Nr. 90 d. Ztg. gemachte Annahme, dass für die Pferdestärkenstunde 2 kg Kohlen erforderlich sind, ist doch wohl etwas zu ungünstig, oder setzt bei dem heutigen Stande des Dampfmaschinenbaues und bei der in Frage kommenden Maschinengrösse die Verwendung von sehr minderwerthiger Kohle voraus. Bei Anwendung guter Kohle mit einem Heizwerth von 7 500 Wärmeeinheiten wird der Verbrauch von 1,6 kg für die Pferdestärkenstunde angemessen sein. Doch selbst dann ist der Wirkungsgrad der Maschine, bezogen auf die Brennmaterialwärme, nur

$$\frac{60 \times 60 \times 75}{7\,500 \times 425 \times 1{,}6} = 0{,}053.$$

Den Wirkungsgrad der Dynamomaschine zu 0,9 eingesetzt, erhält man einen Gesammtwirkungsgrad zu $0{,}053 \times 0{,}9 = 0{,}0477$ oder rund 0,048. Von der im Brennmaterial enthaltenen Wärmemenge werden mithin nur 4,8 % in Form von elektrischer Energie nutzbar gemacht. Hieraus ergibt sich das Verhältniss der aufzuwendenden Wärmemenge für Dampf bezw. Elektrizitätserzeugung gleich 0,048 : 0,7 oder rund 1 : 14. Zur Erzeugung der Heizwärme muss daher bei elektrischer Heizung mindestens 14 Mal so viel Brennmaterial verwendet werden wie bei der Dampfheizung.

Der Vortheil der elektrischen Heizung liegt in den verschwindend geringen Leitungsverlusten, der sehr einfachen und sicheren Leitungskuppelung und darin, dass die zur Heizung erzeugte Wärme fast vollständig für diesen Zweck ausgenutzt werden kann.

Bei der Zugheizung durch Dampf sind die Leitungsverluste durch Abkühlung naturgemäss gross, die Kuppelungsvorrichtung ist noch immer ein wunder Punkt der Anlage und die in dem ablaufenden Niederschlagswasser der Heizkörper noch enthaltene Wärme ist nutzlos erzeugt.

Ein weiterer Vorzug der elektrischen Heizung besteht ferner darin, dass die Regulirung der Wärmeabgabe sehr empfindlich, sogar automatisch, eingerichtet werden kann, wobei immer die Wärmeerzeugung dem Wärmeverbrauch genau angepasst ist. Im Verhältniss zu der ausserordentlich schlechten Brennmaterialausnutzung sind aber diese Vortheile nur sehr

gering zu veranschlagen, ganz abgesehen von der Unbequemlichkeit der Beigabe einer besonderen Maschinenanlage für nicht durch Elektrizität betriebene Züge.

Im Gegensatz zu der in dem erwähnten Artikel vertretenen Ansicht stellt sich aber auch der Brennstoffverbrauch für die elektrische Heizung von Zügen mit elektrischem Antrieb meines Erachtens nicht viel günstiger, sofern Dampfbetrieb der Stromanlage in Frage kommt.

Der Verfasser muss angenommen haben, dass die Motoren elektrischer Bahnen mit Hauptstromregulatoren versehen sind. Bei guten Anlagen dürfte dieser Fall jedoch nicht mehr zutreffen, insoweit jetzt die Regulirung durch entsprechende Schaltung im Motor und durch Nebenschlussregulatoren ohne nennenswerthen Energieverlust bewirkt wird. Die hierbei verfügbar werdende Wärmemenge ist aber so gering, dass an eine Ausnutzung derselben nicht gedacht werden kann. Es muss daher der Strom zur Heizung gleichfalls besonders erzeugt werden und wenn auch der Wirkungsgrad einer grösseren Centrale bedeutend günstiger sein wird, als derjenige einer Lokomobilenanlage, so werden doch die Zuleitungsverluste einen theilweisen Ausgleich herbeiführen.

Mehr als der zehnte Theil der Brennmaterialwärme wird jedenfalls für die elektrische Heizung nicht ausgenutzt werden können, selbst wenn beste Maschinen mit 13 % Wirkungsgrad, d. h. mit einem Kohlenverbrauch von weniger als 0,7 kg Kohle für die Pferdestärkenstunde zur Verwendung kommen.

Magdeburg, im Januar 1898.

Schramke, Regierungs-Baumeister.

Ueber die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse.

Ueber die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für den allgemeinen Staatshaushalt sprach sich der Nationalökonom Professor Dr. van der Borght gelegentlich eines Vortrages in den „akademischen Kursen für Kaufleute“ in Aachen folgendermaassen aus:

> „Eine Gefahr ist die, dass die Erträgnisse der Eisenbahnen zu sehr in den allgemeinen Staatshaushalts-Etat übergeführt werden. Die Versuchung für die Finanzminister, die Einnahmen aus den Eisenbahnen in dieser Weise zu verwenden, ist eben zu gross, und sie unterliegen ihr, auch wenn sie zuerst ganz andere Vorsätze gehabt haben. Auch bei uns in Preussen ist dies so gekommen, trotz unserer vorsichtigen Finanzverwaltung, trotz unseres tüchtigen Beamtenstandes und trotz der traditionellen energischen Förderung des Erwerbslebens. Die Erträgnisse der Eisenbahnen sind in grossem Umfange für allgemeine Staatsausgaben verwendet worden und der Etat wird bei uns nur im Gleichgewicht erhalten durch die Erträgnisse der Eisenbahnen. Als seiner Zeit die Eisenbahnen verstaatlicht werden sollten, sagte man von Seiten der Regierung, man wolle bei der Verstaatlichung nicht in erster Linie Ueberschüsse für die allgemeine Staatskasse anstreben, sondern die allgemeine Wohlfahrt fördern, und man verwies sogar auf die Festungen, wo auch nicht nach der Rente gefragt werde. Heute aber fragt der Staat wohl nach der Rente. Dadurch wird — ganz abgesehen von anderen Bedenken — ein Druck auf die Eisenbahnverwaltung ausgeübt in der Richtung, dass möglichst grosse Erträgnisse erzielt werden, und das kann eine falsche Sparsamkeit entwickeln und eine zu grosse Zurückhaltung in Bezug auf Tarifermässigungen, eine zu langsame Tilgung der Eisenbahnschuld, eine zu knappe Bemessung der Gehälter, eine Schwerfälligkeit bei Einführung von Neuerungen, Ergänzungen und Erweiterungen hervorrufen.
>
> Es ist deshalb wünschenswerth, dass unser Etat wieder etwas weniger abhängig von den Eisenbahnen wird. Dies durchzuführen ist freilich sehr schwer, da die hunderte von Millionen, die aus den Eisenbahnen der Staatskasse zufliessen, nicht ohne anderweitige Neueinnahmen aufgegeben werden können, aber das Ziel muss festgehalten werden.“

Gegen die Richtigkeit dieser Ausführungen im allgemeinen wird sich kaum etwas einwenden lassen. Man hat sich vielfach daran gewöhnt, die Eisenbahn als den „reichen Onkel“ zu betrachten, der für die ganze Familie zu sorgen hat, gleichviel ob seine eigenen Verhältnisse darunter leiden oder nicht. Eine Weile geht das auch zumeist ganz gut, kommt dann aber einmal die Zeit, wo der Onkel ausgiebiger für sich selbst sorgen muss und deshalb nur weniger geben kann, dann ist guter Rath gewöhnlich theuer.

Das Idealste wäre es natürlich, wenn die Einnahmeüberschüsse grundsätzlich dem Verkehr selbst zu gute kämen — ein Standpunkt, der in vielen Privatbetrieben bereits festgehalten wird. Die deutschen Industriellen wissen sehr gut, was sie thun, wenn sie reiche Jahreserträgnisse nicht auf die „hohe Kante“ legen, sondern zumeist immer wieder zur Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Fabrikationsanlagen verwenden. Vielleicht hat gerade diese Gepflogenheit unsere Industrie so gross und leistungsfähig gemacht, ihre Ausfuhrkraft so überraschend erhöht. Beim Eisenbahnbetrieb, wo doch schliesslich noch unmittelbarere öffentliche Interessen in Betracht kommen, wäre ein derartiger Standpunkt doppelt gerechtfertigt.

Aber das wird vorläufig ein frommer Wunsch bleiben — allem Anschein nach liegt die Zeit noch ziemlich fern, wo die deutschen Finanzminister im Interesse der Verkehrsausgestaltung auf die Eisenbahnmillionen verzichten können. Für jetzt wäre es schon ein grosser Gewinn, wenn, wie dies auch Professor van der Borght wünscht, eine grössere Unabhängigkeit des allgemeinen Etats von den Eisenbahnen und damit auch eine grössere Selbständigkeit der Eisenbahnverwaltungen in der Finanzgebahrung erreicht werden könnte. Man braucht die pessimistischen und oft recht übertriebenen Befürchtungen gewiss nicht zu theilen, welche gerade in der letzten Zeit anlässlich der Betriebsunfälle und des Wagenmangels über die Zukunft unseres Eisenbahnwesens in der Tagespresse laut geworden sind — aber soviel scheint festzustehen, dass es Geld, sehr viel Geld kosten wird, wenn sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen angesichts der in den letzten Jahren eingetretenen, wahrhaft explosiven Verkehrssteigerung auf der Höhe ihrer Leistungsfähigkeit halten wollen. Der „Hamburger Korrespondent“ führte vor einigen Tagen sehr mit Recht aus, dass das Wachsen des Verkehrs vom finanziellen Standpunkte aus nur im Anfange eine reine Freude sei, dass dann aber eine Zeit folge, in der die Vermehrung der Betriebseinnahmen in immer steigendem Maasse durch die Steigerung der Ausgaben ausgeglichen werde, weil die stehenden Anlagen und die Betriebsmittel der Bahnen den wachsenden Bedürfnissen des steigenden Verkehrs nothwendiger Weise und zwar so rasch wie möglich angepasst werden müssen.

Die Millionen-Mehreinnahmen der letzten Jahre sind auch keine reine Freude — wenigstens nicht für die Eisenbahnverwaltungen —, das kann man wohl schon nach den bisherigen Erfahrungen mit Bestimmtheit sagen. Die Eisenbahn ist eben kein Apfelbaum, der heuer einen Scheffel und über's Jahr — unter sonst gleichen äusseren Verhältnissen — fünf Scheffel Früchte bringt. Je grösser die Verkehrssteigerung ist, um so gerechtfertigter und um so dringender erscheint die Mahnung, auch dem Verkehr selbst sein Recht werden zu lassen, um so grösser auch die Gefahr, dass die vorhandenen Anlagen dem Bedürfniss nicht mehr genügen. Die Entwickelung unserer wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse hat in den letzten Jahren ein Tempo eingeschlagen, welches jede Berechnung nahezu illusorisch macht, und niemand kann verbürgen, dass sich dieses Tempo in absehbarer Zeit wieder verlangsamt. Von der Eisenbahn verlangt man aber — und wohl nicht mit Unrecht —, dass sie allen Verhältnissen gewachsen sei und zwar auch solchen, die nach dem gewöhnlichen Gang der Dinge nicht vorausgesehen werden konnten. Die Einwendungen,

welche in solchen Fällen der Privatmann gebrauchen kann, um sein Unvermögen zu motiviren, sind der Eisenbahn versagt.

Um so weniger können aber die Eisenbahnverwaltungen in ihrem eigenen und im Interesse des Verkehrs auf eine gewisse finanzielle Beweglichkeit verzichten, um so mehr haben sie Anspruch darauf, dass ihnen dasjenige, was sie zur Befriedigung der jeweilig hervortretenden, oft im voraus gar nicht zu übersehenden Verkehrsansprüche brauchen, vor allem andern und ohne Rücksicht auf sonstige Staatsbedürfnisse zugeschieden wird. Ledig.

Noch einmal der Besoldungsetat der Deutschen Eisenbahnen.

Die Entgegnung in Nr. 96 Jahrg. 1897 d. Ztg. auf die in Nr. 93 gegebene Anregung einer einheitlichen Gestaltung des Personal- und Besoldungsetats der deutschen Eisenbahnen veranlasst mich, zu dieser Angelegenheit nochmals das Wort zu ergreifen.

Ein gewisser Grad von Optimismus gehört immer dazu, einem Einigungswerk innerhalb eines so grossen Verwaltungsgebietes, wie es die Deutschen Eisenbahnen darstellen, das Wort zu reden. Ohne Optimismus würde es um jeden Fortschritt traurig genug bestellt sein.

Es handelt sich hier nur um die Frage: Sind die Hindernisse, die sich der einheitlichen Gestaltung entgegenstellen, unüberwindlich, oder steht die Mühe, die zu ihrer Ueberwindung aufzuwenden ist, in keinem Verhältnisse zu dem damit erzielten Nutzen? In beiden Richtungen hat die Entgegnung mich nicht davon zu überzeugen vermocht, dass meine Anregung unberechtigt und aussichtslos sei. Allerdings gelingen solche Dinge nicht von heute zu morgen und selbst mein Optimismus wagte nicht zu hoffen, dass die Anregung der jetzigen Eisenbahngeneration noch zu gute kommen werde. Das soll mich aber von der näheren Prüfung der vom Herrn Verfasser der Entgegnung vorgeführten Gründe doch nicht abhalten.

Zunächst will es mir nicht einleuchten, dass der einheitlichen Gestaltung des Personaletats eine Verständigung über eine einheitliche Organisation vorhergehen müsse, obwohl sich mit hundert Gründen beweisen liesse, dass auch eine solche Verständigung des Schweisses der Edlen werth wäre. Eine Aenderung der Organisation kann unter den heutigen Verhältnissen nur die leitenden Stellen berühren, eine andere Gruppirung dieser Stellen, niemals aber die neun Zehntel des Beamtenheeres, die der Stationsaufsicht, dem Güterabfertigungs-, Fahrkarten-, Weichenwärter-, Telegraphen-, Bahnbewachungs-, Zugförderungs- und Zugbegleitungswesen dienen, mit einem Wort: die ungeheure Mehrzahl dieses Beamtenheeres kann von einer Reorganisation gar nicht betroffen werden, denn sie muss unter allen Formen der Verwaltung bleiben, was sie war und weiter verrichten, was sie immer gethan hat. Würden für diese Mehrzahl der Beamten einheitliche Besoldungsgrundsätze gewonnen, so würden sich mit der Zeit auch die in ihrer Bedeutung für den gesammten Etat weit zurücktretenden höheren Stellen angliedern lassen. Und nun muss ich freilich bekennen, dass ich überdies der Ansicht gewesen, die 175 000 etatsmässigen und diätarischen Beamten der Deutschen Eisenbahnen könnten in allen Staaten ihrer Bedeutung entsprechend den ersten Anspruch auf die maassgebende Regelung ihrer Besoldungsverhältnisse erheben und erwarten, dass nach ihren Besoldungen diejenigen der anderen Dienstzweige geregelt würden. Dass dies auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen könnte, wird aber kaum zu beweisen sein.

Als unzutreffend muss ich es aber ferner bezeichnen, wenn gegen die einheitliche Gestaltung der Besoldungsgrundsätze die Verschiedenheit der die Lebenshaltung bedingenden Verhältnisse in den einzelnen Landestheilen ins Treffen geführt wird. Grössere Unterschiede als sie jetzt schon innerhalb einzelner Bundesstaaten bestehen, können durch eine einheitliche Gestaltung überhaupt nicht geschaffen werden. Und die Unterschiede zwischen Stadt und Land bestehen überall schon jetzt und können also doch dem Einigungswerk nicht hinderlich sein. Man gleicht eben diese Unterschiede schon jetzt, so gut oder so schlecht es gehen will, durch Wohnungsgeldzuschüsse aus und wird dies auch in Zukunft thun können und müssen, wenn sich dafür nichts Besseres findet, gerade so, wie es jetzt schon bei den Beamten der Reichspost geschieht. Die Unzufriedenheit mit dem Ausgleichungsmittel selbst kann nicht gegen meine Anregung sprechen.

Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen sind in Preussen und auch in Sachsen zahlreiche Eisenbahnbeamte in den verschiedensten Landestheilen in einen Besoldungsetat zu bringen gewesen. Dies mag schwierig gewesen sein, unausführbar aber war es gewiss nicht. Auch diese Thatsache kann ich für meine Ansicht anführen.

Bleibt noch der Nutzen der angeregten Maassregel! Ich kann mich hier auf dasjenige beziehen, was ich in meinem ersten Artikel angeführt habe. Vielleicht hat der Herr Verfasser der Entgegnung Recht, wenn er glaubt, ich überschätze den praktischen Nutzen des angeregten Einigungswerkes, vielleicht ist es richtig, dass die Petitionssucht unter den Beamten weiter leben werde, auch wenn wir einen einheitlichen deutschen Besoldungsetat haben würden. Dies steht aber doch unumstösslich fest, dass dann der Beamte des einen Staates nicht mehr petitioniren kann um die Gleichstellung mit seinem Kollegen in dem anderen. Wäre dies gar kein Gewinn? Ich meine aber, der Nutzen der angeregten Einigung käme auch noch auf einem anderen Gebiete zur Erscheinung. Dem Gedanken der Zusammengehörigkeit aller deutschen Stämme gibt auch ein solches Einigungswerk neue Nahrung. Und wer weiss, ob dem Beispiele der Staatseisenbahnen nicht auch andere Zweige des öffentlichen Dienstes folgen würden. Oder wollte man behaupten, die Herstellung der Einheit in der deutschen Justizpflege sei leichter gewesen, als die Herstellung einer solchen Einheit in der Besoldung der deutschen Justizbeamten? Das wäre doch schlimm! Kl.

Die „Kölnische Zeitung“ über „die Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnen“.

Die „Kölnische Zeitung“ knüpft in ihrer Abendausgabe vom 30. v. Mts. an den in Nr. 99 unserer Zeitung enthaltenen Artikel „Die Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnen“ folgende Ausführungen, die sich zwar nicht allenthalben mit unseren Anschauungen decken, die aber gleichwohl so viel werthvolle Anregungen enthalten, dass wir ihre Wiedergabe an dieser Stelle für geboten halten.

Das genannte Blatt schreibt:

„Allem, was in dem Aufsatze über die Beamten gesagt wird, können wir zustimmen. Nüchternheit und Mässigkeit müssen grade vom Eisenbahnbeamten im höchsten Grade verlangt werden, da die auf ihm lastende Verantwortung grösser ist, als bei andern sonst gleichstehenden Beamtengruppen. Auf diesen Punkt muss sich um so mehr die Aufmerksamkeit der höhern Behörden richten, als für den Eisenbahnbeamten, insbesondere das Zugpersonal, die Versuchung ganz ausserordentlich

gross ist, zu vielen und manchmal zu allen Tageszeiten ein Glas zu trinken und oft auch mehr als eins und mehr als zwei; dem kann und soll die Verwaltung entgegenwirken, indem sie gute und billige nichtalkoholische Getränke ihren Beamten zur Verfügung stellt und sie durch Schaffung guter Unterkunftsräume von den Restaurationen fernhält, in denen sie sich schon aus Langeweile zum Trinken verleiten lassen. Was die Unterkunftsräume anlangt, so hat vor kurzem der Minister durch eine Verfügung die Anordnung getroffen, dass für die auf den Stationen übernachtenden Beamten besser als bisher gesorgt werden soll. Auch mit der Lieferung billiger nichtalkoholischer Getränke hat man den Versuch gemacht und die Bahnhofswirthe zur Abgabe guten Kaffees zu ganz geringem Preise angehalten. Wie es scheint, ist dieser Versuch aber nicht oder nur mangelhaft eingeschlagen, theils weil nun einmal die Neigung der meisten auf Alkohol geht, theils wohl auch, weil der billige Kaffee nicht sonderlich gut gewesen sein wird. Wenn nun in dem Aufsatze der Wunsch ausgesprochen wird, dass man trotz dem noch mehr dem Personal Kaffee und Thee zugänglich machen soll, so ist das, weil unschädlich, sicher nur zu empfehlen, aber an einen wirklichen Erfolg glauben wir erst dann, wenn man für Kaffee und Thee nicht nur gutes Material nimmt, sondern sich auch entschliesst, die Getränke rationell zu kochen, wovon man im allgemeinen in Deutschland kaum eine Ahnung hat. Insbesondere gilt das vom Thee, der hier in einer Weise zubereitet wird, dass man sich nicht wundern darf, wenn niemand an ihn herangehen will. Der Russe hat sicher ebenso viel Neigung zum Alkohol wie der Deutsche und wahrscheinlich noch viel mehr, aber doch ist es dort gelungen, den Thee zu einem Nationalgetränk auch des armen Volkes zu machen, nicht nur durch die Beschaffenheit, die allerdings meist gut ist, sondern vor allem durch die Zubereitung. Man versuche es einmal auf den grossen Stationen, auf denen starker Beamtendurchgangsverkehr ist, mit einem vernünftigen russischen Samowar, der allerdings von einem kundigen Manne bedient sein muss, und man wird mit der Zeit aller Voraussicht nach grosse Ueberraschungen erleben. Ebenfalls zur Erhöhung der Behaglichkeit der Beamten und zur Abhaltung vom Trinken würde es dienen, wenn die Verwaltung dafür sorgte, dass diejenigen Beamten, die lange auf einer Station liegen müssen, Lektüre vorfänden, durch die sie sich unterhalten und die Langeweile verscheuchen könnten. Dass das einfach und kostenlos zu machen ist, kann man an vielen französischen grösseren Bahnhöfen sehen, wo grosse Kasten auf dem Bahnsteige angebracht sind mit der Aufschrift „Zeitungen für Krankenhäuser“. Die Reisenden, die ihre Blätter gelesen haben und nicht mehr brauchen, werfen sie gern in diese Kasten, aus denen sie dann für die Krankenhäuser abgeholt werden. In gleicher Weise sollte man in Deutschland für unsere Beamten sorgen, zumal das mit so gut wie gar keinen Kosten erreicht werden kann. Wenn man Reformen dieser Art anbahnen und ausführen wollte, würde man unseres Erachtens weiter kommen, als mit der in dem Aufsatze empfohlenen Verminderung der Bahnhofsrestaurants. Es mag ja sein, dass diese Bahnhofswirthschaften auf mancher kleinen Station überflüssig sind; wenn aber der Verfasser des Artikels durch ihre Abschaffung auch der Trunksucht der Reisenden beikommen will, so können wir ihm nicht ohne weiteres folgen, denn hier kommen unseres Erachtens andere Gesichtspunkte in Betracht. Am liebsten möchte der Artikel die Zahl der Wirthschaften auf ein Mindestmaass herabsetzen und nur dort solche zulassen, wo ein ausserordentlich starker Verkehr herrscht. Sehr zum Nachtheil des reisenden Publikums würde es ferner sein, wenn die empfohlene Trennung der Warteräume von der Bahnhofswirthschaft durchgeführt würde. Es ist ganz richtig, dass das in anderen Ländern geschehen ist; aber alle diejenigen Reisenden, die in dieser Hinsicht vergleichende Studien anzustellen in der Lage waren, werden sich sicherlich für den zumeist in Deutschland geltenden Brauch der Vereinigung entscheiden, der den Reisenden eine Menge Schererei, Plackerei und Lauferei erspart. Es mag immerhin sein, dass bei uns für den Luxus der Bahnhofswirthschaften oft zu viel gethan ist, wenn man aber damit die Jämmerlichkeit der Zustände vergleicht, wie sie z. B. in Frankreich herrschen, so freut man sich, dass die Verhältnisse bei uns so sind, wie sie sind. Ferner begegnen wir in dem Artikel Klagen über das Ausrufen von Bier, warmen Würsten und dergleichen beim Halten der Züge auf den Bahnsteigen, „was zu einer wahren Plage und empfindlichen Belästigung für die Zuginsassen ausgeartet“ sein soll. Wieso die Reisenden durch ein ausserhalb des Wagens stattfindendes Anbieten von Bier so sehr belästigt werden können, ist uns unverständlich, wohl aber haben wir es nicht einmal, nein tausendmal gesehen, dass ein nach staubiger heisser Fahrt mit Mühe und Noth ergatterter Schluck Bier dem verdursteten Reisenden ein wahres Labsal war. Wenn die Förderer der an sich sehr berechtigten Mässigkeitsbewegung in solchem Grade einschränkend wirken wollen, so kommen sie schon dem Fanatismus ziemlich nahe, und sie können sich dann nicht darüber wundern, wenn viele ihren Wünschen sehr behutsam entgegenkommen, weil sie sich nicht sicher sind, wie weit sie geführt werden sollen. Wir stehen auf dem Standpunkte, dass die Verwaltung dem Reisenden durchaus nicht zu befehlen hat, was er trinken will oder nicht, denn das ist ausschliesslich seine Sache. Dankenswerth hingegen ist es, wenn sie durch Darbietung gesunder Nahrungsmittel und Getränke dem Alkohol Wettbewerb macht und auf eine langsame Aenderung der Sitten hinarbeitet, die ja zur Zeit allerdings recht alkoholisch sind. Mit besonderem Nachdruck wird empfohlen, gutes und billiges Obst als Erfrischungsmittel zur Verfügung zu stellen. Wenn in dieser Beziehung die Verwaltungen auf die Bahnhofswirthe einwirken wollten, so könnten sie sich in der That ein Verdienst erwerben, denn Obst bekommt man selten, und wenn man es einmal bekommt, so ist es fast immer ausgesucht schlecht oder lächerlich theuer. Einzelne Wirthschaften könnten sich durch Darreichung guten billigen Obstes einen grossen Ruf erwerben, und solches Obst würde ganz von selbst den Alkoholgenuss zurückdrängen. Auf der Station Lübbenau trinkt z. B. niemand beim Halten Bier, sondern jeder kauft sich unfehlbar eine oder mehrere der berühmten Lübbenauer Gurken, die dann aus freier Hand verzehrt werden. Wir sind uns zweifelhaft, ob man saure Gurken als Obst ansprechen kann; wenn aber das Obst solche Wunder wirkt wie die saure Gurke, so kann es sich ruhig gefallen lassen, mit dieser Gattung cucumis zusammengestellt zu werden. Wir kennen andere Bahnhöfe, die einen besonders guten Ruf für bestimmte Backwaaren haben: auch bei ihnen wird man beobachten können, dass der Alkoholgenuss viel geringer ist als auf andern Stationen. In Summa: wenn die Verwaltungen ihre Wirthe zwingen wollen, gute wohlschmeckende und billige Erfrischungsmittel zu liefern, die alkoholfrei sind, so werden sie dabei der allgemeinen Billigung sicher sein können. Freilich werden sie sich dann auch oft dazu entschliessen müssen, die Pachtgelder herabzusetzen, eine antifiskalische Operation, die sich bekanntlich in sehr hohen Kreisen gar keiner Beliebtheit erfreut. Andererseits soll man aber auch nicht vergessen, dass man in Deutschland für Temperenzlereien kein Verständniss hat.“ —

Wir haben zu diesen Ausführungen der „Kölnischen Zeitung“ folgendes zu bemerken:

Könnten die Eisenbahnverwaltungen dazu beitragen, durch Darbietung gesunder, gut zubereiteter und nicht allzu theurer Erfrischungsmittel — wie Thee, Obst, Backwaaren usw. — auf den Stationen dem Alkohol Wettbewerb zu machen und hiermit auf eine allmähliche Aenderung der Sitten hinzuarbeiten, so wäre dies ohne Zweifel in gesundheitlicher und sozialökonomischer Hinsicht von grossem Segen. Wir sind auch der Ansicht, dass die Bahnhofswirthe selbst ihre Rechnung hierbei finden würden. Schon jetzt gibt es — auch in Deutschland — verschiedene Eisenbahnstationen, die sich durch gewisse Spezialitäten in Erfrischungsmitteln einen ziemlichen Ruf erworben haben, und die betreffenden Wirthe dürften sich allem Anschein nach gut dabei stehen, wenn auch der Konsum an Bier und Branntwein bei ihnen geringer sein mag, wie auf anderen Stationen.

Den Wunsch, dass das rein fiskalische Moment bei Verpachtung der Bahnhofswirthschaften mehr in den Hintergrund trete, halten auch wir für sehr gerechtfertigt. Wir werden in der Lage sein, speziell über diese Frage in einer der nächsten Nummern dieses Blattes einen uns von geschätzter Seite zugegangenen Artikel zu veröffentlichen, der den hier vertretenen Standpunkt mit sehr interessantem Material unterstützt.

Die Absicht einer Bevormundung des Publikums — die die „Kölnische Zeitung“ anzunehmen scheint — hat dem Verfasser des von uns abgedruckten Aufsatzes jedenfalls ganz fern gelegen. Die allgemeine Tendenz seiner Ausführungen geht ersichtlich nur dahin, dem reisenden Publikum neben alkoholenthaltenden Getränken noch andere, der Gesundheit mehr zuträgliche Erfrischungsmittel zu bieten, und das ist doch zweifellos eine sehr zu billigende Absicht. Wenn er dann noch weiter geht und die — übrigens schon von uns bekämpfte — Einziehung der Bahnhofswirthschaften auf kleinen Stationen vorschlägt, so thut er dies in der ausgesprochenen Meinung, dass das Publikum an der Darbietung von Erfrischungsmitteln auf solchen Verkehrsstellen mit ganz kurzem Zugsaufenthalte überhaupt kein Interesse habe, während andererseits dadurch für das auf dem betreffenden Bahnhof stationirte Eisenbahnpersonal gewisse Gefahren herbeigeführt würden. Schon mit Rücksicht auf diese Motivirung erscheint es ausgeschlossen, dass es dem Verfasser darum zu thun gewesen sei, das Publikum zu bevormunden oder gewissen einseitigen Temperenzbestrebungen Vorschub zu leisten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 3. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnete 2,32 km lange Verbindungsbahn Vogelheim-Altenessen Rh. der königlichen Eisenbahndirektion Essen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung der Strecke Lebach-Nonnweiler für den Güter- usw. Verkehr. Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 15. d. Mts. wird die Reststrecke Lebach-Nonnweiler der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil, welche seit dem 10. Dezember v. J. lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet ist, auch für den Güter- und Vieh- usw. Verkehr dem Betrieb übergeben werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in Nr. 100 Inser.-Nr. 2846 Jahrg. 1897 d. Ztg.).

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel. Am 23. Dezember v. J. ist der an der Strecke Treysa-Leinefelde zwischen den Stationen Ziegenhain und Frielendorf neu errichtete Haltepunkt Leimsfeld dem Verkehr (Personenverkehr) übergeben worden. Die Entfernung beträgt von Leimsfeld nach Ziegenhain 4,1 km und von Leimsfeld nach Frielendorf 4,5 km. Eine Gepäckabfertigung nach oder von Leimsfeld findet nicht statt.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Plagwitz-Lindenau-Lützen zwischen den Stationen Schkölen-Räpitz und Göhrenz-Albersdorf neu errichtete Personenhaltepunkt Seebenisch ist am 23. Dezember v. J. eröffnet worden. Gepäckabfertigung bleibt ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Schkölen-Räpitz bis Seebenisch 1,70 km und von Göhrenz-Albersdorf bis Seebenisch 2,52 km.

Am 30. Dezember v. J. ist die an der Bahnstrecke Zeitz-Camburg gelegene Personen- und Güterhaltestelle Weickelsdorf, und zwar vorläufig nur für den Personenverkehr eröffnet worden. Gepäckabfertigung bleibt zunächst ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Posen-Kreuz zwischen den Stationen Wronke und Samter liegende Haltestelle Penskowo für den unbeschränkten Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet worden.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Am 3. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Lünen und Selm in Kilometer 21,96 gelegene Haltepunkt Bork, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, zur Haltestelle erweitert und als solche für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sowie auch für den Privatdepeschen-Verkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Nr. 100 Inser.-Nr. 2847 Jahrg. 1897 d. Ztg.).

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Lindenhau der Linie Wien-Eger ist am 1. d. Mts. auch für den Frachtgüterverkehr in ganzen Wagenladungen (lebende Thiere, feuergefährliche und explosive Gegenstände ausgenommen) eröffnet worden. Die Entfernungen betragen für Lindenhau-Sandau 8 km und für Lindenhau-Eger 10 km.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Budapest-Czegléd zwischen den Stationen Szent Lörincz nyaraló und Vecsés von der ersteren 3 und von der letzteren 6 km entfernt gelegene Station Szent Lörincz-Kavicsbánya ist am 15. Dezember v. J. für die Auf- und Abgabe von Wagenladungs-Frachtgütern eröffnet worden. Von oder nach dieser Station können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere sowie derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind — Heu- und Strohsendungen ausgenommen — nicht befördert werden.

Schliessung von Güternebenstellen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist die bei Station Maltsch gelegene Güternebenstelle Leubus aufgehoben worden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a/S. Die an der Strecke Berlin-Elsterwerda gelegene Station Uckro-Luckau führt vom 1. d. Mts. ab die Bezeichnung Uckro.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4792 vom 22. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 27. Dezember v. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Kölnische Zeitung“ vom 28. v. Mts. entnimmt aus einer Aeusserung eines Hamburger Blattes, welches als ein angebliches Organ der preussischen Finanzverwaltung bezeichnet wird, über die Aussichten des **Ausbaues des preussischen Kanalnetzes** die Befürchtung, dass die preussische Staatsregierung vor den Schwierigkeiten, welche der Ausführung des grossen Kanalunternehmens zwischen Rhein und Elbe sich entgegengestellt hätten, zu kapituliren beginne.

Die Bemerkungen des uns unbekannten Hamburger Blattes geben in keiner Weise die Auffassung der preussischen Staatsregierung wieder, wenn sie an Stelle des Ausbaues der Wasserstrassen auf die Ergänzung und Erweiterung des Vollbahnnetzes der Staatseisenbahnen hinweisen.

In der preussischen Staatsregierung hat stets die Ansicht obgewaltet, dass Wasserstrassen und Eisenbahnen sich in keiner Weise ausschliessen, sich vielmehr ergänzen.

Die Vorarbeiten für den Mittelland-Kanal sind mit aller Thunlichkeit beschleunigt und keineswegs aufgegeben worden; Plan und Kostenanschläge sowohl für den Hauptkanal wie auch für die Nebenkanäle sind fertiggestellt. Es handelt sich im wesentlichen noch um die Verständigung mit den Provinzen über die Beitragsleistung derselben. Nach wie vor steht die Staatsregierung auf dem in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 18. Mai 1894 bezeichneten Standpunkt, dass, nachdem ein wesentlicher Theil des grossen Kanals auf der Strecke Dortmund-Emden fertiggestellt und dem Verkehr übergeben ist, es dabei sein Bewenden nicht behalten kann und dass der von der Gesetzgebung angenommene Gesammtplan auf die eine oder andere Weise zur Ausführung gelangen soll.

Neuerdings sind Bestrebungen hervorgetreten, den Ausbau eines Kanals von Dortmund nach dem Rhein Privatunternehmungen zu überlassen, und die „Kölnische Zeitung“ scheint die Konzessionirung derselben empfehlen zu wollen. Unseres Wissens hat die Staatsregierung zu diesen Plänen keinerlei Stellung genommen. Auch stehen denselben unzweifelhaft erhebliche Bedenken entgegen. Die behauptete Möglichkeit,

einen solchen Kanal bis zum Rhein ohne Staatshilfe herzustellen, kann jedenfalls dabei nicht entscheidend sein.

Wir nehmen an, dass die Staatsregierung an der Absicht festhält, das gesammte Kanalprojekt in der nächstfolgenden Landtagssitzung in der Voraussetzung vorzulegen, dass bis dahin die Verhandlungen mit den Provinzen zu einem annehmbaren Ergebniss führen werden.

— Nach einer Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion in Altona wird für den Tarif des **Deutschen Levanteverkehrs über Hamburg** seewärts ein Nachtrag 2 herausgegeben mit Geltung vom 1. Februar und soweit Erhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 1. März. Durch diesen Nachtrag werden die Häfen Küstendje und Patras als Anlaufhäfen aufgenommen und für die bisher nur im Bedarfsfalle angelaufenen Häfen Bourgas und Dedeagatsch regelmässige Verbindung festgesetzt. Ferner ist die Neuaufnahme einer grösseren Anzahl Nichtanlaufhäfen und die Herabsetzung eines grossen Theiles der Weiterfrachten hervorzuheben.

— Eine Konferenz der sogenannten Bahnhofshelferinnen fand dieser Tage unter sehr zahlreicher Theilnahme in Berlin statt. Mit der Zunahme des Zuzugs nach der Reichshauptstadt gewinnt auch diese Art von Liebesthätigkeit an Bedeutung. In letzter Zeit sind Schritte gethan worden, um eine gleichmässige Regelung und bessere Ausgestaltung der **Bahnhofsmission** für ganz Deutschland herbeizuführen. Es wurde ein einheitliches Plakat für alle deutschen Bahnen eingeführt, das nicht nur an allen Bahnhöfen, in den Wartesälen, sondern auch in 16 000 Eisenbahnwagen IV. und 21 000 Wagen III. Klasse zum Aushang gelangen soll. Das Plakat soll ein Verzeichniss sämmtlicher Mädchenheime, Fürsorgevereine und Arbeitsnachweise für weibliche Personen usw. enthalten.

Im Anschluss hieran möchten wir eine von verschiedenen Blättern gebrachte Mittheilung wiedergeben, wonach eine Kreisversammlung des Bundes der Landwirthe in Schippenbeil (Ostpreussen) vom 10. vor. Mts. die Entfernung der Plakate, die den nach Berlin und weiter nach dem Westen reisenden Mädchen und Frauen Heimstätten nachweisen, aus den Bahnhöfen verlangt habe,

„weil die schädlichen Folgen des Freizügigkeitsgesetzes nach Möglichkeit abgeschwächt werden müssten und dazu die Entfernung der Plakate nothwendig sei, die das Fortziehen der Mädchen vom Lande begünstigen.“

Sollte sich diese Nachricht, welche wir übrigens mit allem Vorbehalt wiedergeben, bestätigen, so würde es nur folgerichtig sein, dass man hierbei nicht stehen bleibe, sondern die Wiederbeseitigung aller Verkehrserleichterungen, welche den ärmeren Bevölkerungsklassen im Laufe der Jahre gewährt wurden, ins Auge fasste.

— Am 15. d. Mts. wird die Reststrecke **Lebach-Nonnweiler** der Neubaustrecke Wemmetsweiler - Nonnweiler - Hermeskeil, des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken, welche seit 10. Dezember v. J. lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet ist (siehe Nr. 92 S. 939 Jahrgang 1897 d. Ztg.) auch für den Güter-, Vieh- usw. Verkehr dem Betriebe übergeben.

— Am 3. d. Mts. ist die 2,32 km lange Verbindungsbahn von **Vogelheim** bis zur Rangirstation **Altenessen Rh.** (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld) mit der für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke — mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen — eingerichteten Station Vogelheim dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— Am 16. v. Mts. ist die der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft gehörige und von der Eisenbahndirektion Altona verwaltete **Nebenbahn Oldenburg i. H. - Heiligenhafen** dem Verkehr übergeben worden.

— Mit Bezug auf die **Schliessung des Nordbahnhofes in Berlin**, die, wie gemeldet, am 1. Februar d. J. erfolgt, macht die königliche Eisenbahndirektion Berlin noch bekannt, dass mit der Verlegung des gesammten Personen- und Gepäckverkehrs nach dem Berlin-Stettiner Bahnhof auch der Haltepunkt „Gesundbrunnen“ (Nordbahn) aufgehoben wird. Sämmtliche Vorortzüge nach und von Tegel sowie die gemischten Züge nach und von Kremmen beginnen und endigen vom 1. Februar ab auf dem Stettiner Bahnhofe, und zwar nach dem neu zur Ausgabe gelangenden Fahrplane. Die Kremmener Züge werden auf dem Fernbahnhofe, die Vorortzüge auf dem Stettiner Vorortbahnhofe abgefertigt werden.

— Die **Entwickelung der preussischen Kleinbahnen** in dem 5. Jahre seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes zeigt eine weitere Verstärkung der Grundzüge, welche in den früheren Jahren schon erkennbar hervortraten. Neben den rasch fortschreitenden Uebergängen der für den Personenverkehr der Städte und ihrer nächsten Umgebung bestimmten Strassenbahnen vom Pferde- zum elektrischen Betriebe heben sich wesentlich zwei ganz verschiedene Richtungen aus dieser Entwickelung deutlich ab. In den dichtbevölkerten industriellen Gegenden des Westens, sowie im oberschlesischen Montanrevier mehren sich die ausschliesslich oder doch vorwiegend für den Personenverkehr von Ort zu Ort bestimmten, meist strassenbahnähnlichen und mit Elektrizität betriebenen Unternehmungen. Liegt hierbei die Bedeutung der Unternehmungen für den Verkehr in der Regel mehr in der Zahl als in der Ausdehnung der einzelnen Linien, so fehlen doch auch nicht Einzelanlagen von grossem Umfang und grosser Bedeutung. Ist doch u. a. mit der für elektrischen Betrieb bestimmten Kleinbahn Düsseldorf-Crefeld die Herstellung einer festen Brücke über den Rhein verbunden. In der Konstruktion überwiegt die Kraftzuführung mittelst Oberleitung. Von besonderen Einrichtungen ist die für Elberfeld-Barmen und Umgegend genehmigte Schwebebahn zu erwähnen.

Ganz abweichend entwickelt sich das Kleinbahnwesen in den minder stark bevölkerten und minder verkehrsreichen, vornehmlich der Landwirthschaft dienenden Gegenden. Hier liegt der Schwerpunkt mehr in dem Güter-, als in dem Personenverkehr. Die Kleinbahnen sind hier dazu bestimmt, die aus Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse in dem Staatsbahnnetze verbliebenen Lücken in einer dem Umfange des Verkehrs entsprechenden Weise auszufüllen, nähern sich daher in ihrem Charakter den Nebenbahnen und erreichen namentlich in den verkehrsärmeren Provinzen, wo die Maschen des Staatsbahnnetzes sehr weit sind, nicht selten eine sehr beträchtliche Ausdehnung. Kleinbahnen von 50 km und mehr Länge sind längst keine Seltenheit mehr, und die Aufgabe, diese Entwickelung einerseits mit den militärischen Interessen, andererseits mit denen des allgemeinen Bahnnetzes im Einklange zu erhalten, gestaltet sich immer schwieriger. Während die Spurweite von der Vollspur bis zur 0,60 m Spur wechselt, bildet der Lokomotivbetrieb die beinahe ausnahmslose Regel. Nur bei einer vergleichsweise kurzen Kleinbahn in Westpreussen ist aus lokalen Gründen elektrischer Betrieb geplant.

Während die Personenbahnen in den Industriegegenden ganz überwiegend mit Privatkapital hergestellt werden, sind bei den Kleinbahnen in den mehr landwirthschaftlichen Gegenden zumeist öffentliche Körperschaften theils allein, theils in Verbindung mit privatkapitalistischen Gesellschaften die Träger des Unternehmens. Kreise, Gemeinden, vereinzelt auch Zweckverbände aus Gemeinden und Gutsbezirken treten theils als alleinige Unternehmer, theils als Gesellschafter bei denselben auf, und Staat und Provinz wirken in vielen Fällen gleichfalls durch Genehmigung von Beihilfen mit. Auch in den bisher zurückgebliebenen Ostprovinzen zeigen sich jetzt bereits die Anfänge einer kräftigeren Entwickelung des Kleinbahnwesens.

— In einer Rede auf seinem Abschiedsfest hat der bisherige Oberpräsident der Provinz **Hannover**, der Abgeordnete Dr. v. Bennigsen, sich auch über die Verkehrsverhältnisse seiner heimathlichen Provinz ausgesprochen, die er in zwanzigjähriger Thätigkeit als Landesdirektor und in neunjähriger Thätigkeit als Oberpräsident eingehend kennen zu lernen Gelegenheit hatte. In der Entwickelung Hannovers sei seit 1866 viel durch die Förderung der Verkehrsverhältnisse geschehen. Das Landstrassennetz sei so ausgestaltet worden wie in keinem anderen deutschen Lande. Das Staatsbahnsystem werde in wenigen Jahren geschlossen sein. Nach der Meinung des Herrn v. Bennigsen wird Hannover in 12 Jahren ein so vollendetes Kleinbahnsystem haben wie keine andere Provinz, weil die Verhältnisse seitens der Bewohnerschaft mit richtigem Verständniss beurtheilt werden.

— Der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg, welche den Bau und Betrieb einer **Kleinbahn von Elberfeld über Neviges nach Velbert** mit Abzweigung von Neviges nach Langenberg beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht verliehen worden.

— Der „Preuss. Staatsanzeiger“ vom 28. v. Mts. veröffentlicht die Konzessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb der in das preussische Staatsgebiet fallenden Strecke einer vollspurigen **Nebeneisenbahn von Kremmen über Neu-Ruppin nach Wittstock** durch die Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

— Die **württembergische Kammer der Standesherren** beschäftigte sich in der Sitzung vom 17. Dezember 1897 mit den Eingaben, betreffend die Fortsetzung des Eisenbahnbaues in Verbindung mit der Denkschrift über die der Eisenbahnverwaltung bekannt gewordenen Eisenbahnprojekte und -Wünsche. Es handelte sich insbesondere darum, ob den in der Kammer

der Abgeordneten beschlossenen 8 Grundsätzen für das Vorgehen beim Bau von Nebenbahnen beizutreten sei. Ueber diese 8 Grundsärze ist in Nr. 48 des Jahrgangs 1897 d. Ztg. berichtet worden. Der Berichterstatter in der Kammer der Standesherren gab seiner Meinung dahin Ausdruck, dass die Erklärungen der Regierung im anderen Hause keinen Zweifel darüber lassen, dass sie sich durch den Beschluss der Abgeordnetenkammer keineswegs für gebunden erachte, wie sie andererseits ausdrücklich anerkannt habe, dass diese Grundsätze die im Eisenbahnbauwesen unerlässliche Aktionsfreiheit der Regierung im wesentlichen genügend wahren. Die Regierung wolle also auch in Zukunft an der seitherigen Eisenbahnpolitik festhalten und stelle höchstens, je nachdem die Finanzlage es gestatte, ein etwas lebhafteres Tempo des Baues von Nebenbahnen in Aussicht. Der Antrag der volkswirthschaftlichen Kommission der Kammer der Standesherren, dem Beschluss der Abgeordnetenkammer bezüglich der 8 Grundsätze nicht beizutreten, sondern nur von dem Beschluss Kenntniss zu nehmen und vertrauensvoll die etwaigen Vorlagen der Regierung wegen der demnächstigen Fortsetzung des Baues von Nebenbahnen abzuwarten, wurde angenommen. Von einem Mitglied der Kammer wurde bemerkt: das ganze Land habe ein Eisenbahnfieber ergriffen und es sei bedenklich, durch irgend einen Akt dieses Eisenbahnfieber zu unterstützen.

Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht hob hervor, er halte sich nicht für veranlasst dafür besonders sich zu verwenden, dass das hohe Haus den von der Kammer der Abgeordneten beschlossenen 8 Grundsätzen beitreten möge. Er habe in jener Kammer verschiedene Bedenken, die er dabei namentlich in finanzieller Beziehung hegte, ausgesprochen und begründet; er habe Vorbehalte für die Regierung gemacht. Er habe die Initiative und Aktionsfreiheit der Staatsregierung gewahrt und er habe erklärt, dass wenn auch die 8 Grundsätze angenommen würden, er doch die Lage für die Regierung nicht wesentlich geändert finden könnte, abgesehen von dem in einem der Sätze liegenden Impuls zu einem rascheren Vorgehen im Bau von Nebenbahnen in der nächsten Zukunft.

— Zu den bei den württembergischen Staatseisenbahnen bestehenden Fahrscheinbüchern, welche ein Jahr lang, vom Tage der Ausstellung an gerechnet, gelten, können **Fahrscheinbücher für Schnellzugszuschlag** gekauft werden, die bisher ebenfalls nur ein Jahr lang Gültigkeit hatten. Die Benutzung der letzteren Bücher ist durch eine kürzlich vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten getroffene Verfügung künftig an eine bestimmte Zeitdauer nicht mehr gebunden.

— Die neuen Linien der **Filderbahn** und zwar von Möhringen über Unterwiesen, Echterdingen, Bernhausen, Sielmingen nach Neuhausen, sowie von Möhringen nach Vaihingen a/Fildern, mit Anschluss daselbst an die Staatsbahn, sind am 24. Dezember 1897 voräufig für den Personenverkehr dem Betrieb übergeben worden. Die bisherigen Linien bestehen aus der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch und aus der Bahn Degerloch-Möhringen-Hohenheim. Sämmtliche Strecken der im Eigenthum der Filderbahngesellschaft befindlichen Bahn haben eine Betriebslänge von zusammen 27,8 km, wovon auf die Zahnradstrecke 2 km entfallen. Die Bahnen haben 1 m Spurweite. Die grösste gestattete Fahrgeschwindigkeit beträgt 30 km in der Stunde.

— Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der **Kirchheimer Eisenbahn** hat in ihrer Sitzung vom 21. Dezember 1897 einstimmig den Verkauf der Bahn (Unterboihingen-Kirchheim u/Teck) an den württembergischen Staat genehmigt und die Liquidation der Gesellschaft auf 1. Januar 1899 beschlossen. Die vom Staat zu bezahlende Kaufsumme beträgt 812 000 ℳ, wovon auf jede Aktie von 800 ℳ Nennwerth 1 650 ℳ entfallen.

— Die Eisenbahnverbindung **Metz-Chateau-Salins**, für welche, wie bereits in Nr. 94 S. 964 Jahrg. 1897 gemeldet, eine erste Rate im Reichshaushaltsetat 1898/99 eingestellt ist, hat nach der „Dt. T. Z." den Zweck, die zwischen der französischen Grenze und den Linien Metz-Bensdorf und Bensdorf-Chambrey belegenen, äusserst fruchtbaren Theile des Bezirks Lothringen an das Reichseisenbahnnetz anzuschliessen und die wirthschaftliche Lage der dortigen, fast ausschliesslich Landwirthschaft betreibenden Bevölkerung durch Sicherung billiger Frachten für den Bezug landwirthschaftlicher Verbrauchsartikel und den Absatz landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu heben. Es steht zu hoffen, dass nach Fertigstellung dieser Eisenbahnlinie der jetzt noch vielfach über die französischen Grenzstationen Nomény und Moned nach Nancy gehende Verkehr des Kreises Chateau-Salins künftig sich mehr und mehr Metz zuwenden wird. Im Bereiche der Bahn liegen 67 Ortschaften, etliche Mühlen sowie ergiebige Steinbrüche. Die Eisenbahnverbindung **Fentsch-Deutsch-Oth**, für welche ebenfalls eine erste Rate eingestellt ist, soll die lohnende Ausbeutung der gegenwärtig in der Erschliessung begriffenen Eisenerzlager des Plateaus von Aumetz ermöglichen, die Verwerthung der gewonnenen Erze erleichtern, bezw. die Zufuhr etwaiger Ergänzungserze verbilligen. Auch soll die neue Bahnlinie die sich rasch entwickelnde Eisenindustrie des Bezirks Deutsch-Oth-Redingen mit dem elsass-lothringischen Bahnnetze in eine vom Auslande unabhängige Verbindung bringen.

— In seiner 26. Generalversammlung, die vom 7.—12. Februar stattfindet, wird der deutsche Landwirthschaftsrath u. a. die **Tarifirung land- und forstwirthschaftlicher Erzeugnisse** auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im Deutschen Reich mit besonderer Rücksicht auf die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse erörtern.

— Der „Hamburger Korrespondent" meldet, dass zur Gewinnung einer für alle Zwecke brauchbaren **Kriegs-Eisenbahnbrücke** ein Wettbewerb stattgefunden habe. Die Heeresverwaltung beabsichtige die mit dem ersten und zweiten Preise bedachten Brücken ausführen zu lassen. Einzelne Konstruktionstheile sollen zur Erprobung angefertigt und damit praktische Versuche angestellt werden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Niehaus, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr, ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Dem vor einigen Jahren in den Ruhestand getretenen Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen Präsident von Schlierholz gingen anlässlich seines 80. Geburtstages (siehe letzte Nummer d. Ztg.) zahlreiche Beglückwünschungen, darunter von Sr. Majestät dem König, dem Ministerpräsidenten Freiherrn von Mittnacht, dem Vorstand des Verbandes deutscher Architekten und des Ingenieurvereins, zu. Das Kollegium der Generaldirektion liess dem Jubilar durch eine Deputation, an deren Spitze Präsident von Balz stand, gratuliren und ein Bouquet überreichen.

Mit dem 1. November v. J. ist das bisherige bautechnische Direktionsmitglied der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg, Oberbaurath Niemeyer, auf sein Ansuchen zur Disposition gestellt und der bisherige Bezirksinspektor, Eisenbahn-Bauinspektor Schmitt, bis auf weiteres mit der Wahrnehmung der Geschäfte des bautechnischen Direktionsmitgliedes beauftragt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— In der nunmehr verlautbarten kaiserlichen Verordnung vom 28. Dezember 1897, betreffend die **Bekämpfung des durch die diesjährigen Elementarereignisse hervorgerufenen Nothstandes,** hat, gegenüber den Ziffern der s. Zt. dem Abgeordnetenhause unterbreiteten Vorlage, eine Erhöhung des für Wiederherstellungen an den Staatsbahnen und die Sicherung der Bahnanlagen mit 1 250 000 fl. vorgesehenen Kredites um 600 000 fl. (sohin auf den Betrag von 1 850 000 fl.) Platz gegriffen. Diese Erhöhung war nothwendig geworden, weil mittlerweile das Projekt für die Umlegung der Eisenbahntrasse durch das Koppenthal (Obertraun-Aussee) fertiggestellt worden und dieser Eisenbahnbau, für welchen das nach dem erwähnten Projekte sich ergebende Erforderniss von 600 000 fl. nunmehr nachträglich eingestellt wurde, bereits eingeleitet worden ist.

— Die **Einnahmen** der Kaiser Ferdinands-Nordbahn **in der zweiten Dezemberdekade** beziffern sich mit 1 065 045 fl., das ist um 75 269 fl. geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres; die bisherigen Gesammteinnahmen belaufen sich auf 35 523 177 fl. und bleiben hinter jenen des Vorjahres um 508 213 fl. zurück, welcher Betrag jedoch durch die ausstehende Richtigstellung auf Grund der definitiven Rechnungsergebnisse voraussichtlich eine bedeutende Herabminderung erfahren wird.

Die Staatseisenbahngesellschaft verzeichnet in derselben Dekade einen Rückgang der Einnahmen um 59 334 fl. Die gesammte Mindereinnahme dieses Jahres beträgt nunmehr 1 507 052 fl., ohne dass nach den bisherigen Erfahrungen vor der definitiven Richtigstellung der Einnahmen für die letzten Monate dieses Jahres eine nennenswerthe Verbesserung des provisorischen Ergebnisses zu erwarten wäre.

Die Nordwestbahn vereinnahmte auf der garantirten Linie gegen das Vorjahr mehr um 39 339 fl. und seit Jahresbeginn weniger um 468 873 fl. Bei der Elbethalbahn ergibt sich in der zweiten Dezemberdekade eine Mehreinnahme von 650 fl. und seit Jahresbeginn eine Mindereinnahme von 48 286 fl. Die

südnorddeutsche Verbindungsbahn vereinnahmte in der zweiten Dekade um 115 fl. und seit Jahresbeginn um 176 030 fl. weniger. Die Südbahn hatte in der zweiten Dezemberdekade eine Mindereinnahme von 21 834 fl., durch welche sich das bisherige Einnahmenplus auf 205 815 fl. herabminderte.

— Der Verwaltungsrath der **Graz-Köflacher Bahn** hat der Regierung eine Eingabe überreicht, in welcher um die Bewilligung zur Ausgabe von 7 500 neuen Aktien gebeten wird. Zu dieser Eingabe hat sich die Verwaltung der Graz-Köflacher Bahn deshalb entschlossen, weil es ihr bisher nicht möglich war, die geplante Prioritätenkonversion durchzuführen und im Zusammenhange damit die schwebende Schuld zu tilgen. Die letztere hat sich durch das Erforderniss für den Ankauf der Kohlenwerke im Zangthale um 500 000 fl. erhöht und beträgt nunmehr etwa 1 000 000 fl.

— Wie das Wiener „Fremdenblatt" mittheilt, werden die mündlichen Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Südbahn wegen **Konversion der 5 % Südbahnprioritäten** bald nach Neujahr aufgenommen werden. Bei dem auf beiden Seiten herrschenden Bestreben, die Schwierigkeiten, welche dem Konversionswerke noch entgegenstehen, baldigst zu beseitigen, darf wohl erwartet werden, dass die Verhandlungen zu einem gedeilichen Ergebniss führen werden.

— Mit dem 1. d. Mts. sind bekanntlich die **neuen Personentarife der Südbahn**, und zwar einerseits für die österreichischen, andererseits für die ungarischen Linien in Wirksamkeit getreten.

Die wichtigsten Momente der für die österreichischen Linien in Kraft tretenden Tarifreform sind laut Verlautbarung der Verwaltung folgende: 1. Wesentliche Verbilligung der Grundtaxen, das ist der Transportgebühren für die Person und das Kilometer. Diese Herabsetzung der Grundtaxen im Personenverkehre hat für fast alle Relationen eine Verbilligung der Fahrpreise zur Folge. Die vereinzelten Fälle, in welchen durch Verschiebung der Zoneneintheilung eine geringfügige Erhöhung des Fahrpreises eintritt, sind belanglos. Was speziell die Fahrpreise im Verkehr zwischen Wien einerseits und den kärntner und tiroler Stationen andererseits betrifft, so sind dieselben einer Regelung in der Weise unterzogen worden, dass die einfachen Fahrpreise zum grössten Theile ermässigt, die Rückfahrten- (Tour- und Retourkarten-) Preise dagegen mässig erhöht wurden. 2. Aufhebung des Reisegepäck-Freigewichtes; dagegen sind die Beförderungsgebühren für Reisegepäck (auch Fahrräder) und für Hunde nicht unwesentlich billiger geworden. Von diesen beiden Neuerungen (zu 1 und 2) ist nur die sogen. Wiener Lokalstrecke, das ist der Verkehr der Stationen der Strecken Wien-Mürzzuschlag, Mödling-Laxenburg und Wiener-Neustadt-Katzelsdorf ausgenommen, für welche Verkehre die bisherigen, ohnedies billigeren Fahrpreise, sowie die Gewährung des Reisegepäck-Freigewichtes weiterhin bestehen bleiben. 3. Aenderung der Benutzungsbestimmungen für Rückfahrkarten in Strecken über 130 km Entfernung. Die Gültigkeit dieser Karten wurde von 60 Tagen auf 30 Tage eingeschränkt, dagegen bleiben die Bestimmungen, wonach Rückfahrkarten für den Fernverkehr zwischen Stationen der Strecken Unter-Drauburg-Franzensfeste und Kufstein-Avio einerseits und den übrigen Südbahnstationen andererseits, wenn sie in der Zeit vom 1. Mai bis Ende September gelöst werden, bis Ende Oktober desselben Jahres Gültigkeit haben, auch fernerhin aufrecht. Fahrtunterbrechungen mit Rückfahrkarten sind seit 1. d. Mts. nur je einmal bei der Hin- und Rückfahrt, im Sinne der bezüglichen Bestimmungen gestattet. (Vergl. ausführliche Mittheilungen über den neuen Tarif in der österreichischen „Eisenbahnzeitung" 1897 Nr. 34).

Was den für die ungarischen Linien der Südbahn gleichzeitig in Kraft tretenden Tarif anbelangt, so wurde der Zonentarif der ungarischen Staatsbahnen (erhöht um die Transportsteuer) übernommen. Ueberdies gewährt der neue Tarif für die ungarischen Linien der Südbahn noch einige andere Begünstigungen, insofern beispielsweise im Verkehre zwischen der Station Budapest-Südbahn einerseits und zwischen den Stationen der Linie Kelenföld-Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) andererseits auch auf 20 Fahrten lautende Abonnementskarten zu beträchtlich ermässigten Preisen gelöst werden können. Die Benutzung dieser Karten ist, abgesehen von ihrer Wohlfeilheit, schon deshalb bequem, weil dieselben bei der Personenkasse nicht abgestempelt zu werden brauchen. Es ist ferner dafür gesorgt, dass die längs des Plattensees liegenden und gleichfalls infolge des Verdienstes der Südbahn von Jahr zu Jahr an Frequenz und an Entwickelung sichtlich zunehmenden Badeorte und Sommerfrischen besonders von der hauptstädtischen Bevölkerung mit billigen Tour- und Retourkarten aufgesucht werden können. Ueberdies wird Schülern und Arbeitern Gelegenheit geboten, wohlfeile Monats- bezw. Wochenkarten lösen zu können, um aus den zunächst gelegenen Ortschaften nach Budapest gelangen zu können. Schliesslich wurde die Einrichtung getroffen, dass von Budapest-Südbahn nach den Stationen der österreichischen Linien der Südbahn und umgekehrt wohlfeile Tour- und Retourkarten gelöst werden können.

— Das am 29. Dezember 1897 ausgegebene „Reichsgesetzblatt" enthält die **Konzessionsurkunde** vom 15. Dezember 1897 für die normalspurige Lokalbahn **Bozen-Kaltern** (Ueberetscherbahn). Die Bahn geht von der Station Bozen-Gries der Südbahn unter Mitbenutzung einer Theilstrecke der Bozen-Meraner Bahn über Sigmundskron und Eppan nach Kaltern. Der Betrieb wird von der Südbahn geführt, jedoch ist der Staatsverwaltung das Recht vorbehalten, den Betrieb jederzeit zu übernehmen.

— Die von der Trassirungsabtheilung des Eisenbahnministeriums zu einem vorläufigen Abschluss gebrachten Arbeiten der **Vintschgaubahn** lassen es nach einer Mittheilung des „Neuen Wiener Tagblatt" erwarten, dass die endgültige Entscheidung über die Trassenführung der projektirten Eisenbahn von Meran nach Mals baldigst getroffen werden kann. Es lagen der Regierung über die schwierige Theilstrecke Meran-Töll, welche bei einem Horizontalabstand von rund 5,5 km Länge einen Höhenunterschied von mehr als 200 m zu überwinden hat, zwei Varianten vor, deren geologische Beurtheilung das Eisenbahnministerium dem Professor Dr. Koch überlassen hat. Professor Dr. Koch, welcher bereits im Jahre 1893 die gesammte Eisenbahnstrecke Meran-Mals-Finstermünz-Landeck geologisch aufgenommen hat, studirte im letzten Sommer neuerdings die Theilstrecke Meran-Töll. Das Ergebniss dieser Studien wurde kürzlich dem Eisenbahnministerium in Form eines ausführlichen Gutachtens überreicht und es dürfte sich dasselbe wahrscheinlich für die sogenannte, am nördlichen Etschgehänge sich entwickelnde Algunder Variante entscheiden, welche anscheinend sicherer und billiger sein dürfte, als die südliche Variante über den Marlinger- und Josephsberg, für welche Professor Koch behufs Vermeidung böser Gehängstellen ausgiebige Tunnelirungen in Vorschlag gebracht hat, die sich als sehr kostspielig erweisen dürften.

— Anlässlich der mit dem 1. d. Mts. eingetretenen **Steuerreform** hat ein seitens der Privatbahnverwaltungen zur Berathung der diesfalls nöthigen Maassnahmen eingesetztes Komitee unter anderem auch eine „Anleitung zur Verfassung der Bekenntnisse für die neue Personal-Einkommensteuer" ausgearbeitet. Mit dieser Anleitung, welche in gedrängtester Kürze die erforderlichen Aufklärungen gibt, wird von den Privatbahnverwaltungen jeder Bedienstete versehen.

— **Triester Lagerhäuser.** Wie aus Triest berichtet wird, sind die beiden neuen vor kurzem vollendeten Hangars an der Riva IV der Benutzung übergeben worden und nebst dem umgebenden Terrain in das Freihafengebiet einbezogen. Die Waarenbewegung in den staatlichen Lagerhäusern hat sich in der letzten Zeit abermals hoch gesteigert. Am 18. Dezember v. J. belief sich der Belag an Regielagergütern auf 355 000 dz gegen 236 000 dz des Vorjahres. Diese Steigerung des Lagerhausverkehrs erklärt sich in erster Linie aus der sehr beträchtlichen Zunahme des Verkehrs in Getreide, Kaffee, Zucker und Kohle.

— Die **„Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie"** hat mit Schluss des Jahres 1897 zu erscheinen aufgehört. Vor 10 Jahren durch Professor Dr. Lorenz von Stein begründet, hat diese Zeitschrift unter der Redaktion des nunmehrigen Ministerial-Vizesekretärs Sonnenschein stets einen ehrenvollen Platz in der periodischen Fachlitteratur eingenommen. Es gibt wohl keinen hervorragenden Eisenbahnfachmann Oesterreichs und des Auslandes, von welchem die Zeitschrift nicht Originalartikel gebracht hätte. So zählte die Zeitschrift, um nur einige österreichische Namen zu nennen, die früheren Minister Dr. von Bilinski, von Guttenberg und Dr. Steinbach, ferner von Nördling, den Generaldirektor Dr. Eger, den Abgeordneten Dr. Kaizl, Sektionschef Dr. Liharzik, Wilhelm Pressel, Professor Ranola, von Rziha, Dr. Sax u. a. zu ihren Mitarbeitern.

Der Zeitschrift gebührt auch das Verdienst, dass sie in Form von Beilagen die Rechtsurkunden der österreichischen Eisenbahnen (bearbeitet von Dr. Schuster und Dr. Weeber), die „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der österreichisch-ungarischen Gerichte" (bearbeitet von Dr. Röll), das Waarenwerth-Verzeichniss (bearbeitet von H. Hüller) sowie sonstige Sammelarbeiten veröffentlicht hat. Es ist gewiss lebhaft zu bedauern, dass diese vornehm redigirte Fachzeitschrift zu bestehen aufhört und gebührt dem Verleger wie nicht minder dem Redakteur Anerkennung dafür, dass dieselben trotz aller Widerwärtigkeiten der Zeit ein Jahrzehnt hindurch die Zeitschrift, deren Inhalt eine bleibende Bereicherung der Eisenbahnlitteratur bildet, fortgeführt haben.

— Die bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn angestellten Familienväter, die sich in geringer dotirten Stellungen befinden, haben nach Mittheilung des „Pester Lloyd“ von der Gesellschaft ein werthvolles Weihnachtsgeschenk erhalten. Die Direktion dieser Gesellschaft hat nämlich auf Vorschlag des Generaldirektors beschlossen, für die Kinder der geringer besoldeten Beamten, Unterbeamten und Diener eine Erziehungsanstalt mit einem Alumneum zu errichten, welche bei der geringen Zahl der mit Schulen versehenen oberungarischen Städte und bei der grossen Entfernung derselben von den einzelnen Eisenbahnstationen — ein Umstand, der den Schulbesuch sehr erschwert, kostspielig und oft unmöglich macht — einem lebhaft empfundenen Bedürfniss zu entsprechen berufen ist. In der Anstalt, deren Einrichtung allen pädagogischen und sanitären Anforderungen entsprechen wird, sollen 150 6- bis 12jährige Knaben untergebracht werden, welche dort vollkommener Verpflegung und Beaufsichtigung theilhaftig werden, während sie den Schulunterricht in den öffentlichen Anstalten jener Stadt erhalten, in welcher das Internat errichtet wird. Unter den längs der Kaschau-Oderberger Bahnstrecke liegenden oberungarischen Städten wird jene ausersehen werden, die vermöge ihrer Lage, ihrer Elementar- und Mittelschulen und aus sonstigen Rücksichten hierzu am geeignetesten befunden werden wird. Sobald die Wahl getroffen ist, wird der Bau der Anstalt nach den bereits verfertigten Plänen im Frühjahre begonnen, so dass die **Erziehungs- und Alumneumanstalt der Kaschau-Oderberger Eisenbahn**, die sich den bereits mit gutem Erfolge wirkenden ähnlichen Szegediner und Kaposvárer Anstalten der ungarischen Staatsbahnen würdig anschliessen wird, schon im nächsten Jahre die Erziehung von 150 ärmeren Knaben wird sichern können.

— Am 9. Dezember 1897 wurde die 65,056 km lange, normalspurig (1,435 m) gebaute **Lokalbahn Szolnok-Kis Kun-Félegyháza,** welche in der Station Szolnok (der Linie Budapest-Rákos-Ujszász-Szajol) sowie in der Station Felegyháza (der Linie Budapest-Szeged) an die ungarischen Staatsbahnen und in der Station Tisza-Ugh an die durch letztere Bahnen verwaltete Kecskemét-Tisza Ugher Lokalbahn anschliesst, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben. Die Lokalbahn Szolnok-Kis Kun-Félegyháza, welche Eigenthum einer Aktiengesellschaft ist, wird durch die ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Arad unterstellt.

— **Ausfuhr von Zucker aus Ungarn**. Der Zuckerverkehr über Fiume ist noch fortdauernd in Zunahme begriffen. In der Zeit vom 1. August bis 30. November 1897 langten an Zucker mit der Bahn in Fiume ein: aus Ungarn 117 440 dz, aus Oesterreich 11 230 dz, zusammen 128 670 dz. Die Verschiffungen nach den fremdländischen Seeplätzen betrugen in derselben Zeit an Raffinadezucker 37 446 dz, an Rohzucker 37 244 dz, zusammen 74 740 dz. Der ungarische Raffinadezucker gewinnt allmählich in der Levante einen bedeutenderen Absatz und auch die Betheiligung an der Versorgung des Zuckerbedarfs Ostindiens ist im Steigen begriffen.

Belgien.

— Dem soeben erschienenen **Jahresbericht des belgischen Verkehrsministers** Vandenpeereboom sind folgende statistische Angaben zu entnehmen: Die Aktiva der belgischen Staatsbahnen beliefen sich am Schlusse des Betriebsjahres 1896 auf 5 409 000 000 Frcs., die Verbindlichkeiten auf 5 149 000 000 Frcs. Der Ueberschuss der Aktiva beträgt mithin 260 000 000 Frcs. Die Einnahmen der Staatsbahnen im Jahre 1896 betrugen 160 400 000 (1895: 154 000 000) Frcs., die Betriebsausgaben 90 700 000 (1895: 90 000 000) Frcs., sodass sich ein Ueberschuss von 69 700 000 (1895: 64 000 000) Frcs. ergibt. Die Einnahmen von 1896 stellen sich also um 5 600 000 Frcs. höher als die des Vorjahres, obwohl die Betriebskosten nur um 321 000 Frcs. stiegen. Der Fahrpark besteht aus 2 211 Lokomotiven, 4 490 Personen- und 46 075 Güterwagen. Die Zahl der Zusammenstösse und Entgleisungen ist von 96 im Vorjahre auf 85 heruntergegangen; nur 1 Reisender und 1 Beamter wurden dabei getödtet, gegen 19 und 5 im Vorjahre. In der Ausübung ihres Dienstes kamen 51 Beamte ums Leben, 774 wurden verletzt (gegen 40 und 709 im Vorjahre). Die verschiedenen vom Staate unabhängigen Eisenbahngesellschaften — von denen die bei weitem bedeutendste, der Grand Central, im laufenden Jahre endgültig vom Staate übernommen werden wird — verfügen über 454 Lokomotiven, 973 Personen- und 13 443 Güterwagen.

— Mit dem 1. d. Mts. ist — wie bereits gemeldet — auf den **belgischen Staatsbahnen** die Neuerung in Kraft getreten, dass im binnenländischen Reiseverkehr die **I. Wagenklasse** auf dem Tarif abgeschafft, die Wagen dieser Klasse zu Wagen II. Klasse und die gegenwärtigen Wagen II. Klasse zu Wagen III. Klasse degradirt, während die jetzigen Wagen III. Klasse durch eine leichte Aufpolsterung verbessert werden, auch die Bänke nicht mehr 5, sondern nur mehr 4 Personen Raum geben sollen. Dass die ganze Reform nicht mit einem Male durchgeführt wird, versteht sich von selbst. Auch sonst ist der Verkehrsminister bestrebt, Neuerungen einzuführen.

In den nächsten Tagen werden zwischen Brüssel und Lüttich Versuche mit **elektrisch betriebenen Wagen** angestellt. Es sind zu diesem Zweck 4 Wagen von je 15 m Länge, mit Durchgängen, für je 75 000 Frcs. gebaut worden; jeder dieser Wagen wiegt etwa 40 t. Man rechnet darauf, dass die 100 km in einer Stunde und einigen Minuten zurückgelegt werden können, wogegen die internationalen Schnellzüge gegenwärtig noch über 1½ Stunden brauchen. Der Betrieb geschieht mit Akkumulatoren. Das Maschinenpersonal ist bereits geschult. Diesen Versuchen wird man auch im Ausland mit Interesse entgegensehen, zumal es sich um eine Strecke handelt, die in bedeutendem Maasse auch dem internationalen Verkehr dient.

Vereins-Ausland.

— Der von der Direktion der Jura-Simplon-Eisenbahn und den Vertretern des Konsortiums der Kantonalbanken unterzeichnete definitive Vertrag über die **Kapitalbeschaffung für den Simplondurchstich** wurde dem schweizer Bundesrathe eingereicht und wird in der Aprilsession der Bundesversammlung unterbreitet werden.

— Unter der Firma **Gürbethalbahn** hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, welche auf Grundlage der bezüglichen Konzession eine normalspurige Eisenbahn von Bern-Hauptbahnhof durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun erbauen und betreiben will. Das Aktienkapital beträgt 1 900 000 Frcs.

— Nach einer Mittheilung der „Perver.“ haben sich die Verhandlungen wegen einmaliger wöchentlicher Durchführung des **Luxuszuges Berlin-Verona** bis Brindisi zerschlagen, da mit dem Oesterreichischen Lloyd wegen des Dampferanschlusses nach Alexandrien eine Einigung nicht zu erzielen war.

— Aus Sofia wird geschrieben: „Die bulgarische Regierung steht bekanntlich vor der relativ grossen Aufgabe, eine **Transbalkanbahn** von Tirnovo gegen Süden herzustellen. Drei Trassenprojekte liegen vor: das eine führt über Chain-Boas und Nowa-Sagora, von Tirnovo ausgehend, über den Balkan, das darf die centrale Trasse genannt werden; das zweite ist die östliche Route über Ellena und Sliven; endlich kommt die am meisten favorisirte westliche Trasse über den weltbekannten Schipkapass und Stara-Sagora in Betracht, gleichfalls mit dem Ausgangspunkte Tirnovo. Die stark auseinandergehenden Meinungen über den Werth der einzelnen Linien sowie die heftige Agitation im Lande für die Wahl der Trasse in dieser hochbedeutenden Kommunikationsfrage haben die bulgarische Regierung veranlasst, sich an Frankreich zu wenden, um die Entsendung eines hervorragenden Fachmannes zu veranlassen, und dieser, der französische Chefingenieur Paul Etienne, hat jetzt sein Gutachten zu Gunsten der im Lande populärsten Linie über den Schipka abgegeben. Wie viel Politik und Konnivenz bei dieser Entscheidung mitgesprochen haben, ist vorläufig nicht zu ermessen. Das Resumee Etienne's, welches für die bulgarische Regierung als prinzipiell entscheidend angenommen wurde, erklärt die östliche Trasse über Ellena und Sliven wegen des Kostenaufwandes und wegen der vergrösserten Entfernung von der Nordseite des Balkans gegen Konstantinopel und Philippopel für die ungünstigste. Die beiden anderen Projekte über den Chain-Boaspass und über den Schipka bezeichnet der französische Techniker vom Standpunkte des internationalen Verkehres und mit Rücksicht auf die politische, strategische und kommerzielle Verbindung zwischen Nord- und Südbulgarien für gleichwerthig, wenn man die gemeinsame Ausgangsstation Tirnovo annimmt. Der Chain-Boaspass ist einer der tiefsten Punkte der ganzen Balkankette (680 m über dem Meere) und würde daher den leichtesten Uebergang darbieten. Diese Trasse passirt aber keine bevölkerten Regionen, daher würde sich die Lokalverkehrsziffer sehr niedrig stellen. Der Schipkapass, über den sonderbarer Weise trotz seiner Höhe (1 236 m über dem Meeresspiegel) gegenwärtig fast der ganze Verkehr geführt wird, ist namentlich gegen Süden sehr schwer zugänglich; andererseits berührt die Schipkastrasse dichter bevölkerte, Anfänge von Industrie zeigende Gegenden, und diese Linie erscheint daher nach Etienne's Ansicht, die mit den Wünschen der seit langer Zeit für diese Linie thätigen Agitation im Lande zusammenfällt, als die einzig annehmbare, obwohl sie um 16 Millionen höhere Baukosten aufweist. Ein 7 km langer Tunnel müsste gebaut werden. Dieser Tunnel bildet jetzt noch wegen seiner Länge,

Kosten und der gegenwärtigen Verhältnisse der bulgarischen Eisenbahnen das Haupthinderniss für die Durchführung des Schipkabahnprojektes. Im Prinzip zustimmend, will die bulgarische Regierung das Etienne'sche Projekt dahin abändern, dass der Tunnel auf einem höheren Punkte des Balkan angelegt und dadurch wesentlich gekürzt würde. Hierzu werden sofort neue Studien eingeleitet werden. Als feststehend kann aber doch betrachtet werden, dass die zu erbauende Transbalkanbahn über den Schipkapass führen wird."

(„Frankf. Ztg.")

— Die **Zahl der auf den englischen Eisenbahnen** während der ersten 9 Monate des Jahres 1897 **verunglückten Personen** wird in der „St. James's Gazette" vom 9. Dezember 1897 im ganzen auf 933 Todte und 13 074 Verletzte angegeben; darunter an Eisenbahnbediensteten 366 Todte und 2 905 Verletzte! Es verunglückten bei Unfällen im eigentlichen Zugverkehre — accidents to rolling stock — 388 Personen, wovon 26 ihren Tod fanden, darunter 7 Eisenbahnbedienstete, ferner wurden auf Wegeübergängen 79 Personen überfahren und davon 60 getödtet und bei der unberechtigten Gleisüberschreitung fanden 186 Personen ihren Tod und 96 wurden verletzt. Durch Betriebsunfälle ausserhalb des eigentlichen Zugdienstes wurden, ohne Berücksichtigung der Selbstmörder, im ganzen 370 Personen getödtet und 1 191 verletzt, so dass bei Betriebsunfällen im ganzen 396 Personen getödtet und 1 553 verletzt wurden, zusammen also 1 949 Personen verunglückten.

Während des gleichen Zeitraumes wurden auf den preussischen Staatseisenbahnen bei Betriebsunfällen getödtet: 38 Reisende, 209 Eisenbahnbedienstete, 108 sonstige Personen und verletzt: 221 Reisende, 484 Eisenbahnbedienstete und 128 sonstige Personen, zusammen also 355 Personen getödtet und 833 verletzt, so dass im ganzen 1 188 Personen verunglückten. Auf 10 km Betriebslänge ergibt dies bei den englischen Eisenbahnen 0,57 und bei den preussischen Staatsbahnen 0,43 bei Betriebsunfällen verunglückte Personen.

— Der drohende grosse **Streik der englischen Eisenbahnangestellten** scheint durchaus noch nicht dauernd abgewandt zu sein. Dafür zeugt ein Aufsatz in der letzten Nummer des amtlichen Organs ihres Gewerkvereins, der „Railway Review". Diese wird jetzt von dem Hilfsgeneralsekretär Garcity zeitweilig geleitet. Er schreibt: „Der Vorschlag des Handelsamtes ist nutzlos. Es hat den Angestellten gerathen, sich selber mit den Gesellschaften abzufinden. Das haben wir schon mehr als einmal vergeblich versucht. Der Präsident des Handelsamts, Ritchie, muss für die weitere Entwickelung verantwortlich gemacht werden."

— Die Folgen des grossen **Streikes der Maschinenbauer in England** machen sich in der ausserordentlich verringerten Zahl von Schiffen bemerkbar, die auf den grossen schottischen Werften im verflossenen September vom Stapel liefen. Der Gesammtgehalt der abgelaufenen Schiffe betrug nur 18 708 t, gegen 33 832 t im August v. J., 37 234 t im September 1896, 39 017 t im September 1895 und 38 642 t des gleichen Monats von 1894. Die für Monat November v. J. insgesammt abgeschlossenen Verträge beliefen sich auf über 20 000 t. Ueberhaupt war das Jahr 1897 für die schottischen Schiffswerften bisher das schlechteste der letzten 5 Jahre gewesen. Dazu theilt das Internat. Patentbüreau Carl Fr. Reichelt in Berlin ferner mit, dass eine ganze Anzahl bereits zu Wasser gebrachter Dampfer vergeblich ihre Maschinen erwarten, und es ist durchaus nicht ausgeschlossen, dass dieselben nach fremden Werften gebracht werden müssen, um wenigstens die Maschinen zu erhalten.

— **Russische Eisenbahnprojekte.** Nach einer Mittheilung der offiziellen „Handels- u. Industrie-Zeitung" hat am 12./24. Dezember v. J. im Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine Kommissionssitzung stattgefunden, in der die Projekte folgender 4 Linien durchgesehen wurden: 1. von der Station Koslowa Ruda, in der Nähe von Wershbolowo, über Mariampol bis Schestakowo, in einer Ausdehnung von 45 Werst, 2. von der Station Knyschin der Linie Brest-Grajewo bis zur Station Kamenka, in einer Länge von 56 Werst, 3. von Kertsch bis zu einer der Stationen der Linie Dshankoi-Feodossija, in einer Länge von 86 Werst und 4. von Woltschansk bis Kupjansk, in einer Gesammtlänge von 109 Werst.

Alle 4 Bauprojekte beschäftigen schon seit längerer Zeit die verschiedenen Ministerialinstanzen. Nunmehr sollen die Projekte aber endgültig durchberathen worden sein, sodass aller Voraussicht nach schon im nächsten Jahre an den Bau gegangen werden soll. Von den aufgeführten Bahnbauten haben das grösste Interesse auch für weitere Kreise die Linien zu 3 und 4.

Was zunächst die Linie von Kertsch (auf der Halbinsel Krimm) zu einer Station der Dshankoi-Feodossijabahn anlangt, so wird sie zur Verbindung der Stadt Kertsch mit dem gesammten Eisenbahnnetz projektirt. Durch seine Lage ist Kertsch für die Entwickelung des Handels sehr geeignet und es liegt auf der Hand, dass die projektirte Eisenbahn hierbei eine wichtige Rolle spielen würde. Bei Durchsicht dieses Eisenbahnprojektes stellte sich heraus, dass gegenwärtig der Bau dieser Linie noch dadurch erleichtert wird, dass sich in der Nähe der Stadt Kertsch grosse Erzlager befinden und dass eine grosse Eisenfabrik daselbst bereits im Bau begriffen ist, welche für reichlichen Waarenverkehr sorgen wird. Von der Kommission wurde der Bau dieser Linie einstimmig als wünschenswerth erachtet.

Ebenso wird die letztgenannte Linie eine grosse Bedeutung für den Verkehr erlangen, erstens weil sie durch einen fruchtbaren Distrikt führt, wo eine Reihe von Zuckerfabriken im Betriebe sind, und sodann weil sie von grosser lokaler Bedeutung auch für den Transitverkehr höchst wichtig werden wird, da für einige Steinkohlengruben dies der kürzeste Weg bis Moskau sein wird und es z. Zt. eine bereits sehr brennende Frage geworden ist, die noch ihrer Lösung harrt, den Moskauer Industrierayon mit guten Steinkohlen zu versorgen. Auch insofern ist die neue Linie von Wichtigkeit, als sie zur Entlastung der Kursk-Charkower Eisenbahn nicht unwesentlich beitragen würde.

— **Merw-Kuschki.** Ein Allerhöchster Befehl hat angeordnet eine Eisenbahn zur afghanischen Grenze zu bauen. Zur Erfüllung dessen wird von der transkaspischen Eisenbahn eine Zweigbahn hergestellt werden: die Murgab-Zweigbahn. Sie geht aus von der Station Merw und endet bei Kuschki, dem befestigten Posten an der afghanischen Grenze. Auf diese Weise wird der entfernteste Endpunkt der russischen Besitzungen in Transkaspien, der den Afghanen am 18. März 1883 im Kampfe abgenommen wurde, mit dem kaspischen Meere und folglich auch mit dem ganzen übrigen Russland verbunden sein. Die Ausdehnung dieses Murgaber Zweiges der transkaspischen Bahn beträgt 315 Werst. Für den Bau, der in 3 Jahren beendet sein soll, sind 8 718 931 R. angesetzt.

— Aus St. Petersburg wird dem „B. B.-C." gemeldet: In den hiesigen diplomatischen Kreisen wird es viel besprochen, dass die **russische Regierung** während der letzten Tage die seit längerem erwartete grosse **Bestellung von Lokomotiven** für den Betrieb der sibirischen Eisenbahn nordamerikanischen Firmen zugewandt hat. Es handelt sich hierbei um 200 Maschinen verschiedener Grösse. Man hatte geglaubt, dass angesichts der durch den grossen Maschinenbauerstrike verminderten Leistungsfähigkeit der englischen Firmen die Bestellungen deutschen Fabriken übertragen werden würden. Die neueren Vorgänge in Ostasien scheinen jedoch die russische Regierung bestimmt zu haben, durch die Ueberweisung des Auftrags nach Nordamerika die Regierung der Vereinigten Staaten in eine freundlichere Stimmung zu versetzen. Auch sollen die nordamerikanischen Firmen ihre deutschen und englischen Wettbewerber in den Preisen unterboten haben.

— Im Jahre 1897 hat, wie aus Newyork gemeldet wird, das **Eisenbahnnetz der nordamerikanischen Union** einen **Zuwachs** um 2 000 englische Meilen erfahren. Das gesammte Netz hat nunmehr eine Länge von 184 464 englischen Meilen.

— An der Newyorker Börse waren jüngst Gerüchte verbreitet, wonach sich ein kapitalmächtiges Syndikat gebildet habe, welches den Bau des **für Newyork geplanten unterirdischen Bahnsystems** in die Hand nehmen wolle. Ausserdem sollte sich das Syndikat die Kontrole über die Newyork & Brooklyn Railway Company gesichert haben, welch letztere die Konzession für die Anlage eines Tunnels zwischen Newyork und Brooklyn besitzt. Nach den von der „Newy. Handelsztg." eingezogenen Erkundigungen ist die Angelegenheit noch in ihrem Anfangsstadium. Das Projekt der Anlage einer Untergrundbahn für Newyork hat in der Hochbahngesellschaft und in den grossen Strassenbahngesellschaften mächtige Gegner, die eine derartige unangenehme Konkurrenz nur allzu gern fern halten möchten.

— Für die **Verpachtung der brasilianischen Staatsbahnlinie Porto Alegre Uruguayana** hat — wie die „Voss. Ztg." meldet — das Brüsseler Haus Spée die vortheilhaftesten Anerbietungen eingereicht. Die Regierung von Rio Grande, welche an dieser Linie ein strategisches und kommerzielles Interesse hat, hat ungünstigere Anerbietungen eingereicht. Nach dem „Brésil" erhält das Haus Spée den Zuschlag.

— Die Frage der Verstaatlichung der **niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn** wächst für die bevorstehende Präsidentenwahl zu einer Hauptloosung heran. Präsident Krüger hatte sich auf seiner Wahlreise als unbedingter Gegner der

Verstaatlichung erklärt, schon da die Uebernahme der Bahn die jetzigen Verträge mit Portugal betreffs freier Ausfuhr und Festlegung der auf die Durchfuhr zu erhebenden Eingangszölle aufhebe und deren Erneuerung kraft des Suzeränitätsartikels des Londoner Traktats von 1884 der Genehmigung der englischen Regierung unterliege. Nunmehr hat dagegen sein Mitbewerber Schalk Burger den staatlichen Betrieb der Bahn als Nothwendigkeit erklärt und dabei die Meinung ausgesprochen, dass die Befürchtung, England werde im Fall der Verstaatlichung die Bestätigung an Bedingungen zu eignem Vortheil knüpfen, grundlos wäre. Anlässlich dessen tritt die einflussreiche „Volksstem" von Prätoria der Verstaatlichung in langen Ausführungen sehr scharf entgegen, mit dem Schlussergebniss, dass, während die gegenwärtige Uebereinkunft mit Portugal eine gesicherte Entwickelung (bis zum Jahre 1982 in Kraft) verbürge, die Aufhebung der gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse gefährde, einen Rechtszustand wie vor 1875 schaffe und alle bisherigen Errungenschaften zu nichte mache, da überhaupt von englischer Seite eine uneigennützige oder auch nur wohlwollende Politik an sich höchst unwahrscheinlich sei und diese niemals zu erwarten sei, so lange Chamberlain einen hervorragenden Einfluss im Kabinet besitze.

(„Voss. Ztg.")

— Der Bau der **chinesischen Ostbahn** stösst, wie die „Birmingham Post" mittheilt, auf grössere Schwierigkeiten, als man erwartet hatte, sodass es nicht möglich sein werde, das Werk innerhalb der geplanten 6 Jahre fertig zu stellen. Kirin, der Hauptort der mittelsten der 3 Provinzen, in welche die Mandschurei getheilt ist, ist das Centrum der Bauthätigkeit, und derselbe nimmt ganz den Anblick einer russischen Garnisonsstadt an. 30 russische Offiziere und Soldaten sind im August v. J. angekommen, und andere sind seitdem in bestimmten Zeitabschnitten gefolgt. Selbst junge Chinesen zeigten, dass sie die Situation begriffen, indem sie russisch lernten. Zu der Thatsache, dass bewaffnete Kosaken die Eisenbahningenieure zu ihren Stationen begleiteten, stimmt der folgende Satz der angeblichen Cassinikonvention: „In wüstem und spärlich bewohntem Gebiete, in denen es den Chinesen schwer fallen wird, immer den nöthigen Schutz und die nöthige Hilfe zu gewähren, soll es Russland gestattet sein, besondere Bataillone von Reitern und Fusssoldaten an wichtigen Stationen aufzustellen."

Vor einigen Monaten gab dem genannten Blatte zufolge der Zar Befehl, den Bau der chinesischen Ostbahn soviel wie möglich zu beschleunigen. 205 000 t Eisenbahnschienen sind amtlichen Ausweisen zufolge zwischen August und November v. J. von Odessa nach Wladiwostok verschifft. Dieses Schienenmaterial ist von Lagerplätzen in der Nähe von Cherson gekommen, künftig wird es aber direkt von England und Belgien aus verschifft werden. Dasselbe Blatt meldet ferner, die deutsche Regierung habe Auftrag gegeben, flachgehende Flussboote zu bauen, die in einzelnen Theilen konstruirt werden und imstande sein sollen, Schnellfeuerkanonen zu tragen. Dieselben sollen, sobald sie fertiggestellt sind, zusammen mit weiterer Munition und mit Telegraphenmaterial in Hamburg verladen werden.

— Ueber Anlage und Betrieb der **ersten chinesischen Eisenbahn** macht Leroy Beaulieu im „Economiste Français" auf Grund eigener Anschauung einige interessante Mittheilungen: Die Bahn ist im allgemeinen solide gebaut worden. Die Schienenstränge haben die normale Breite der europäischen, der Bahnkörper besteht nicht blos aus aufgeworfenem Sand, wie das bei Bahnbauten in neuerschlossenen Ländern häufig der Fall ist, sondern ist von Steinen aufgeführt. Die technischen Schwierigkeiten, die es zu überwinden galt, waren im ganzen nicht allzu grosse. Nur ein, allerdings nicht unbeträchtlicher, Theil des Bahnkörpers war durch Sumpfboden, der periodisch der Ueberschwemmung ausgesetzt ist, zu führen, so dass die Aufführung starker Dämme sich nöthig machte. Der Pei-ho und mehrere andere Wasserläufe sind durch Brücken überspannt, die auf Steinpfeilern ruhen. Die Eisenbahn, die dem chinesischen Staat gehört, ist von englischen und amerikanischen Ingenieuren ausgeführt worden. Ihnen ist jetzt noch die technische Leitung der Betriebe anvertraut. Die Maschinisten und Heizer sind ebenfalls Europäer, das übrige Personal jedoch, das der Stationen, die Schaffner, die Hilfsarbeiter usw. sind Chinesen; auch die finanzielle Leitung der Bahn liegt in den Händen chinesischer Beamten.

Zwischen Tientsin und Tangkau verkehren täglich in beiden Richtungen je 4 Züge, 2 zwischen Tangkau und Shanhai-kwan und 2 zwischen Tientsin und Peking. Am 1. Oktober lief zwischen den beiden letztgenannten Städten täglich nur ein Zug, der diese Strecke in 5 Stunden zurücklegte; der jetzige „Express" braucht nur noch 3 Stunden 53 Minuten. Die Ueberschüsse der Linie Pecking-Tientsin belaufen sich im Mittel auf 3 000 Taëls (8 000 ℳ) für das Jahr. Das macht 24 000 ℳ für das Kilometer und Jahr. Dieses grossartige Resultat hat so ermuthigt, dass man schon dabei ist, auf der kaum fertigen Linie — deren Verwaltung noch bis vor kurzem Plakate angeschlagen hatte, des Inhalts, dass die Reisenden nur auf eigenes Risiko und Gefahr, ohne Verantwortung der Verwaltung, befördert werden — ein zweites Gleise zu legen.

Die Einrichtung der Wagen selbst ist nicht sehr luxuriös, aber genügend für eine so kurze Reise, und die Rohrbänke der I. Klasse sind in diesem schmutzigen Lande jedenfalls weicheren Polstersitzen vorzuziehen. Die Wagen der II. Klasse haben nur gewöhnliche Holzbänke. Viele Chinesen reisen auch in den Güterwagen. Was das Reisegepäck betrifft, das übrigens nur die Europäer in grösseren Massen mit sich führen, so wird dies einfach mit in das Kupee hineingeschoben. Die Fahrpreise sind sehr mässig. Von Tientsin bis Peking bezahlt man 5,10 ℳ für die I. Klasse (4 ₰ für das Kilometer) und die Hälfte für die II. Klasse.

Da die Münzeinheit in China der Kasch aus Kupfer ist (etwa 750—2 000 Kasch entsprechen dem Werthe eines Taël Silber, der gegenwärtig nur etwa 3,40 ℳ werth ist, sonach würden 3—5 Kasch auf 1 ₰ kommen) und der an der Küste als Zahlungsmittel übliche mexikanische Dollar beständig schwankt, die Geldverhältnisse also sehr unbequeme sind, so haben die chinesischen Eisenbahnkassirer eigenthümliche Schwierigkeiten zu überwinden. Georg Franzius berichtet darüber in der „Köln. Ztg.": Die Bahnkartenausgabe auf der Endstation vor Peking war eben eingerichtet. Die Karten wurden von Chinesen mit dem gebräuchlichen Kasch bezahlt, die im Betrage von 250 Stück auf eine Schnur gereiht am Arm getragen werden. Vor mir lösten 3 Chinesen Karten, jede im Werthe von 700—800 Kasch. Zwei Männer am Schalter nahmen das Geld in Empfang, sahen nach, ob auf den Schnüren falsche Geldstücke vorhanden waren, fanden thatsächlich auf jeder Schnur solche, die der Käufer ohne Widerrede durch lose in der Tasche befindliche Stücke ersetzte, wunderten sich über meine Ungeduld und gaben mir auf meine blanken Dollars 2 Schnüre heraus, wahrscheinlich mit denselben falschen Stücken, die sie eben erhalten hatten.

Allgemeines.

— **Ein neues System einer hängenden elektrischen Eisenbahn** hat der russische Ingenieur Romanow erfunden und darüber in der 8. Abtheilung der Technischen Gesellschaft in Petersburg berichtet. Diese Bahn soll in einer gewissen Höhe über der Erde gehen, annähernd 10—21 russische Fuss, je nach den Ortsverhältnissen. Die Wagen sollen sich auf Trägern bewegen, die an Konsolen und diese wieder an Säulen befestigt sind. Zugbegegnungen gibt es bei dem System nicht, weil sich die Züge nach der einen Richtung auf der einen Seite und die nach der anderen Richtung auf der anderen Seite bewegen. Die Schnelligkeit der Fahrt kann auf 200 Werst in der Stunde gebracht werden. Diese Hängebahn kann 3 verschiedenen Zwecken angepasst werden: 1. der Beförderung von kleinen Postsendungen und Frachten; 2. der Beförderung von Massengütern mittleren Umfangs und mittleren Gewichts; 3. der Beförderung von Frachten grossen Umfangs und Gewichts, sowie der Beförderung von Personen. Die Hängebahn des ersten Typus kann bei ihrer Billigkeit und Bequemlichkeit alle anderen, dem genannten Zweck dienenden Systeme ersetzen. Bei einem Gesammtgewicht des Wagens nebst Fracht von 8 Pud betragen die Kosten einer solchen für 2 Wagen erbauten Bahn gegen 18—19 000 Rbl. auf die Werst. Die Kosten des Betriebes bei einer Schnelligkeit von 60 Werst in einer Stunde Fahrt für 5 Wagen kommen gleich den Kosten des Brennens einer elektrischen Lampe in einer Stunde, das sind 15 Kop.; sonach kostet die Beförderung eines Pudes leichter Fracht auf eine Strecke von einer Werst $^1/_{120}$ Kop. Beim Baue einer längeren Linie, z. B. zwischen Moskau und Petersburg erhöhen sich die Kosten für die Werst bedeutend, weil ein starker Strom angewendet werden muss, und betragen 35 000 Rbl. — Die Bahn des zweiten Typus kann zur Beförderung von Kohlen, Steinen, Getreide u. dergl. angewendet werden; ihre Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit kann unter Umständen auf eine hohe Stufe gebracht werden. — Besonders wichtig ist aber der dritte Bahntypus. Das Gewicht dieser Wagen ist mit Fracht auf 600 Pud berechnet, die Schnelligkeit der Fahrt auf 200 Werst in der Stunde, die Personenwagen auf 20 Personen, wobei mit Rücksicht auf die ungewöhnliche Schnelligkeit der Fahrt und zur Vermeidung von Unfällen bei nervenschwachen Personen die Fenster oben an der Decke angebracht werden sollen. Die Erbauung der Hauptstation einer solchen Bahn kommt auf 1 125 000 Rbl. zu stehen und die Kosten auf eine Werststrecke 100 000 Rbl.

— **Elektrische Lokomotive System Heilmann.** In den letzten Wochen ist in den Tageszeitungen viel über die Versuche geschrieben worden, die in Frankreich mit der elek-

trischen Lokomotive Heilmann's stattgefunden haben. Wir glauben, dass es unsere Leser interessiren wird, etwas näheres über die Konstruktion der neuen Lokomotive zu erfahren und geben ihnen im folgenden einige Daten, die wir einer Mittheilung des Internationalen Patentbüreaus von Karl Fr. Reichelt in Berlin entnehmen.

Die Lokomotive Heilmann's ist eine Kombination der Dampflokomotive mit der elektrischen. Im Jahre 1894 machte der Erfinder seine ersten grösseren Versuche mit einer, in Rücksicht auf Stephenson's Rocket, La Fusée (Rackete) getauften Maschine. Das Prinzip des Systems besteht darin, dass man die Kolbenstangen der Dampfmaschine nicht direkt auf die Treibachsen wirken lässt, sondern letztere indirekt durch Zwischenschaltung von Generatoren und Elektromotoren bewegt, und zwar sieht Heilmann für jede Achse einen besonderen Motor vor. Er will dadurch an Stabilität, an Adhäsion, an Kraft und an Manövrirfähigkeit gewinnen. Natürlich würden damit auch eine entsprechende Vermehrung des Zuggewichtes und der Geschwindigkeit Hand in Hand gehen. Die gewünschten Resultate wurden allerdings mit der „Fusée" nicht erzielt, aber diese Versuche ergaben wenigstens werthvolle Aufschlüsse über die Art der Verbesserungen, die gemacht werden müssten. Das Resultat der Verbesserungen ist nun die jetzige Lokomotive 8001, die vor kurzem ihre Probefahrt gemacht hat und die die erste von 8 Maschinen des gleichen Typus darstellt. Eine zweite wird schon in allernächster Zeit in Betrieb genommen werden.

Die Lokomotive besitzt einen Flammrohrkessel, welcher eine vertikale Dampfmaschine „System William" treibt. Letztere arbeitet mit 12 Cylindern und treibt 2 Gleichstrommaschinen „System Btown", die an beiden Enden der Welle angeschlossen sind. Die Erregung des Dynamos erfolgt durch besondere kleine Generatoren. Der in den grossen Dynamos erzeugte Strom bewegt 8 Motoren, die in Reihen gewickelt und in Derivation geschaltet sind. Jeder Motor sitzt auf einer der Achsen der Lokomotive. Der ganze Oberbau der letzteren ruht auf 2 4achsigen Boggies. Die Lokomotive nimmt 4 t Briketts und 8 t Wasser mit. Auf grösseren Strecken wird ihr ein Tender beigegeben, der noch 20 cbm Speisewasser mitführt.

Die Cylinder der Dampfmaschine sind in einer Linie von 6 hintereinander und 2 übereinander angeordnet; die 12 Kolben greifen an 6 Kurbeln an, die um 120° versetzt gestellt sind, um das Stillstehen der Maschine auf dem todten Punkt zu verhindern. Die Maschine ist einfach wirkend. Die Dampfvertheilung erfolgt durch seitlich angebrachte, cylindrische Schieber. Bei einem Dampfdruck von 18 kg für das Quadratcentimeter und 400 Umdrehungen in der Minute indizirt die Maschine 1 350 PS.; von denselben bleiben etwa 1 000 nach Abzug aller Widerstände und Verluste beim Stromerzeugen und Umwandeln als Betriebskraft übrig. Die beiden Dynamos sind von Brown, Boveri & C., Baden (Schweiz) gebaut. Sie sind 6polig und geben jede 400 Kilowatts (500 Volt, 900 Ampère).

Der Erregerdynamo besitzt 4 Pole und gibt einen Strom von 110 Volt und 100 Ampère. Sein Antrieb erfolgt durch einen besonderen 4cylindrigen Motor, der an 2 Kurbeln wirkt und 550 Touren in der Minute macht. Diese Maschine arbeitet mit nur 8 kg Dampfdruck für das Quadratcentimeter. Von den Dynamos geht der Strom direkt zu den 8 auf den Achsen sitzenden Motoren, die parallel geschaltet sind und in Serien erregt werden. Eigenthümlich ist die Verbindung der Motoren mit der Achse. Sie sitzen nämlich nicht direkt auf letzteren, sondern am Wagengestell, welches vermittelst Federn auf den Rädern aufruht. Durch die einseitige Belastung der Federn beim Fahren wird natürlich veranlasst, dass die Achsen des Wagens und die Dynamos sich wesentlich zu einander neigen. Um nun die Verschiebung zu ermöglichen, wird die Motorachse hohl gestaltet, und dieselbe umfasst die Radachse derartig, dass der entstehende ringförmige Zwischenraum selbst die stärksten Verschiebungen gestattet. Die Anker des Motors greifen unter Vermittelung von Armen und Federn direkt an die Räder an.

Die Bedienung der Lokomotive erfordert 3 Mann: einen Heizer, einen Maschinisten und einen Lokomotivführer. Der letztere steht im Vordertheil der Maschine und hat vor sich den Rheostaten, der die Erregung der beiden Dynamos regelt, ferner die Aus- und Einschalter für jeden einzelnen Dynamo und einen Umschalter, mittelst dessen die Umkehrung der Stromrichtung in den Motoren vollzogen wird, wenn die Lokomotive in umgekehrter Richtung laufen soll. Durch den Erregerrheostaten kann man so langsam oder so schnell wie gewünscht die Geschwindigkeit der Lokomotive ändern, von Null bis zum Maximum der Leistungsfähigkeit.

Wie schon erwähnt, strebt Heilmann durch seine Maschine Vervollkommnungen in 4 verschiedenen Richtungen an; nach dreien sind seine Bemühungen von Erfolg begleitet gewesen; nur in Bezug auf Kraftentfaltung ist der gewünschte Erfolg nicht eingetreten. Die spezifische Kraft der Maschine, d. h. der Quotient der Kraft durch Gewicht in Kilogramm für die Pferdekraft ausgedrückt, ist ungünstiger als bei den Compoundmaschinen.

Die Heilmann'sche Lokomotive wiegt mit Tender, Kohlen- und Wasservorrath 170 t; die spezifische Kraft derselben würde also 170 kg betragen, während eine Compoundlokomotive nicht mehr als 80 t wiegt und über 1 000 PS. entwickeln kann. Eine Compoundlokomotive leistet also das Gleiche bei nur der Hälfte des Gewichtes.

Genaue Berechnungen ergaben folgendes: Man kann mit der Heilmann'schen Lokomotive auf nicht mehr Geschwindigkeit als 120 km in der Stunde rechnen, auf Strecken, die 5 : 1 000 Fall haben; auf ebenem Terrain würden sich 100 km und bei 5 ‰ Steigung 85 km erreichen lassen, wenn das Gewicht des aus gewöhnlichen Wagen bestehenden Zuges etwa 100 t beträgt. Diese Leistung ist aber vorhandenen Schnellzugsmaschinen gegenüber gar nichts besonderes, denn derartige Leistungen werden auf mehr als einer Bahn erzielt. Dazu kommt noch, dass der Preis der neuen Lokomotive sich auf etwa 300 000 Frcs. stellt, also etwa 3 mal mehr, als eine gewöhnliche Maschine kostet. Fachleute, denen das genaueste Zahlenmaterial zur Beurtheilung zugänglich war, verhalten sich der neuen Konstruktion gegenüber ziemlich kühl.

— **Ueber die Art der Erschütterungen der Eisenbahnwagen** sind auf den österreichischen Staatsbahnen interessante Versuche angestellt worden. Das internationale Patentbüreau Karl Fr. Reichelt in Berlin theilt uns darüber folgendes mit: Man muss zweierlei Schwingungen unterscheiden, senkrechte und waagerechte. Die ersteren erfolgen sehr schnell und sind nur kurz. Es kommen davon etwa 200 auf die Minute. Die Schwingungenzahl steigt mit der Geschwindigkeit und ist unabhängig von Krümmungen. Man hat herausgefunden, dass dieselben darauf zurückzuführen sind, dass der Schwerpunkt der Räder excentrisch gelagert ist. Durch Federaufhängung und passend angebrachte Gegengewichte kann man dieselben fast ganz aufheben. — Die Transversalschwingungen dagegen sind ganz unregelmässig; sie wiederholen sich in unregelmässigen Zwischenräumen und mit verschiedener Stärke. Sie werden hauptsächlich auf geraden Strecken erzeugt und nehmen gewöhnlich in den Krümmungen an Stärke zu. Ihre Ursachen sind verschiedener Art und noch zu wenig bestimmt erkannt, um erfolgreich beseitigt zu werden.

— Von einem **elektrischen Jagdzug**, der in Amerika eingerichtet werden soll, berichtet der „Berl. Lokalanz." folgendes:

„Nicht weniger als 274 km in der Stunde, diese fabelhafte Geschwindigkeit wollen die Amerikaner Davis und Williamson mit den elektrischen Zügen zwischen Newyork und Philadelphia erreichen. Diese Bahn ist mit Anwendung der Stromzuleitung mittelst einer dritten Schiene gebaut. Die Wagen sind sehr lang und wiegen je 3 000 Centner, sie stehen auf Untergestellen, die an beiden Enden je 3 Paar Räder von über 2 m Durchmesser besitzen. Die dritte Schiene liegt zwischen den beiden Gleisen und ist sorgfältig isolirt. Die Entfernung zwischen Newyork und Philadelphia, welche 136,25 km beträgt, soll in 36 Minuten zurückgelegt werden. Rechnet man dabei 12 Minuten für die Verlangsamung bei Beginn und Ende der Fahrt, so kommt man auf eine Maximalgeschwindigkeit in voller Fahrt von gegen 274 km in der Stunde. Die Erfinder finden an dieser Schnelligkeit durchaus nichts Bedenkliches und beruhigen sich dabei, dass die grossen Räder sich nur (!) 680 Mal in der Minute umdrehen müssen. Die Signale können bei dieser Geschwindigkeit von den Beamten des Zuges natürlich gar nicht mehr gesehen werden, dieselben müssen daher selbständig wirken. Die Strecke ist dazu in Abschnitte eingetheilt, sodass durch eine bestimmte Vorrichtung bei Eintritt einer Gefahr dem Zuge selbstthätig der elektrische Strom abgeschnitten wird, was der Maschinist sofort bemerken muss, worauf er den Zug zum Stehen bringt. Das Anhalten des Zuges erfolgt auf einer Strecke von etwa 3,5 km, es genügt also in 6 800 m Entfernung solche Sicherheitsvorrichtungen anzubringen. Der Hinweis darauf, dass die Geschwindigkeit dieser Züge diejenige unserer Schnellzüge um etwa das Vierfache übertreffen würde, genügt für den Ausruf: Wenns nur gut abläuft!"

Vorläufig halten wir die Mittheilung über diesen Jagdzug für eine Jagdgeschichte.

— In einer zweifellos weit über das Ziel hinausschiessenden Philippika macht Ernst Rudorff („Heimathsschutz", Sonderabdruck aus den „Grenzboten", Leipzig 1897, Grunow) seinem Unmuth über die **modernen Bergbahnen** Luft, die allmählich eine Ueberproduktion erkennen lassen, wie sie auch auf anderen Gebieten des Erwerbslebens hervortritt. Rudorff rechnet die Drahtseil- und Zahnradbahnen, „die die faulen Vergnüglinge schaarenweise auf die Höhen und Berge zu schleppen haben", zu den schmählichsten Ausgeburten der Fremdenspekulation. „Wenn schon das Treiben dieser Art in den Alpen, na-

mentlich in der Schweiz, Ekel errege, wo selbst die reinen Schneegefilde der Jungfrau nicht mehr sicher seien vor den vermessenen Plänen der Ingenieure, so falle in Deutschland, bei den um so vieles geringeren Höhenverhältnissen unserer Waldgebirge, jede Entschuldigung für dergleichen Unternehmungen weg. Die Bahnen auf den Drachenfels, den Neroberg bei Wiesbaden, den Niederwald, an dessen Fusse das reizende Assmannshausen durch die Bahnanlage bis zur Unkenntlichkeit entstellt worden sei, seien ebenso viele Schandflecke der deutschen Landschaft, und jetzt stünden gar noch Zahnradbahnen auf die Schneekoppe und auf den Brocken in Aussicht! Ein für allemal müsse auf deutschem Boden jede Höhenbahn ausgeschlossen sein, mit der niemand gedient sei, als dem Bruchtheil der Menschheit, den man mit Fug und Recht Reisepöbel nenne, mögen die Sphären der Gesellschaft, aus denen er sich rekrutirt, so hoch oder so niedrig sein, wie sie wollen."

Die Entrüstung, welche die Worte des Herrn Rudorff durchglüht, scheint uns nicht recht am Platze zu sein. Man kann doch nicht jeden, der sich an Gottes schöner Natur erfreuen will, der aber — vielleicht aus gesundheitlichen Gründen — zur Wahl eines bequemen Beförderungsmittels genöthigt ist, schlechtweg zum „Reisepöbel" zählen. Auch hat die Erfahrung schon oft gelehrt, dass die Nachtheile, welche in landschaftlicher Hinsicht mit dem Bau neuer Gebirgsbahnen usw. verknüpft sein sollten, sich hinterher als recht übertrieben darstellten.

— Ein **Eisenbahngedächtniss par excellence** besitzt — wie der französische Arzt Dr. A. Guillon in seinem kürzlich veröffentlichten Buche „Les maladies de la mémoire" mittheilt — ein sehr reicher weitgereister Junggeselle im Alter von 58 Jahren. Schon in frühester Jugend zeichnete er sich durch ungewöhnliches Gedächtniss aus, ohne jedoch sonst nach irgend einer Richtung besondere geistige Veranlagung zu verrathen. Nachdem er Naturwissenschaft studirt und die Prüfungen dank der ihm von der Natur verliehenen Gabe bestanden hatte, ging er auf Reisen und besuchte wiederholt die Schweiz, Italien, Spanien, Grossbritannien, Belgien, Holland, Algier und Tunis, nicht etwa, um in diesen Ländern Naturschönheiten und Kunstschätze zu geniessen, die Sitten und sozialen Einrichtungen der Bewohner zu studiren, sondern einzig und allein zu dem Zweck, sich mit eigenen Augen von der Richtigkeit seiner Eisenbahnkursbücher zu überzeugen und sein Gedächtniss mit neuem Stoff zu belasten. Er kennt und verfolgt nämlich kein anderes Lebensziel, als alle Eisenbahnstationen Europas auswendig zu lernen. Tag für Tag, jahraus jahrein widmet er viele Stunden dieser Beschäftigung — mit einem Erfolge, der ans Wunderbare grenzt. Professor Pitres und der Verfasser des vorgenannten Buches haben ihn mit seiner Zustimmung einer Prüfung unterworfen, die er glänzend bestand. Es gibt keine Eisenbahnstation in Europa, die er nicht dem Namen nach kennt. Man nennt ihm irgend eine Linie, und mit nie versagender Sicherheit reiht er die einzelnen Stationen aneinander. Die beiden französischen Aerzte wollten ihren Ohren nicht trauen, als er ihnen auf jede Frage, ob sie nun eine Haupt- oder Nebenlinie in Frankreich, Irland, Russland, Deutschland und Schweden betraf, aus dem Gedächtniss genaueste, stets zutreffende Auskunft gab. Freilich glaubten sie mehr als einmal, ihn auf einem Irrthum ertappt zu haben, aber er wies ihnen jedesmal nach, dass sein Gedächtniss zuverlässiger sei, als die Eisenbahnkarten oder Kursbücher, mit deren Hilfe sie ihn auf die Probe stellten. Auch in Asien, Afrika und Amerika wusste er, wenigstens was die Hauptlinien anbetraf, genau Bescheid. — Mancher Eisenbahnprüfling wird den Mann um seine Fertigkeit beneiden.

— Ein amerikanischer Arzt — Dr. Smith in Newyork — will die Beobachtung gemacht haben, dass **Lokomotivführer** besonders häufig an **Zuckerkrankheit** leiden. Er zog daher die Statistik über diese Beamten zu Rathe, aus der sich ergab, dass die Krankheit in der That bei ihnen dreimal so häufig zu sein scheint als bei anderen Berufsarten. Dr. Smith ist der Ansicht, dass diese Thatsache mit der besonders starken und beständigen körperlichen und nervösen Anstrengung der Lokomotivführer zusammenhängt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 14. Dezember v. J. führte Herr Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert den Vorsitz. Derselbe gab über die Thätigkeit des Vereins im Jahre 1897 einen Ueberblick. Der Verein zählt gegenwärtig 445 Mitglieder, darunter 12 Ehrenmitglieder, 268 einheimische, 162 auswärtige und 3 korrespondirende Mitglieder. Der Vorsitzende widmete dem Andenken der im verflossenen Jahre verstorbenen Mitglieder, durch deren Tod er den Verlust hervorragender Männer zu beklagen hat, Worte ehrenvoller Anerkennung. Im laufenden Jahre verstarben: Geheimer Baurath Krancke, Oberstlieutenant Schultz, Geheimer Baurath Bode, Geheimer Ober-Baurath Franz, ferner die Ehrenmitglieder: General-Telegraphendirektor Staring im Haag, Geheimer Regierungsrath a. D. Plathner und das korrespondirende Mitglied Hofrath und Professor von Rziha in Wien. Der Verein ehrt das Andenken an die Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Satzungsgemäss fand in der Sitzung die Wahl des neuen Vorstandes statt. Es wurden einstimmig wiedergewählt: Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert als Vorsitzender, Ober-Bau- und Ministerialdirektor Schroeder als Stellvertreter des Vorsitzenden, Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Kolle als Schriftführer, Regierungsrath Kemmann als Stellvertreter des Schriftführers, Oberstlieutenant a. D. Buchholtz als Kassenführer, Regierungsrath Sarre als Stellvertreter des Kassenführers.

Geheimer Regierungsrath Professor Reuleaux hielt sodann den angekündigten Vortrag über die neueren amerikanischen Rollenlager und die damit erzielten Ersparnisse im Betriebe. Diese Rollenlager, deren Kugeln mit einem bisher ungeahnten Grad von Genauigkeit hergestellt werden, zeigen eine überraschende Herabminderung der Reibung und haben bereits eine ausgedehnte Anwendung überall da gefunden, wo die auf den gelagerten Zapfen wirkende Last in mässigen Grenzen bleibt. Diese befriedigenden Ergebnisse ermuntern zur weiteren Anwendung des Rollenlagers, und es ist nicht ausgeschlossen, dass dieses sich auch im Eisenbahnbetriebe mit der Zeit Einführung verschaffen wird. Der durch Abbildungen und Modelle erläuterte Vortrag fand den lebhaften Beifall der Versammlung.

Bücherschau.

Kalender für Eisenbahntechniker. Begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königlichem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover. 25. Jahrgang. 1898.

Der Kalender tritt bereits in sein 25. Jahr. Er hat sich während der Zeit seines Bestehens sehr zahlreiche Freunde erworben, denen er ein unentbehrlicher Begleiter und Rathgeber geworden ist; nicht allein in Technikerkreisen ist er seit jeher geschätzt; er hat auch in den Kreisen der Industriellen und durch seinen reichhaltigen Adressennachweis auch in kaufmännischen Büreaus viele Anhänger gefunden. Der technische Theil ist so sorgfältig durchgearbeitet und vollständig, dass der Herausgeber mit Recht auf seine Eigenschaften als Vorbereitungsmittel für die technischen Prüfungen hinweisen kann.

Der Kalender hat dem schnellen Fortschreiten der Eisenbahnentwickelung fleissig Rechnung getragen, wie die Veränderungen, die auch der neue Jahrgang erfahren hat, beweisen. Während die Eintheilung im allgemeinen die gleiche geblieben ist, wie früher, sind ganz neu bearbeitet die Abschnitte über Maschinenbau (von Professor von Lossow in München) und Lokomotiv- und Wagenbau (von Professor Georg Meyer in Berlin). Ein Abschnitt über Schneewehen und Schneeschutzanlagen vom Eisenbahndirektor Schubert in Sorau ist neu hinzugekommen und der Abschnitt Elektrotechnik ist von Professor Dr. Wedding in Berlin erweitert und auf elektrische Bahnen ausgedehnt worden. Vermehrt sind ferner die Abschnitte über Brückenbau, Neben- und Kleinbahnen und Strassenbau. Auch sonstige Theile sind den Verhältnissen entsprechend ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht worden. Ausserordentlich zweckmässig ist die auch hier beibehaltene Theilung des Kalenders in einen gebundenen Theil der das enthält, was der Techniker hauptsächlich auf dem Bauplatz und der Strecke braucht, und einen gehefteten Theil, in dem technische Abhandlungen, Gesetze, Normen, technische und Personalstatistik enthalten sind.

Berichtigung.

In dem in Nr. 98 Jahrg. 1897 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Das Verzeichniss der sperrigen Güter" befindet sich ein sinnentstellender Druckfehler. Es muss auf Seite 1012, Spalte 2, Absatz 3, Zeile 6 und 7 statt: „von denen 150 kg den Raum eines Kubikmeters nicht einnehmen" lauten: „von denen 150 kg mehr als den Raum eines Kubikmeters einnehmen".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. K. k priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. (Druckfehlerberichtigung.) Die auf Seite 415 des mit 1. Januar 1898 in Kraft tretenden Tarifes Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn im Ausnahmetarif 2 enthaltenen Frachtsätze für Güter der Klasse II bei Frachtzahlung mindestens für 5000 bezw. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen gelten in den Relationen:

Wien-Gross-Priesen, Hohenelbe, Iglau-Josefstadt-Jaromer, Klein-Skal, Königinhof, Königshan, Parschnitz, Pelsdorf, Roth-Kosteletz, Schwadowitz-Eipel, Starkenbach, Tannwald-Schumburg, Trautenau u. Wostromer

nicht für Güter der Klasse II, sondern für Güter der Klasse A bei Frachtzahlung mindestens für 5000 bezw. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Gleichzeitig ist in demselben Ausnahmetarife der jetzt in Klasse II stehende Frachtsatz Wien-Iglau bei 5000 kg von 180 auf 160 Heller richtig zu stellen.

In den zu dem genannten Tarife erschienenen Druckfehlerberichtigungen sind auf Seite 3 in der Relation Göllersdorf-Swarow bei Spezialtarif 3 die Ziffer 1 zu streichen und auf Seite 3 bezw. 7 in der Relation Chrudim-Nimburg bezw. Tynischt-Mittelwalde die Frachtsätze für „ermässigtes Eilgut“ in der Rubrik für „besonderes ermässigtes Eilgut“ zu übertragen.

Wien, im Dezember 1897. (1)

2. Zeitweise Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 31. d. Mts. bis auf weiteres geschlossen. Die Wiedereröffnung wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im Dezember 1897. (2)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Georgsmarienhütten-Eisenbahn. Mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde kommen vom 15. Januar 1898 ab folgende Züge in Fortfall:

Zug Nr. 21: ab Georgsmarienhütte 8.10,
an Hasbergen 8.29,
„ „ 22: ab „ 8.55,
an Georgsmarienhütte 9.14.

Osnabrück, den 31. Dezember 1897. (3)
Direktion
der Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

4. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die Verkehrsunterbrechung zwischen Villach-Niederdorf ist am 8. Dezember cr. behoben und der Frachtenverkehr wieder aufgenommen worden.

Wien, am 22. Dezember 1897. (4)

5. Güterverkehr.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab finden für den Verkehr mit der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn nicht mehr die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle I, sondern die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle II des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs aufgeführten Frachtsätze Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Am gleichen Tage tritt für die Beförderung von Rohzucker in Wagenladungen von 10000 kg von Friedland i. Mcklbrg. nach Stettin C. G. B. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,565 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 30. Dezember 1897. (5)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. In dem mit dem 1. Januar 1898 in Kraft tretenden Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg und nach Station Rosenburg der ostpreussischen Südbahn ist auf Seite 50 unter C in der Ueberschrift hinter „vier Millionen kg“ einzuschalten „von einem Versender“.

Breslau, den 3. Januar 1898. (6)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Vom 15. Januar 1898 ab wird die Station Gevelsberg (Nord) des königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld mit den für Gevelsberg-Haufe bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren einbezogen.

Breslau, den 28. Dezember 1897. (7)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1898 tritt das Tarifheft 3 in Kraft. Dasselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den in das Tarifheft 1 einbezogenen deutschen Stationen einerseits und Constanta Hafen transito andererseits, welche im Rückvergütungswege und zwar nur für solche Sendungen zur Anwendung gelangen, welche in der rumänischen Hafenstation Constanta mit Schiff eingetroffen sind, oder von dieser Station mit Schiff weiterbefördert werden.

Preis des Tarifheftes 0,25 ℳ.

Breslau, den 30. Dezember 1897. (8)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1898 ab werden die Stationen Luckau und Zöllmersdorf der Niederlausitzer Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der preussischen, hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, der mitteldeutschen Privatbahnen, der Breslau-Warschauer, Kronberger, Farge-Vegesacker, Hansdorf-Priebuser, Hoyaer, Kerkerbach, Kreis Oldenburger, Lausitzer, Marienburg-Mlawkaer, ostpreussischen Süd- und Hildesheim-Peiner Kreisbahn (Tarifhefte 2 bis 5 des mitteldeutschen Privatbahntarifs) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der zur Erhebung gelangenden Frachtsätze ertheilen vom 10. Januar 1898 ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 29. Dezember 1897. (9)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Die unter dem 20. August d. J. mit Gültigkeit bis 31. Dezember d. J. eingeführten direkten Frachtsätze des Spezialtarifes III für den Verkehr zwischen Plan und Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), sowie Tharandt bleiben bis auf weiteres in Kraft.

Dresden, am 29. Dezember 1897. (10)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 wird die Station Salzgitter des Direktionsbezirks Cassel im Verkehr mit der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Seehafen-Ausnahmetarif F (Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Hannover, den 29. Dezember 1897. (11)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Januar 1898 ab wird die Station Itzehoe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 a für Mergel zum Düngen im Verkehr nach sämmtlichen preussischen Staatsbahnstationen, den Stationen der oldenburgischen Staatsbahn sowie den Stationen des Nord-Ostseeverbandes aufgenommen.

Altona, den 29. Dezember 1897. (12)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die Hagelbeschädigten in Württemberg. Die unentgeltliche Beförderung von Liebesgaben für die durch Hagelschlag geschädigte Bevölkerung des Königsreichs Württemberg wird unter den in der Bekanntmachung vom 28. August 1897 bezeichneten Bedingungen bis zum 31. Mai 1898 weiter gewährt.

Berlin, den 29. Dezember 1897. (13)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Verband. Mit dem 1. Februar nächsten Jahres werden nachstehende neue Tarife eingeführt:

1. Theil I Abtheilung A, Reglementarische Bestimmungen, Abtheilung B, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation (I A und B 3 ℳ),
2. Theil II, Abtheilung A, Tariftabellen für die ausseritalienischen Bahnstrecken (3,60 ℳ),
3. Theil II, Abtheilung B, Tariftabellen

für die italienischen Bahnstrecken nebst Karte von Italien (2,40 ℳ),
4. Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Produkte nach Italien (0,80 ℳ),
5. Ausnahmetarif Nr. 2 für Wein, Most und zerquetschte Weintrauben (0,80 ℳ),
6. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach Italien (0,40 ℳ),
7. Ausnahmetarif für Rohzucker und Melasse nach Italien (gratis).

Diese Tarife können von Mitte Januar ab durch unsere Drucksachenkontrole hier zu den vorangegebenen Preisen bezogen werden.

Strassburg, den 29. Dezember 1897. (14)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verband. Am 1. Januar 1898 tritt der Nachtrag VII zum Gütertarife in Kraft. Der Nachtrag enthält, abgesehen von den neuen Abfertigungsbestimmungen für Magdeburg, ferner den neuen Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Gera und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Leipzig (Berliner Bahnhof) und Leipzig (Eilenburger Bhf.) andererseits, sowie den abgeänderten Entfernungen für die Station Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle, im wesentlichen eine Zusammenstellung derjenigen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, die seit 1. Mai d. J., dem Tage des Inkrafttretens des Tarifnachtrages VI, durch Bekanntmachung eingeführt worden sind.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 28. Dezember 1897. (15)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 treten die Nachträge XX zum Heft A, I. und II. Abtheilung, XV zum Anhang des Heftes A, XX zum Heft B, XIX zum Anhang des Heftes B, sowie Nachtrag XIX zum Heft C und XV zum Anhang des Heftes C des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Die Nachträge zum Heft A, I. und II. Abtheilung nebst Anhang enthalten u. a.: Aufnahme der Station Illingen (Rheinpr.) in die allgemeinen Tarifklassen, der Station Rheinhausen in den Ausnahmetarif 6 für die Ausfuhr von Roheisen aller Art usw, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. in verschiedenen Stationsverbindungen, sowie Berichtigungen.

In den Nachträgen zum Heft B sind u. a. zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. enthalten.

Die Nachträge zum Heft C enthalten ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für verschiedene Stationsverbindungen, sowie des Ausnahmetarifs 12 (Schwefelkies) für den Verkehr zwischen Grevenbrück und Anvers (Sud), Aufnahme der Station Barmen-Unterbarmen in den Ausnahmetarif 29 (Wegebaumaterialien) und den Ausnahmetarif 32 für Flussspath (rohe Kalksteine) für den Verkehr zwischen den Stationen Hattingen und Kupferdreh und verschiedenen belgischen Stationen, sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1898 bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 29. Dezember 1897. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juli 1891. Ab 1. Januar 1898 ermässigen sich die Frachtsätze für nachstehende bayerische Vizinal- bezw. Lokalbahnstationen um folgende Beträge:

im Verkehre mit	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen	
a) Basel und Schaffhausen	0,15	0,12	0,07 Frcs.	für 100 kg
b) Konstanz und Singen	0,12	0,10	0,06 ℳ	

Stationen:

Adelsdorf, Altdorf, Au, Aufhausen, Babenhausen (Bayern), Bad Hohenstadt, Beilngries, Berching, Bodelsberg, Brand, Brand im Fichtelgebirg, Bruck b. Erl., Diebach, Dorfgütingen, Dormitz, Durach, Ebnath, Eckersmühlen, Eisenärzt, Engertsham, Erding, Eschenau, Eysölden, Fichtelberg, Fischhaus, Forth, Frauenau, Frauenaurach, Freystadt, Freyung, Fürsteneck, Fürstenzell, Gebrontshausen, Gerolzhofen, Glonn, Gosseltshausen, Gräfenberg, Gräfendorf, Grafenau, Greding, Greisslbach, Gremsdorf, Grossarmschlag, Grosseibstadt, Grosslangheim, Haina, Hammelburg, Hartershofen, Hausen b. Forchheim, Hedersdorf, Helmbrechts, Hemhofen, Heroldsbach, Herzogenaurach, Heydeck, Hilpoltstein, Höbing, Höchstadt a/A., Hofheim i. Fr., Hollstadt, Igensdorf, Kalteneck, Karlsbach, Kitzingen-Etwashausen, Kleineibstadt, Kleinlangheim, Klingenbrunn, Königsberg i. Fr., Königshofen i. Gr., Langenzenn, Lohgarten-Roth, Lülsfeld, Mainburg, Marktschnaittach, Markt-Wolnzach, Moosach b. Grafing, Morlesau, Mühlhausen a. d. Sulz, Nesselwang, Neuendettelsau, Neuhaus b. H., Neunkirchen a. Br., Neustift, Niederndorf, Ottenhofen, Oy, Petersaurach, Pfennigbach, Pfronten, Plankstetten, Pollanten, Prichsenstadt, Röhrenbach, Römhild, Röthenbach b. Feucht, Rollhofen, Rothenburg a. T., Rügheim, Ruhpolding, Ruhstorf, Saal a. d. Saale, Seewiese, Siegsdorf, Simmelsdorf-Hüttenbach, Spardorf, Spiegelau, Stadelschwarzach, Steinbach b. Brand, Sulzbach a/J., Sulzberg, Sulzbürg, Thalmässing, Thannhausen a. d. M., Thannhausen b. Fr., Tiefenbach, Unterlind, Uettenhofen, Uttenreuth, Waldkirchen, Waldmünchen, Weissbach, Weissenhorn, Wendelstein, Wertach, Wiesentheid, Windsbach, Winkelhaid, Winterrieden, Witzighausen, Wolfsmünster, Wülfershausen, Wüstenselbitz, Ziemetshausen, Zillendorf, Zollhaus-Petersthal, Zwieselau.

Die Frachtermässigung tritt sowohl für die Klassentarife als auch für sämmtliche Ausnahmetarife ein.

Für die Station Feuchtwangen erfolgt die gleiche Frachtermässigung, jedoch nur im Verkehr mit Basel.

In der Kürzungstabelle auf Seite 67 ff. des III. Nachtrages vom 1. Oktober 1896 sind die vorgenannten Stationen sammt den dazu gehörigen Ziffern zu streichen.

München, im Dezember 1897. (17)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Ostschweiz tritt am 1. Januar 1898 der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets deutscher Herkunft, sofern diese Artikel zu Schiff in den Rheinhafenstationen Mannheim, Maxau, Rheinau, Ludwigshafen a/Rh. und Speyer Hafen ankommen und von da mit der Bahn nach der Schweiz weitergehen. Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1897. (18)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 5. Januar n. J. wird die Station Mingolsheim der badischen Staatsbahn mit den um 3 km erhöhten Entfernungen der Station Roth-Malsch in die Hefte 1—6 der Abtheilung A und die Station Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit den um 7 km erhöhten Entfernungen der Station Lünen in die Hefte 6 A und B, IV D, E und F und in die Hefte der Abtheilungen G und K aufgenommen.

Die Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 31. Dezember 1897. (19)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 treten die Nachträge XVIII zum Heft 1 und XVII zum Heft 2 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Im Nachtrag XVIII zum Heft 1 ist u. a. enthalten: Aufnahme der Stationen Bettenhausen, Clausthal-Zellerfeld, Gernrode a. Harz und Reppen in die allgemeinen Tarifklassen, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. in verschiedenen Stationsverbindungen, Aufnahme der Station Warstein in die Ausnahmetarife 8 und 9 für Eisen und Stahl usw., der Station Erfurt in den Ausnahmetarif 14 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren und der Stationen Eschede, Hemmelte, Rinteln, Uelzen, Unterlüss und Vlotho in den Ausnahmetarif 24 für Grubenholz, Aufhebung der Stationsfrachtsätze für Beetzendorf in diesem Ausnahmetarif und Einführung eines Anstossfrachtsatzes für genannte Station, Aufhebung des Anstossfrachtsatzes für Hammelwarden in dem bezeichneten Ausnahmetarif mit Gültigkeit vom 15. Februar 1898, ein neuer Ausnahmetarif 25 für die Beförderung von Zinkerzen zwischen den Stationen Clausthal-Zellerfeld, Frankenscharrn Hütte, Gernrode a. Harz, Lautenthal und Oker und verschiedenen belgischen Stationen, ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Verblendsteinen zwischen Siegersdorf und Antwerpen und Brüssel, ein neuer Ausnahmetarif 27 für die Beförderung von Lampencylindern von Hohenbocka, Hoyerswerda, Liebau, Muskau, Penzig, Rietschen, Senftenberg, Strassgräbchen und Weisswasser nach belgisch-französischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach Frankreich, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag XVII zum Heft 2 enthält u. a. Aufnahme der Station Reichenberg (sächs. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif 23 für Hohlglaswaaren.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Februar 1898 an.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 30. Dezember 1897. (20)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr. (Gruppen IV/VI.) Mit Gül-

tigkeit vom 1. Januar 1898 wird der Nachtrag 3 zu dem vorgenannten Gütertarif zur Ausgabe kommen. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstarife und der Ausnahmetarife insbesondere neue Entfernungen für die Station Albachten des Direktionsbezirks Münster, sowie zum Theil gekürzte Entfernungen für die Stationen Bernterode, Bleicherode, Dingelstädt (Eichsfeld), Küllstedt, Niederorschel und Sollstedt des Direktionsbezirks Cassel.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 27. Dezember 1897. (21)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1897 alten/1. Januar 1898 neuen Stils wird ein neuer Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. von russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser eingeführt. Derselbe tritt an die Stelle des vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1895 bis 19/31. d. Mts. gültigen gleichnamigen Ausnahmetarifs und enthält gegen letzteren theils billigere, theils höhere Frachtsätze. Druckabzüge des neuen Tarifs können zum Stückpreise von 1 ℳ von den betheiligten deutschen Güter-Abfertigungsstellen, sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, den 29. Dezember 1897. (22)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Für Mehltransporte in Wagenladungen von 10 000 kg von Annaberg i. Schl., Beuthen O. S., Beuthen R. O. U. E., Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte O. S., Kreuzburg O. S., Ratibor und Zabrze nach gewissen ostschweizerischen Stationen treten am 1. Januar 1898 direkte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Verbandsverwaltungen Auskunft geben.

Karlsruhe, den 27. Dezember 1897. (23)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1898 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1895 Nachtrag VII zur Einführung.

München, im Dezember 1897. (24)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 tritt der Nachtrag III in Kraft, welcher die Aufnahme neuer Stationen und die Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Rohstofftarif) enthält.

München, im Dezember 1897. (25)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher und mitteldeutsch-hessischer Verkehr, sowie ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 tritt für die Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, sowie für Griffel, Schiefertafeln und Märbel ein neues, erweitertes Artikelverzeichniss in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Dezember 1897. (26)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896. Mit Wirksamkeit vom 2. Januar 1898 kommt der Nachtrag III zur Ausgabe, welcher Frachtermässigungen für bayerische Vizinal- und Lokalbahnstationen im Gefolge hat.

München, im Dezember 1897. (27)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Verband. Die laut Bekanntmachung vom 13. vor. Mts. mit Ablauf dieses Monats gekündigten deutsch-italienischen Gütertarife bleiben noch bis Ende Januar n. Jrs. in Kraft.

Strassburg, den 22. Dezember 1897. (28)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Gütertarif für den rheinischen Nachbarverkehr (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 1. Januar 1898 der 9. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen zu II E Kilometerzeiger sowie Aenderungen und Ergänzungen zu II F Ausnahmetarife.

Die in dem Nachtrage für die Stationen Bettingen (Rheinpr.), Buschfeld, Horst, Krettnich, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler und Wadern sowie Dirmingen, Eppelborn, Hölz und Lebach aufgeführten Entfernungen treten erst mit der Betriebseröffnung der Strecke Lebach-Nonnweiler für den Güterverkehr in Kraft.

Köln, den 1. Januar 1898. (29)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 kommen im Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahn für die nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter bezw. nach dem Holz-Ausnahmetarif (Ausnahmetarif 1) abzufertigenden Sendungen auf Gesammtentfernungen bis zu 100 km ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 28. Dezbr. 1897. (30)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. erscheint zum Saarkohlentarif Nr. 18 vom 1. April d. J. der Nachtrag II, welcher u. a. Entfernungen für Grossen-Linden und die Stationen der Strecken Friedberg-Hungen und Beienheim-Nidda, sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen der Strecken Lich-Ranstadt, Hungen-Laubach und Nidda-Schotten des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthält. (31)

St. Johann-Saarbrücken, 27. Dezbr. 1897.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 7. Heft des Verbands-Gütertarifs — Baden-Saarbrücken — ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 der Nachtrag IV ausgegeben worden. Derselbe enthält Tarifentfernungen und Frachtsätze für die neu eröffnete Station Mingolsheim der grossh. badischen Staatseisenbahnen und für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, welch' letztere jedoch erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft treten. Ferner ist durch diesen Nachtrag bekannt gegeben:

a) die bereits auf dem Verfügungswege durchgeführte Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif);
b) Berichtigung einiger Frachtsätze;
c) die am 1. Februar 1898 erfolgende Aufhebung der Frachtsätze für Mannheim transit mit den Stationen Beuring-Saarburg, Conz und Wiltingen, sowie
c) Aenderungen des Anhangs, betreffend Bestimmungen über die Abfertigung von Gütern im Verkehr mit den an das Netz der grossh. badischen Staatseisenbahnen anschliessenden Nebenbahnen; hier insbesondere mit der Rhein-Lahr-Seelbacher Nebenbahn.

Karlsruhe, den 16. Dezember 1897. (32)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Die in den Nachträgen 4 und 5 zum Gütertarif für die Gruppe IV enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Ziegelsteine von Loxstedt, Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck und Hammersbeck nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Burglesum, Ritterhude und Stubben bleiben noch bis Ende Mai 1899 in Giltigkeit. (33)

Hannover, den 28. Dezember 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch-sächsisch/österreichischen Grenzstationen. Der unterm 26. d. Mts. veröffentlichte Tarif ist zum Preise von 20 ₰ für das Stück von den bekannten Dienststellen zu beziehen. (34)

Breslau, den 28. Dezember 1897.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr. Am 3. Januar 1898 tritt der Tarifnachtrag II in Kraft, welcher die Frachtsätze für die neue Station Vogelheim sowie einige Berichtigungen enthält. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen.

Essen, den 27. Dezember 1897. (35)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach den Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. (Gruppe VIII.) Am 3. Januar k. J. erscheint zu dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 ein Nachtrag III, welcher neue Frachtsätze von der Station Vogelheim des Direktionsbezirks Essen enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 27. Dezember 1897. (36)

Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr. Am 10. Januar 1897 wird die Station Schweidnitz des Eisenbahndirektionsbezirkes Breslau mit den um 13 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Liegnitz in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, am 24. Dezember 1897. (37)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hamburg - mecklenburgischer Eisenbahnverband. Im Gütertarif vom 1. Januar 1896 werden vom 1. Januar 1898 ab im Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener und der Eutin-Lübecker Eisenbahn für Gesammtentfernungen bis 100 km einschliesslich die Frachtsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter und des Ausnahmetarifs I für Holz usw. auf die früheren Sätze der westlichen preussischen Staatsbahnen ermässigt.

Schwerin, den 28. Dezember 1897.
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, (38)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1897 für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrich Bahn. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von der Station Vogelheim des Eisenbahndirektionsbezirks Essen. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 27. Dezember 1897. (39)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengüterverkehr. Mit dem 1. Januar 1898 treten für Frachtgutsendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland und nach Riga und Libau (loco) bis zum 31. Dezember n. J. geltende neue Ausnahmetarife in Kraft.

Abdrücke der Tarife sind von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von unseren Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 27. Dezember 1897.
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (40)

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr. (Gruppe VI/VII.) Am 3. Januar 1898 tritt der Tarifnachtrag III in Kraft, welcher die Entfernungen für die neue Station Vogelheim, Aenderungen in mehreren Ausnahmetarifen sowie sonstige Berichtigungen enthält und durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu beziehen ist.

Essen, den 28. Dezember 1897. (41)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Verkehr. Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. April 1892 für Steinkohlen etc. von Stationen des Ruhrreviers. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Januar 1898 der Nachtrag XII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III und IV) und Vogelheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 28. Dezember 1897. (42)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn usw. Die im Tarif vom 1. November 1897 für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze von Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten nach Station Lissa der österreichischen Nordwestbahn werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1898, um 12,8 Heller für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 27. Dezember 1897. (43)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. In den im Hefte 4, erste Abtheilung, der Verbandstarife enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 8 für Petroleum und Naphta werden auf 1. Januar 1898 nachstehende Frachtsätze aufgenommen:

Ermatingen,

Station der schweizer. Nordostbahn, von und nach	Frachtsätze für 100 kg in Centimes
Bremen	350
Altona, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Nordenham	356
Cuxhafen	384
Harburg H. / Hamburg H.	354
Harburg U. E.	355
Lübeck	365
Stettin	368

Karlsruhe, den 27. Dezember 1897. (44)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 gelangt im Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate bei Aufgabe von mindestens 10 000 Kilogramm für den Frachtbrief und Wagen zwischen Posen und Potsdam ein Ausnahmesatz in Höhe von 1,29 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 28. Dezember 1897. (45)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 wird die Station Roth a. Sand in den Ausnahmetarif 5 für Zink etc. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, im Dezember 1897. (46)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Ab 1. Januar 1898 ermässigen sich die Frachtsätze für gewisse Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen in Theil III Heft 2 vom 1. November 1894 um 0,06 ℳ für 100 kg.

München, im Dezember 1897. (47)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895, Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Ab 1. Januar 1898 wird die Station Orosháza der k. ungarischen Staatseisenbahnen für Güter der Stückgutklasse II und der Wagenladungsklassen C^1 und C^2 (Ausnahmetarif 32), sowie des Ausnahmetarifs Nr. 3 in die obigen Tarife einbezogen. Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die Sätze für Szeged zu bilden:

Stückgutklasse II	38 ₰	für 100 kg
C^1 und C^2	35 „	
Ausnahmetarif Nr. 3	45 „	

München, im Dezember 1897. (48)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Durch Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von preussischen etc. Stationen nach Frankreich über Alt-Münsterol, gültig vom 20. d. Mts., sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 die Stationen Gittelde, Holzminden, Lutter a. Bbge., Seesen Staatsbhf., Vorwohle, Lorchsmühle und Frankfurt a. M. Hafen (rechtsmain) aufgenommen worden. Diese Stationen und das deutsch-französische Abrechnungsbüreau in Strassburg ertheilen weitere Auskunft. (Gratis.)

Strassburg, 29. Dezember 1897. (49)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1898 kommen direkte Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) — Ausnahmetarif 6 — für folgende Stationsverbindungen zur Einführung:

1. Von den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle: Döbern bei Forst, Kölzig, Muskau, Weisswasser und Wolfshain nach den Stationen Glashütte Rauscha und Freiwaldau Kreis Sagan der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau sowie nach Station Sommerfeld Lokalbahnhof der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld.
2. Von den Stationen
   a) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg: Grube Vaterland,
   b) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau: Halbau, Hansdorf, Kunzendorf N.-L., Lichtenau i. Schl. und Moys bei Görlitz,
   c) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin: Fürstenberg a. O.
   d) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle: Beutersitz, Dobrilugk-Kirchhain, Hennersdorf b. Dobrilugk, Hohenleipisch, Lauchhammer, Liebenwerda, Petershain, Plessa, Rückersdorf b. Dobrilugk, Schönborn b. Dobrilugk, Senftenberg, Strassgräbchen und Gross-Räschen

   nach

   den Stationen Glashütte Rauscha und Freiwaldau Kreis Sagan der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 31. Dezember 1897. (50)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Januar 1898 wird die an der Strecke Stargard i. Pomm. - Kreuz zwischen Stargard i. Pomm. und Collin gelegene Station Strebelow des Direktionsbezirks Bromberg für den Wagenladungsverkehr unter Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen in den Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 29. Dezember 1897. (51)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1898 treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

nach	Von Gewitsch-Jaromeritz	Von Gross-Opatowitz
	Ausnahmetarif 6 b (Holz)	
	Pfennig für 100 kg	
Falkenstein	156	156
Wülknitz	140	142

Dresden, am 31. Dezember 1897. (52)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Zum Expressguttarif Main-Neckarbahn - Mannheim-

Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn gelangt mit Wirkung vom 1. Januar 1898 der Nachtrag II zur Einführung.

Die darin aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 31. Dez. 1897. (53)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Sächsisch - westösterreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1898 treten für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6 b folgende Frachtsätze in Kraft:

Von	nach	Ausnahmetarif 6 b für Holz
		Pfennig für 100 kg
Bruck-Domaschin	Falkenstein	97
Wlaschim	„	101

Dresden, am 31. Dezember 1897. (54)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Reichseisenbahn. Vom 1. Januar 1898 ab wird die Station Avolsheim der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Saarkohlentarif Nr. 9 aufgenommen. (55)

St. Johann-Saarbrücken, 30. Dez. 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Russisch - ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo. Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1897 a. St./1. Januar 1898 n. St. wird für die Beförderung von Getreide etc. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ein neuer Ausnahmetarif 7 eingeführt. Die Frachtsätze gelten für Sendungen von 750 Pud (12 285 kg) und bei Aufgabe von Hanfsamen, Mohn, Sonnenblumensamen, Mohnköpfen, Sonnenblumenköpfen, Malz, Malzkeimen und Kleie (einschliesslich Aussiebsel jeder Art) in Mengen von 610 Pud (10 000 kg) für einen Wagen. Der neue Tarif tritt an Stelle des Ausnahmetarifs 7 vom 20. März/1. April 1895 und enthält gegen letzteren theils niedrigere, theils höhere Frachtsätze. Die in dem neuen Tarif für die Stationen der Moskau-Kiew-Woronesch-bahn Kobyschtschi bis Kursk, sowie für die Stationen der Zweigbahnen Kruty-Dnepr Krasnoje, Kruty - Tschernigow, Kruty - Pirogowka, Woroschba - Seredina Buda, Korenewo - Rylsk und Korenewo-Sudscha angegebenen Sätze gelten ausser über die Route Kiew-Grajewo auch über die Route Bachmatsch - Gomel - Bialystock - Grajewo. Druckexemplare des neuen Tarifs sind demnächst auf unserer Fahrkarten - Ausgabestelle Südbahnhof zum Stückpreise von 1 ℳ käuflich zu haben. (56 H&V)

Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Oesterreich - ungarisch - bayerischer Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1898 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung, welcher die Ermässigung von Frachtsätzen enthält.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (57)

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1898 gelangt zu Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897 Nachtrag II zur Einführung, welcher Ermässigung von Frachtsätzen enthält.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (58)

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1898 gelangt zu Theil III Heft 1 vom 1. August 1894 Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält Ermässigung von Frachtsätzen.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (59)

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 gelangt mit Gültigkeit vom 2. Januar 1898 Nachtrag IV zur Einführung.

Derselbe enthält Ermässigung von Frachtsätzen.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (60)

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893 gelangt mit Giltigkeit vom 2. Januar 1898 Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält Ermässigungen von Frachtsätzen.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (61)

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Juli 1896. Am 2. Januar 1898 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher eine Ergänzung der Tarifbestimmungen, Neuauflage des Verzeichnisses der Verbandstationen der k. bayer. Staatseiseubahnen und eine Ergänzung des Kilometerzeigers enthält.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (62)

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1898 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderung der Abtheilung I und Druckfehlerberichtigung enthält.

München, im Dezember 1897.

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen. (63)

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher Verband. Am 3. Januar 1898 treten die Nachträge II zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Kraft, die Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Vogelheim des Bezirks Essen und Mingolsheim der badischen Staatsbahn enthalten. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 29. Dezember 1897. (64)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- usw. Gebiet nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII). Am 3. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 16. Juli 1897 der Nachtrag II, welcher unter andern Frachtsätze von Station Vogelheim enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. Dezember 1897. (65)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr. Am 3. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze von Station Vogelheim enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. Dezember 1897. (66)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 gelangt zu Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897 der Nachtrag I zur Einführung, welcher Aenderung des Vorwortes, Aenderung und Ergänzung der Allgemeinen Tarife für Eil- und Stückgut usw. und der Ausnahmetarife enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Februar 1898.

München, im Dezember 1897. (67)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum **Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken)** vom 1. April 1895 tritt am 1. Januar 1898 der **6. Nachtrag** in Kraft. Er enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen zu II B Besondere Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen zu II E Kilometerzeiger sowie Aenderungen und Ergänzungen zu II F c Tariftabellen der Ausnahmetarife.

Die in dem Nachtrage aufgeführten Entfernungen für die Stationen Bettingen (Rheinpr.), Büschfeld, Dirmingen, Eppelborn, Hölz, Horst, Illingen (Rheinpr.), Krettnich, Lebach, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler und Wadern treten erst mit der Betriebseröffnung der Strecke Lebach-Nonnweiler für den Güterverkehr in Kraft.

Köln, den 1. Januar 1898. (68)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die in den Tarifheften II B, II C, II D und II G (Südwestdeutschland-Ostschweiz) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Malz und Mühlenfabrikate finden mit sofortiger Wirkung auch auf solche Sendungen Anwendung, welche auf den deutsch - schweizerischen Grenzstationen zur Durchfuhr durch die Schweiz mit Bestimmung nach Frankreich, Italien, Oesterreich und weiter zollamtlich behandelt werden. Rückkehr der Sendungen nach Deutschland ist ausgeschlossen.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1897. (69)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien. Die mit unserer Bekanntmachung vom 22. September d. J. IV 7090 eingeführten niedrigeren Sätze für Kohlen und Koks von den Stationen Zabrze Koksanstalt und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl bleiben unter den bisherigen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 in Kraft.

Die bisherigen niedrigeren Sätze von Zabrze nach denselben Stationen werden dagegen nicht mehr erneuert.

Kattowitz, den 27. Dezember 1897. (70)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 3. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag II, welcher u. a. Frachtsätze von unserer Station Vogelheim, sowie solche nach der Station Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. Dezember 1897. (71)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güter- und rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr. Vom 3. Januar d. J. ab wird die für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke — mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen — eingerichtete Station Vogelheim unseres Bezirks in den Gütertarif vom 1. April 1895 sowie in den Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 31. Dezember 1897. (72)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach den Rheinhäfen zu Duisburg usw. Mit dem 3. Januar 1898 werden die Zechen Anna und Karl für den Versand über Vogelheim in den Ausnahmetarif vom 1. Juli 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 31. Dezember 1897. (73)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 der Nachtrag 3 in Kraft. Er enthält Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die Stationen Gadebusch, Gross-Brütz, Holdorf, Lützow, Rehna und Warnitz i/M. der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, Aenderungen und Ergänzungen zu II F a Tariftabellen und zu II F b Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,20 ℳ zu beziehen.

Altona, den 30. Dezember 1897. (74)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages II zu dem vom 1. April 1891 gültigen Zonenzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Zu dem vom 1. April 1891 gültigen Zonenzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit 1. Januar 1898 Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag, durch welchen der mit 1. Januar 1893 zur Einführung gelangte Nachtrag I aufgehoben wird, enthält:

I. Theilweise Aenderung des Zonenzeigers.
II. Aenderungen von Stationsnamen.
III. Zonenzeiger für die Haltestellen Bazanowitz, Czechowitz, Fröllersdorf, Guttenfeld, Hlussowitz, Hoschtitz, Mierowitz a. d. H., Ober-Moschtienitz, Woikowitz-Bukowitz und für die Halte- und Ladestelle Wildendürnbach.

Derselbe kann zum Preise von 10 Hellern pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 30. Dezember 1897. (75)

Frachtbegünstigungen für Holztransporte von Sissek und Gradec. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1898, werden für hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben ab Sissek und Gradec nachstehende ermässigte Frachtsätze bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt, und zwar:

Nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	zugestandener Frachtsatz		Nachlass vom gegenwärtig bestehenden Frachtsatze	
		ab Sissek	ab Gradec	ab Sissek	ab Gradec
Buchs transit und Bregenz transit mit der Bestimmung nach Belgien oder Südfrankreich	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil IV 2. Heft vom 1. Juni 1894 (Frachtsätze der Serie II)	235 Cts. pro 100 kg	248 Cts. pro 100 kg	—	—
Konstanz mit der Bestimmung nach Belgien	do.	217 ℳ pro 100 kg	227 ℳ pro 100 kg	—	—
den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil IV 2. Heft vom 1. Juli 1894 (Frachtsätze der Serie 2)	—	—	4,40 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg	2,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg

Die Frachtbegünstigungen nach Buchs transit und Bregenz transit gelten nur für nachweislich nach belgischen oder südfranzösischen, jene nach Konstanz nur für nachweislich nach belgischen Stationen expedirte bezw. für dahin adressirte Sendungen. Die Liquidirung erfolgt gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche bis längstens Ende Februar 1899 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 26. Dezember 1897. (76)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Eier). Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 treten an Stelle der im Tarif Theil II, Heft 1, Seite 72 bis 81 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Eier in den nachstehenden Stationsverbindungen folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	von									
	Brody (Bhf.) trs.			Czortków trs. und Husiatyn trs.		Nowosielitza (Bhf.) trs.		Podwoloczyska (Bhf.) trs.		
	a	b		a	b	a	b	a	b	
	5 000 kg	I	II	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	5 000 kg	I	II
		10 000 kg							10 000 kg	
	Pfennig für 100 kg									
Aachen	913	764	—	999	831	992	826	952	794	—
Aachen-Kölnthor	915	765	—	1 001	832	994	827	954	795	—
Aachen-Templerbend	914	765	—	1 000	832	993	827	953	795	—
Berg-Gladbach	874	729	—	960	796	953	791	913	759	—
Bonn	849	707	707	935	774	928	769	888	737	—
Coblenz-Rheinbahn	809	671	671	895	738	888	733	848	701	701
Düren	892	745	—	978	812	971	807	931	775	—
Herbesthal	923	773	—	1 009	840	1 002	835	962	803	—
Köln-Deutz	866	722	—	952	789	945	784	905	752	—
Köln-Deutz B. M.	868	723	—	954	790	947	785	907	753	—
Köln-Gereon	869	725	—	955	792	948	787	908	755	—
Köln-Rheinstation	870	726	—	956	793	949	788	909	756	—
Köln-Süd	870	725	—	956	792	949	787	909	755	—
Mülheim a/Rh.	867	723	—	953	790	946	785	906	753	—
Siegen	822	683	—	908	750	901	745	861	713	—

Die übrigen Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs bleiben ungeändert aufrecht.

Wien, am 20. Dezember 1897. (77)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Eröffnung der bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Haltestelle Wopparn für den Güterverkehr in Wagenladungen. Am 1. Januar 1898 wird die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Wopparn der am 16. Dezember 1897 dem Betriebe übergebenen Theilstrecke Settenz-Lobositz für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Teplitz, am 30. Dezember 1897. (78)

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1898, werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben ab Barcs folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt, und zwar:

a) nach den im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Abtheilungen b und c des direkten Tarifes vom 1. Oktober 1887 ein Nachlass von . . . . . 0,45 ℳ. pro 100 kg

b) nach den im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Serie II des direkten Tarifes vom 1. Juni 1894 ein Nachlass von . . . . . 45 Cts. „ 100 „

c) nach Stationen der französischen Ostbahn von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Serie 2 des österreichisch-ungarisch-französischen Verbandstarifes Theil IV, 2. Heft vom 1. Juli 1894 ein Nachlass von . . . . . 5,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg.

Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakracer Bahn, bezw. ab Belisce und Miholjac zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakracer Bahn oder über Baranya-Szt. Lörincz in Barcs eingelangt sein. Ausgeschlossen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja, Gunja-Szavapart und Mitrovitz stammen. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1899 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 26. Dezember 1897. (79)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der im Verordnungsblatt Nr. 137 vom 30. November 1897 verlautbarte Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem Petroleum, Benzin aus Erdöl, Blau-, Grün-Maschinenöl, Petroleum-Rückständen, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineraltheer in vollen Wagenladungen ab Pardubitz S. N. D. V. B. nach Stationen der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. gelangt am 1. Januar 1898 nicht zur Einführung.

Der gleichnamige Ausnahmetarif vom 15. November 1891 bleibt bis auf weiteres in Gültigkeit.

Wien, am 27. Dezember 1897. (80)

Die Direktion

Elbe-Umschlagsverkehr. Die im Elbe-Umschlagstarife

für Oesterreich vom 1. September 1897,
„ Ungarn vom 1. September 1893,
„ West-Oesterr. vom 1. November 1896,
„ Galizien u. d. Buk. vom 1. Mai 1897,
„ Rumänien vom 1. Juni 1895

enthaltenen Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898 in Kraft. Die bei einzelnen Frachtsätzen bedungenen Minimalquantitäten sind im Laufe des Jahres 1898 aufzuliefern und bleiben diese Frachtsätze bis Ende Dezember 1898 in Gültigkeit.

Die Rückerstattungsgesuche sind bis Ende April 1899 einzureichen.

Wien, am 29. Dezember 1897. (81)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 3. Einbeziehung der Station Vogelheim in den Ausnahmetarif 16 (für Kohlen und Koks). Mit 3. Januar 1898 wird die Station Vogelheim der königl. Eisenbahndirektion Essen in die laut Kundmachung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 28 vom 7. April 1897, Seite III verlautbarten Frachtsätze für Steinkohlen und Koks des Tariftheiles II, Heft 3 zum obverzeichneten Eisenbahnverband und zwar für Sendungen der angeschlossenen Werke, einbezogen.

Die Frachtsätze im Verkehre mit dieser Station sind bei der königl. Eisenbahndirektion Essen zu erfragen.

Wien, am 27. Dezember 1897. (82)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifheftes 2. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 tritt in dem, in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbande ein neues Tarifheft 2 in Kraft

Hierdurch gelangt das gleichnamige Tarifheft 2 vom 1. August 1893 sammt Nachträgen I—VIII und der Anhang, Kursdifferenzen enthaltend, zur Aufhebung.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. März 1898 in Gültigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifheftes 2 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 3,50 ℳ. oder von 4 Kronen 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 28. Dezember 1897. (83)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau-Vorarlberg. Einführung von Frachtsätzen für Güter aller Art. Mit Gültigkeit vom 1. Januar bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1898 gelangen für Güter aller Art nachstehende Frachtsätze bei Einhaltung der im Ausnahmetarife Nr. 1 des Tarifes für den obbezeichneten Güterverkehr vorgesehenen Bestimmungen im Kartirungswege zur Einführung:

	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für	
Nach Burdujeni	5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Centimes pro 100 kg	
ab Bregenz, „ Buchs, „ Lindau . . .	1 190	1 032
„ St. Margrethen .	1 198	1 038

Wien, am 23. Dezember 1897. (84)

K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Internationaler Lokalverkehr. In dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 4 sind die Worte „in Fässern“ hinter dem Artikel „Leinöl“ gestrichen.

Die Artikel „Malztreber getrocknete“ sind in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 6, und „Talg auch Hammeltalg und Premier Jus“ in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 8 aufgenommen.

Amsterdam, den 24. Dez. 1897. (85)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt.

Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn. Lokaltarif. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 tritt im Binnenverkehr ein Ausnahmetarif Nr. 3 mit ermässigten Frachtsätzen für folgende Artikel in Kraft:

1. Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Schlamm, Schieferthon.
2. Schlacken und Sinteln, auch Schwefelkies-Abbrände.
3. Steine, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt.
4. Torf, Torfmull und Torfstreu, auch gepresst.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen und die unterzeichnete Betriebsabtheilung Auskunft. (86H&V)

Karlsruhe, den 27. Dezember 1897.

Betriebsabtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Co. zu Stettin.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl (mit elektrischem Betriebe). Unter Aufhebung der mit der Kundmachung Z. 8247/C I ex 1890 verlautbarten Fahrpreise und Bestimmungen treten mit 1. Januar 1898 auf der Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl folgende Fahrpreise und Beförderungsbestimmungen in Kraft, und zwar:

A. Fahrpreise.

Die Fahrpreise werden nach Zonen bemessen, wobei die Entfernung von einer Station zur nächstfolgenden Station als eine Zone in Anschlag gebracht wird.

Die Gebühr für eine Zone beträgt 10 Heller; als Mindestgebühr werden jedoch 20 Heller eingehoben.

Es gelangen daher nur zwei Fahrkartengattungen zur Ausgabe:

1. Fahrkarten für zwei Zonen (I. und II. Zone bezw. II. und III. Zone) zum Preise von 20 Hellern,
2. Ergänzungsfahrkarten für die III. Zone zum Preise von 10 Hellern, welch' letztere jedoch nur in Verbindung mit den unter 1. bezeichneten Fahrkarten verwendet werden dürfen.

Die Fahrpreise für einfache Fahrten betragen:

Zwischen	Viechtlgasse H. St.	Neusiedlerstrasse H. St.	Klausen Station	Adlerbrücke H. St.	Mühlgasse H. St.	Vorderbrühl Station	Königswiese H. St.	Helmstreitmühle H. St.	Hinterbrühl Station
	Heller								
Mödling Station	20	20	20	20	20	20	30	30	30
Viechtlgasse H. St. . . .		20	20	20	20	20	30	30	30
Neusiedlerstrasse H St. .			20	20	20	20	30	30	30
Klausen Station				20	20	20	20	20	20
Adlerbrücke H. St. . . .					20	20	20	20	20
Mühlgasse H. St.. . . .						20	20	20	20
Vorderbrühl Station . .							20	20	20
Königswiese H. St. . . .								20	20
Helmstreitmühle H. St. .									20

Die Fahrkarten sind erhältlich:

1. in Mödling (Fahrkarten-Ausgabestelle und Automatenkasten),
2. bei den in den übrigen Stationen der elektrischen Bahn aufgestellten Automatenkästen,
3. bei den in den Wagen der elektrischen Bahn angebrachten Automatenkästen,
4. während der Dauer der Winterfahrordnung nur bei den in den Wagen der elektrischen Bahn angebrachten Automatenkästen.

B. Beförderungsbestimmungen.

Fahrtunterbrechung ist auf der Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl nicht gestattet.

Reisegepäck und Hunde werden auf der Lokalbahn Mödling-Hinterbrühl nicht befördert.

Für einzelne Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren und für Militärpersonen wird eine besondere Ermässigung obiger Fahrpreise nicht gewährt. Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden auf Grund einer Fahrkarte beziehungsweise Ergänzungskarte der betreffenden Stationsverbindung befördert.

Kinder unter 4 Jahren, welche ihren Platz auf dem Schoosse ihrer Begleiter finden, sind gebührenfrei.

Die Fahrordnung wird besonders kundgemacht.

Wien, am 15. Dezember 1897. Die Generaldirektion. (87)

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich preussische und preussisch-hessische Staatseisenbahnen. Der Abschnitt A 1 der Bestimmungen über die Ausgabe von Monatskarten — Besondere Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung im Theil II der Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarife — erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:

„1. Im Verkehr zwischen den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen werden für die I. bis III. Wagenklasse Zeitkarten für die Dauer eines Kalendermonats (Monatskarten) ausgegeben. Diese berechtigen zur beliebigen Fahrt auf den in der Karte angegebenen Bahnstrecken und zur Benutzung aller Personen- und Schnellzüge mit der Maassgabe, dass bei Benutzung von L- und D-Zügen der tarifmässige Zuschlag zu zahlen ist.

Die Benutzung der Fernzüge auf den Strecken Danzig-Zoppot und Danzig-Praust ist ausgeschlossen.

Die vorstehende anderweite zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I[2] derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 31. Dezember 1897. (88)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussischer und preussisch-hessischer Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1898 tritt zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im österreichisch-ungarisch-niederländisch-englischen Verkehr ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen des Haupttarifs Tarifsätze für verschiedene neu einbezogene Verkehrsbeziehungen

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Essen, den 29. Dezember 1897. (89)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsmaterialien. Die Lieferung von Holzkohlen, Piassava- und Reiserbesen, Bindfaden, Lampendochten, Harzfackeln, Wasserstandsgläser, Hanf, Lampencylinder, Zugleinen, Plomben, Scheitholz und Wellen für 1898/99 soll verdungen werden.

Termin hierzu ist auf den 20. Januar 1898, Vormittags 11 Uhr hierselbst anberaumt. Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien“ bis zum angegebenen Termin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können hier eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden. Der Zuschlag wird bis zum 15. Februar 1898 ertheilt.

Mainz, den 28. Dezember 1897. (90)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Stations-Diätar

zum 15. Februar 1898 gesucht.

Anfangsgehalt 800 ℳ jährlich. Ausserdem wird freie Dienstkleidung gewährt. Probedienstzeit 3 Monate. Anstellung gegen beiderseitige 3monatliche Kündigung. 600 ℳ sind als Kaution beim Eintritt zu hinterlegen. Bewerber müssen mit dem Stations- und Abfertigungsdienst vertraut sein.

Gesuche mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf sind bis zum 15. Januar 1898 an uns einzureichen.

Perleberg, den 30. Dezember 1897. (91)

Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
Settgast.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasanstaltsnebenprodukten. Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1898 bis Ende März 1899 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenprodukte, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer.

Angebotseröffnungstermin am 28. Januar 1898, Vormitt. 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschles. Bahnhof Breslau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit Aufschrift „Angebot auf Verkauf von Gasanstaltsnebenprodukten“ an uns einzureichen. Verkaufsbedingungen liegen zur Einsicht im Zimmer Nr. 87 unseres Verwaltungsgebäudes, Gartenstrasse 106, aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, bezogen werden. Zuschlag bis 20. Februar 1898.

Breslau, den 29. Dezember 1897. (92)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen

Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Eisenbahn als moderner Kulturfaktor ausgeübt, wie sie die alte Welt von Grund aus umgestaltet und die neue Welt zu überraschender Entwickelung gebracht hat, so wird man sagen müssen, dass der Ausspruch Friedrich Wilhelms IV. auch gegenüber dem chinesischen Reich, das sich bisher allen ernsthaften Aufschliessungsversuchen erfolgreich zu widersetzen wusste, zutreffen wird. Man wird auch hier der Phantasie nicht die Zügel schiessen lassen dürfen. Aber die Macht der Eisenbahn ist nicht leicht zu unterschätzen. Hat sie doch in der alten und neuen Welt nur Jahrzehnte bedurft, um Wandlungen zu bewirken, zu denen früher Jahrhunderte nöthig gewesen wären. Und so wird auch die Aufschliessung Chinas mit einer voraussichtlich unerwarteten Schnelligkeit vor sich gehen, wenn sie durch die Anlage von Eisenbahnen gefördert oder richtiger getragen wird. Ziehen die Europäer mit der Lokomotive in das Innere des weiten Reiches, so werden sie nicht mehr wie bisher als fremde Teufel verspottet und verfolgt werden, sondern unangefochten bleiben und von den Chinesen, wenn auch nicht geliebt, so doch wenigstens gefürchtet werden.

In diesem Sinne hat sich jetzt auch Freiherr von Richthofen, Professor der Geographie an der Berliner Universität, geäussert, der zuerst Ende der 60 er Jahre ausgedehnte Reisen durch China machte und darüber ein umfangreiches Werk veröffentlichte. In dem neuesten Heft der „Preussischen Jahrbücher“ (1898 Januar) hat er einen längeren sehr zeitgemässen Aufsatz über „Kiaotschau, seine Weltstellung und voraussichtliche Bedeutung“ veröffentlicht und darin die Meinung ausgesprochen, dass das Verlangen nach Eisenbahnen in China schon vor der Vollendung der Binnenbahn Peking-Hankow Fortschritte machen wird. Den Anlass dazu erblickt er in der ausserordentlichen Rentabilität der bereits in Betrieb stehenden kurzen Linie von Tientsin nach Peking, die eine Reise von 2 Tagen bei höchst schwerfälliger Beförderung auf einige Stunden bequemster Fortbewegung herabsetzte. Vor dem klar ersichtlichen wirthschaftlichen Nutzen und dem klingenden Gewinn der Aktionäre, meint Freiherr v. Richthofen, schwinden plötzlich alle Vorurtheile, welche in China früher den Bau von Eisenbahnen als ganz unmöglich erscheinen liessen. Vor einigen Jahren, nachdem der Versuch einer ersten Telegraphenlinie erfolgreich durchgeführt war, wurde das himmlische Reich in kurzer Zeit nach allen Richtungen bis zu seiner fernen Westgrenze mit Drähten durchzogen und so werden voraussichtlich bald die Eisenbahnen wie Krystalle aneinanderschliessen.

Nach der Darstellung des Freiherrn v. Richthofen sind die Verkehrsmittel in der Provinz Schantung, des Hinterlandes der Kiaotschaubucht, unzulänglich. Zwar gibt es Fahrstrassen durch das ganze Land, sie genügen indessen nur für die einheimischen festgebauten aber federlosen zweirädrigen Karren, die durch Löcher und über Steine ohne Schaden ruckweise fortbewegt werden können. Ursprünglich sollen die Hauptverkehrsstrassen gut angelegt worden sein, aber man hat sie verfallen lassen. Gute Fahrstrassen findet man nur stellenweise, nur noch bei trockener Zeit in der Ebene. Die Beförderung geschieht immerhin noch theilweise durch Wagen, die mit einer Ladung von 20 bis 25 Centnern von 5 Maulthieren gezogen werden. Ueberwiegend verwendet man für grosse Entfernungen lasttragende Maulthiere aus der Mongolei, Pferde nur im Kleinverkehr, Kühe nur zum Reiten für Frauen. Das wichtigste Verkehrsmittel für den Kleinverkehr in Schantung ist nach Freiherrn von Richthofen der Schiebkarren. Da bei der chinesischen Konstruktion vermittelst Vertheilung der Ladung auf einem das Rad überbauenden Gestell der Schwerpunkt auf der Achse ruht, kann der Mann auf ebenem Weg grosse Lasten ohne besondere Anstrengung fortbewegen. Aber auf holperigen und unebenen Wegen oder in tief eingeschnittenen Gleisen ist der Kraftaufwand erheblich. Bei grossen Lasten tritt die Frau oder ein Esel als Vorspann ein; auch wird bei günstigem Wind ein Segel gesetzt. Es ist im besten Fall ein beschwerliches Gewerbe und die Karrenschieber erreichen nie ein hohes Alter. Nach den Berechnungen des Freiherrn v. Richthofen stellte sich die Fracht 1869 für 100 kg auf eine Strecke von 100 km nach dem damaligen Silberkurse auf 3,6 bis 6,5 ℳ. und nach dem jetzigen Kurse auf 2 bis 3,6 ℳ.

Die Wahl Kiaotschaus für die deutsche Festsetzung erachtet Freiherr von Richthofen als eine ausserordentlich glückliche und setzt auf die Zukunft von Kiaotschau grosse Hoffnungen, wenn diese Niederlassung unter geschickter Verwaltung zum Ausgangspunkt von Eisenbahnen gemacht wird. In diesem Fall würde sie auch finanziell selbständig dastehen können. Als Seehandelsplatz vermag Kiaotschau schon heute für eine Bevölkerung von vielleicht 8—10 Millionen zu dienen und einen Theil seiner Erhaltungskosten zu bestreiten. In ausserordentlicher Weise aber würde die Bedeutung Kiaotschaus durch Anlage einer Eisenbahn nach Weihsien wachsen, die mit verhältnissmässig geringen Kosten erbaut werden kann. Denn es würde dadurch nicht nur der Ausgangspunkt des kostspieligen einheimischen Transports erheblich weiter in das Innere (240 km weiter im Vergleich mit dem jetzigen Ausgangspunkt Tschifu) verlegt, sondern auch das Kohlenfeld von Weihsien selbst dem Hafen nahe gerückt werden. Würde die Bahnlinie weiter westwärts, dem Fuss des Berglandes entlang, gegen Poschanhsien und Tsinanfu hin verlängert, so würde ihre Bedeutung wahrscheinlich annähernd mit dem Quadrat der Entfernung wachsen; denn in diesem Verhältniss ungefähr dürften die Bevölkerungsmengen zunehmen, welche sie als Auslassstrasse nach dem Meer zu benutzen haben würden.

Wie Bischof Anzer, so erblickt auch Freiherr von Richthofen in Kiaotschau den natürlichen Knoten- und Brennpunkt an der Küste für den Handels- und Personenverkehr des ganzen nordöstlichen China, insoweit er nicht in den eisfreien Monaten über Tientsin leichtere und billigere Bedingungen findet, und sagt: „Wenn es dem Deutschen Reich gelingt, in Kiaotschau einen gesicherten Hafen und Handelsplatz und einen maritimen Ausgangspunkt für die Eisenbahnen des Nordens anzulegen, so wird es dem chinesischen Reich einen sehr grossen Nutzen bringen; denn es wird ihm die Mittel schaffen, eine der gesegnetsten und besten Provinzen, welche jetzt durch ihre schwere Erreichbarkeit leidet, zu hoher Entwickelung zu führen. Dieses Ziel wird zum Besten Chinas um so schneller und vollkommener erreicht werden, je mehr der in Kiaotschau ansässigen befreundeten Macht freie Hand gelassen wird, die Eisenbahnen zu bauen und die Kohlenschätze zu fördern. Das Bestreben wird allerdings dahin gerichtet sein müssen, über Tsinanfu hinaus die Bahn bis zu ihrer Verbindung mit der Linie Hankow-Peking zu verlängern, welche in einem gradlinigen Abstand von 500 km gelegen ist. Die Ueberwindung des Gelben Flusses wird freilich eine schwierige Aufgabe sein; aber es ist wahrscheinlich, dass in der Strecke, wo er das Bett des früheren Tsi eingenommen hat, geeignete Stellen zur Ueberbrückung gefunden werden können.

Eine besondere Bedeutung wird Kiaotschau als Ausfuhrplatz für Steinkohle haben, und dadurch kann die es verwaltende Macht dem Handel und den Flotten aller Nationen grosse Dienste erweisen. China besitzt Kohlenfelder, die sich an Ausdehnung und Reichthum nur mit den nordamerikanischen messen können. Aber der Werth der meisten wird durch ihre Entfernung von der Küste und von schiffbaren Flüssen beeinträchtigt. Ein Schienenweg allein vermag sie zu erschliessen. Kiaotschau ist durch seine Lage bestimmt, der Stapelplatz für diese Kohlenschätze zu werden. Der jetzige Handel von Tschifu wird sich grösstentheils nach Kiaotschau wenden. Der Eisenbahnbau aber wird unzweifelhaft eine erhebliche Steigerung herbeiführen.“

Man ersieht aus diesen Ausführungen die vorerst noch unberechenbare Wichtigkeit der Besetzung Kiaotschaus durch Deutschland. Unmittelbarer und aussichtsvoller als bisher sind nunmehr deutsches Kapital und deutsche Intelligenz in der Lage, sich an der Aufschliessung Chinas durch Eisenbahnen zu betheiligen und gleichzeitig dem deutschen Handel neue weite Gebiete zu eröffnen.

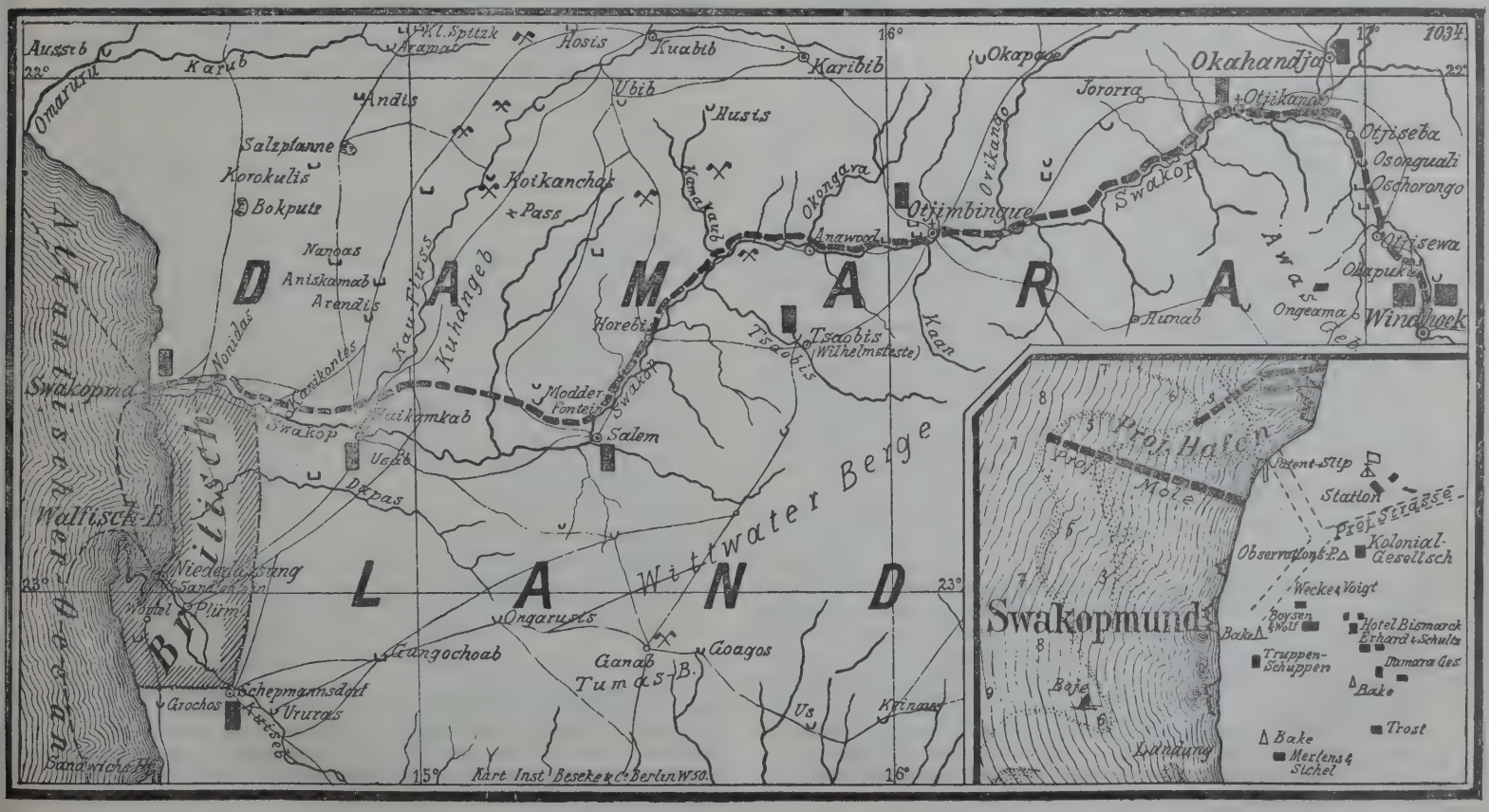
Von englischer Seite ist mit Nachdruck hervorgehoben worden, dass die Lage der Kiaotschaubucht bei weitem nicht so günstig sei, wie die Lage der englischen Flottenstationen Singapore und Hongkong, welche den bedeutenden Seeverkehr zwischen China und Japan einerseits und Indien und Europa andererseits nahezu beherrschen. Indessen bietet Kiaotschau einen eisfreien, wohlgeschützten Hafen mit guter Einfahrt und gesichertem Ankergrund und nach Vollendung der sibirischen Eisenbahn sowie mit dem Ausbau des chinesischen Eisenbahnnetzes ist eine erhebliche Wandelung zu Gunsten des Nordens zu erwarten. Auch Freiherr von Richthofen zieht in Bezug auf Kiaotschau die Grenzen für die Möglichkeit der Einfuhr fremder Waaren sehr weit. Nach seiner Meinung wird Kiaotschau besonders auch als Zwischenstation für Korea Dienste leisten, wenngleich es in dieser Hinsicht hinter Shanghai immer sehr weit zurückbleiben wird.

Bei der dichten Bevölkerung des Landes und ihrer Genügsamkeit ist es ausgeschlossen, dass sich nach China oder auch nur nach der deutschen Ansiedelung Kiaotschau eine nennenswerthe Auswanderung richten kann. Aus diesem Grunde hat auch Deutschland keinen Anlass, mit der Besetzung der Kiaotschaubucht einen grossen Landbesitz anzustreben. Nach Freiherrn von Richthofen kann es nur darauf ankommen, in China einen geeigneten Punkt festzuhalten und dort eine Heimstätte für die Schiffe und einen Hort für den Handel zu haben, wie dies in dem glänzenden Beispiele von Hongkong vorgezeichnet worden ist.

Schliesslich begründet Freiherr von Richthofen die Berechtigung der Aufschliessung Chinas auch im Interesse dieses Reiches. Schon jetzt verdankt China den europäischen Mächten seinen langsam und mit innerem Widerstreben beginnenden Aufschwung. China würde, auf seine überlieferten Hilfsmittel allein angewiesen, in seiner übermässigen Bevölkerung ersticken oder durch vernichtende Revolutionen nach Art derjenigen der Taipings aufgerieben werden. Der Fremdhandel hat längst die materielle Kraft gefördert. Von Hongkong und den Fremdhandelsplätzen hat sich ein Strom gewinnbringenden Verkehrslebens durch alle Theile ergossen und dabei auch denjenigen, von denen er ausging, den Lohn nicht versagt. Deutschland hat seinen Antheil daran spät errungen. Es steht im Begriff, durch Festigung seiner eigenen Stellung in eine neue Phase zu Gunsten der Entwickelung der natürlichen Schätze des Reiches und seiner Volkskraft einzutreten. Dass von dieser Förderung die europäischen Mächte in Zukunft den grösseren Vortheil haben werden, bezweifelt Freiherr von Richthofen. Von Europa drängt man den Chinesen die europäischen Errungenschaften durch Telegraph und Eisenbahn auf, man ruht nicht, bis die schlummernden Riesenschätze an natürlichen Hilfsquellen und menschlicher Arbeitskraft entwickelt worden sind. Aber man ist unbekümmert darum, ob nicht dadurch Europas hohe materielle Macht herabgesetzt wird, ob nicht der Koloss, dem man das durch westliches Genie sinnreich erdachte Spielzeug in die Hand drückt, es so zu gebrauchen lernt, dass den Erfindern selbst schwerste Schädigung droht. Jede Kohlengrube, die geöffnet wird, jede Fabrik, die daraufhin für die Chinesen angelegt wird, jede Eisenbahn, die man ihnen aufzwängt, ist ein Theil dieses Selbstmordprozesses. Er wird gefördert, wenn man bestrebt ist, die Wehrfähigkeit von China zu erhöhen. So lange die fremden Mächte hiervon abstehen und es selbst übernehmen, von ihren festen Plätzen an den Küsten aus das Land zu schützen, werden sie die Fäden der Erstarkung des Reiches der Mitte in ihrer Hand behalten.

Der Bahnbau in Südwestafrika.

In Nr. 99 des letzten Jahrganges gaben wir einen Bericht wieder, den die „B. N. N." über die Eröffnung der deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahnstrecke Swakopmund-Nonidas veröffentlicht hatten. Im Anschluss hieran sind wir in der Lage nachstehende Skizze der ganzen Eisenbahnlinie Swakopmund-Windhoek zu geben.


Swakopmund
Walfisch-B.
Meile-Sand
Niederlassung
Hotel
Plüm
Schepmannsdgt
Grochos
Ururas
Sandwichs H.
Nonidas
Arendlis
Aniskamab
Nanoas
Bokputs
Salzplanne
Korokulis
Koikanchas
Pass
Andlis
Ubib
Husis
Kuabib
Karibib
Okapuka
Okahandja
Otjiseba
Osonguali
Oschorongo
Otjisewa
Otjikango
Otjimbingue
Anawood
Okongara
Omaruru
Karub
Arapat
Pk. Spitzk
Jororra
Ovikango
Swakop
Kuiseb
Kuhange b
Kaw Fluss
Kamaka b
Horebis
Tsaobis
(Wilhelmsfeste)
Kaan
Modder
Pontein
Salem
Ukab
Dikpas
Wittwater Berge
Ongarusis
Kangochoab
Ganab
Tumas-B.
Goagos
Us
Kranaas
Aris
Aris
Aris

In dem Kartenbilde ist das Gebiet der deutschen Kolonie, soweit es hierbei in Betracht kommt, dargestellt; es ist dies der Streifen vom atlantischen Ozean aus landeinwärts nach Osten, der an der Küste die britische, wie ein Keil in die deutsche Besitzung hineingetriebene Kolonie Walfischbai sowie den Lauf des nördlich dieser Kolonie ins Meer mündenden Swakopflusses umfasst.

Die Bahn soll bekanntlich den Verkehr zwischen Windhoek und dem Meere vermitteln, das durchzogene Binnenland erschliessen und den Waarentransport unabhängig von der zeitraubenden und kostspieligen Beförderung vermittelst Ochsenwagen machen. Die Trasse der Bahn verläuft von der Küste, dem zu einem ordentlichen Anlegehafen auszubauenden Hafenorte Swakopmund aus, im allgemeinen in östlicher Richtung. Sie wird bekanntlich aus Reichsmitteln durch die Eisenbahnbrigade gebaut. Das betreffende Feldbahnbaukommando meldete über den Fortschritt des Baues kürzlich, dass am 19. Oktober 1897 450 m Gleis, am 20. 620 m, am 21. 650 m, am 22. 750 m und am 23. Oktober 1897 400 m, an diesen 5 Tagen insgesammt 2 870 m Gleis verlegt worden sind. Der Bahnhof in Swakopmund enthält 7 Weichen und 515 m Nebengleis.

Die fertiggestellte Strecke der Bahn von Swakopmund bis Nonidas ist in der Karte durch die übliche Signatur, die weiter projektirte bezw. im Bau befindliche Strecke durch eine starke Strichlinie bezeichnet. In dem Kartenbilde sind ausserdem die verschiedenen Minen durch gekreuzte Schlägel, die Garnisonen der Schutztruppe durch schwarze Rechtecke markirt. Das britische Gebiet von Walfischbai hebt sich durch die Signatur deutlich von der Umgebung ab.

Rechts in der Zeichnung ist ein Plan von Swakopmund mit den projektirten Hafenanlagen, die in zwei durch starke Strichlinien bezeichneten Molen zur Herstellung einer gesicherten Ankerstelle bestehen. Aus dem Plan sind die sämmtlichen in Swakopmund angesiedelten kaufmännischen Firmen, der Sitz der deutschen Kolonialgesellschaft, die projektirten Strassenanlagen, Flaggen, Bojen, die alte Landungsstelle usw. zu ersehen. Die Schaffung einer geeigneten Hafenanlage ist von grosser Bedeutung, da das Ein- und Ausschiffen der Waaren und Menschen von den weit auf Rhede ankernden Schiffen, mit grossen Schwierigkeiten verknüpft ist. Die hier erörterten beiden Unternehmungen, die Herstellung der Bahn nach Windhoek und die Schaffung einer Hafenanlage bei Swakopmund hält der Gouverneur von Südwestafrika, Major Leutwein, für die wichtigsten Maassnahmen für die Kolonie; in beiden können deutsches Kapital und deutscher Unternehmungsgeist eine Stätte finden.

Die Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1896

sind soeben zur Veröffentlichung gelangt, und muss man dem statistischen Departement des Eisenbahnministeriums volle Anerkennung dafür zollen, dass es diese Arbeit so rasch fertiggestellt und gleichwohl gegenüber den Vorjahren nach verschiedenen Richtungen bereichert hat.

Das dem öffentlichen Verkehre dienende Netz der auf österreichischem Staatsgebiete befindlichen, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen einschliesslich der im Fürstenthume Liechtenstein (8,963 km), in Ungarn (1,127 km) und im sonstigen Auslande (9,333 km) gelegenen Theilstrecken der österreichischen Eisenbahnverwaltungen erreichte am 31. Dezember 1896 eine Länge von 16 805,576 km d. i. (+ 1,89 % *).

Hiervon entfallen auf

	Kilometer	
a) österreichische Eisenbahnen (ausschliesslich der unter b erwähnten Theilstrecken)	15 115,965	(14 802,878) **)
b) Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete	1 590,182	(1 590,182)
c) ausländische Staatsbahnen . . .	99,429	(99,429)

Von der Gesammtlänge (Eigenthumslänge) der österreichischen und der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen mit 16 706,147 (16 393,060) km entfallen 7 336,316 (7 301,380) km auf die Staatsbahnen und 9 369,831 (9 091,680) km auf die Privatbahnen.

Von den Staatsbahnen stehen 16,106 km im fremden Staatsbetriebe und 37,460 km im Privatbetriebe, während von den Privatbahnen 570,950 km auf Rechnung des Staates, 1 170,775 km vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer, im ganzen somit 1 741,725 km vom Staate und 7 628,106 km von Privaten verwaltet und betrieben wurden. Das im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung stehende Bahnnetz erreichte mithin zu Ende des Jahres 1896 eine Ausdehnung von 9 024,475 (8 750,955) km, das sind 53,7 % des Gesammtnetzes.

Die Länge der mit Ende 1895 im Betriebe verbliebenen Staatsbahnen erhielt im Laufe des Jahres 1896 einen Zuwachs von 34,936 km.

Dagegen erfuhren im Jahre 1896 die vom Staate auf Rechnung der Eigenthümer betriebenen Privatbahnen durch die Inbetriebnahme neu eröffneter Linien, insbesondere Lokalbahnen, einen Längenzuwachs von 238,584 km und die Privatbahnen im Privatbetriebe einen Längenzuwachs von 39,567 km.

Von der Gesammtlänge der neu eröffneten Bahnstrecken mit 312,361 km entfallen: auf Staatsbahnen 34,947 km und auf Privatbahnen 277,414 km; nach der Kategorie der Bahnen: auf Lokalbahnen 280,208 km, Dampftramways 26,088 km und auf elektrische Eisenbahnen 6,065 km.

Werden zu der Länge der Theilstrecken der gemeinsamen Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete (1 590,182 km) und der österreichischen Eisenbahnen (15 115,965 km) noch die im Besitze und Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden Eisenbahnlinien auf dem österreichischen Staatsgebiete (99,429 km) hinzugerechnet, hingegen von derselben die ungarische Strecke der Staatsbahnlinie Tarnów-Leluchów (0,550 km) und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (0,577 km) und die im Auslande gelegenen Theilstrecken von zusammen 10,460 km in Abzug gebracht, so ergibt sich die Gesammtlänge aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen innerhalb des österreichischen Staatsgebietes zu Ende des Jahres 1896 mit 16 795,116 km.

Von dieser Gesammtlänge entfallen:

I. Nach der Art des Betriebes:

	Länge km	in Prozenten der Gesammtlänge
auf mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen	16 749,954	99,731
auf mit elektrischer Kraft betriebene Eisenbahnen	44,245	0,263
auf Drahtseilbahnen	0,917	0,006
Die Länge der mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen vertheilt sich:		
auf Eisenbahnen mit Adhäsionsbetrieb	16 564,866	98,629
auf Eisenbahnen mit Zahnstangenbetrieb	16,620	0,099
auf Eisenbahnen mit gemischtem Betriebe (Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb)	25,867	0,154
auf Dampftramways	142,601	0,849

II. Nach der Spurweite:

auf Bahnen mit normaler Spurweite	16 415,420	97,739
„ „ „ schmaler „	379,696	2,261
Von den Bahnen mit schmaler Spurweite haben:		
eine Spurweite von 1,106 m . .	27,498	0,164
„ „ „ 1,000 m . .	59,978	0,357
„ „ „ 0,760 m . .	292,220	1,740

Die Gesammtlänge der auf dem österreichischen Staatsgebiete gelegenen Eisenbahnen vertheilt sich unter 95 verschiedene Besitzer, und zwar auf 5 Staatsverwaltungen (die österreichische, die bayerische, die preussische, die sächsische Staatsverwaltung und die bosnisch-hercegovinische Landesregierung) und auf 90 private Besitzer.

*) Die vorkommenden Prozentangaben in der Klammer bezeichnen das Plus oder Minus gegenüber dem Vorjahre.

**) Die vorkommenden Zahlen in der Klammer beziehen sich auf das Vorjahr.

Mit dem Auslande standen die Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete an 48 Punkten in Verbindung. Von diesen Anschlüssen entfallen auf Preussen 16, Sachsen 12, Bayern 10, Russland 4, Italien 3, Schweiz 2 und Rumänien 1. Der Anschluss an die Bahnen auf ungarischem Staatsgebiete erfolgte an 12 Punkten.

Das für sämmtliche Staatsbahnen und die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen aufgebrachte Anlagekapital beträgt bis Ende 1896 zusammen 1 118 376 331 fl., jenes der vom Staate auf Rechnung der Unternehmer betriebenen Lokalbahnen 69 712 664 fl., das Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb 1 546 898 633 fl.

Von dem verwendeten Anlagekapital entfallen:

für die Erwerbung von Privatbahnen . . .	893 028 543 fl.
für Staats-Eisenbahnbau und nachträgliche Investitionen	266 267 876 „
zusammen . .	1 159 296 419 fl.

Auf das Kilometer Baulänge berechnet, entfallen von dem verwendeten Anlagekapital bei diesen Bahnen 145 245 fl.

Das verwendete Anlagekapital der im Privatbetrieb stehenden Privatbahnen beträgt 1 502 415 617 fl.

Was den Stand der Fahrbetriebsmittel betrifft, so erfuhr derselbe im Jahre 1896 eine wesentliche Erhöhung; er betrug Ende 1896 4 383 (4 221) Lokomotiven, 9 561 (9 142) Personenwagen und 99 673 (97 544) Güterwagen.

Während die prozentuelle Zunahme der Betriebslänge sämmtlicher Eisenbahnen von Ende 1895 auf Ende 1896 1,71 betrug, stellte sich die Zunahme im Bestande der Lokomotiven für dieselbe Zeit auf 3,8 %, der Personenwagen auf 4,7 % und der Lastwagen auf 2,2 %.

Gemiethete Lokomotiven standen mit Ende des Jahres 1896 15, gemiethete und von Parteien beigestellte Personenwagen 47 und derartige Lastwagen 5 680 in Verwendung. Die Anzahl der eigenen Postwagen betrug im ganzen 531, während sich die vom Aerar beigestellten Postwagen auf 117 beliefen.

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel weisen sowohl in den absoluten Ziffern, als auch auf das Kilometer Bahnlänge berechnet, eine beträchtliche Steigerung auf.

Die Gesammtzahl der Nutzkilometer (Lokomotiv-) beträgt 114 056 227 (108 156 700), pro Kilometer 6 901 (6 626), jene der Achskilometer (Personen- und Güterwagen-) 4 474 944 938 (4 199 001 768), pro Kilometer 270 751 (257 170).

Was den Verkehr anbelangt, so ist die Zahl der beförderten Personen von 106 442 545 im Jahre 1895 auf 105 200 941 im Jahre 1896 zurückgegangen (— 1,2 %), dagegen die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer von 3 847 190 503 im Jahre 1895 auf 3 932 746 010 im Jahre 1896 gestiegen.

Was die Vertheilung der Reisenden nach Wagenklassen betrifft, so wurden in der I. Klasse 1 083 791 (1,03 %), in der II. 8 331 980 Personen (7,92 %), in der III. Klasse 92 632 673 (78,79 %) befördert. Die IV. Wagenklasse, welche zur Zeit nur noch bei der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) und bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn besteht, wurde von 229 882 Personen benützt (0,22 %). Die Anzahl der beförderten Militärpersonen beträgt 2 922 615 (2,78 %).

Die durchschnittlich von einem Reisenden zurückgelegte Beförderungsstrecke betrug bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe 40,83 (40,01) km, bei den Bahnen im Privatbetriebe 35,00 (33,38) km und im Durchschnitte für alle Eisenbahnen 37,39 (36,14) km.

Der Gepäck- und Güterverkehr stieg von 93 878 720 t auf 100 000 305 t (+ 6,5 %) und umfasste 198 565 t Gepäck, 718 739 t Eilgut, 92 283 729 t Frachtgut, 5 920 538 t Dienstgut und 878 714 t lebende Thiere. Von dieser Beförderungsmenge entfallen auf die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen 32 300 000 t.

Von den die Menge und die Art der beförderten Verkehrsgegenstände betreffenden Angaben erscheint insbesondere die Hervorhebung jener Artikel von Interesse, welche für den Güterverkehr von ausschlaggebender Bedeutung sind. Es partizipirten demnach an der Gesammtmenge der auf sämmtlichen Eisenbahnen beförderten Verkehrsgegenstände Kohlen mit 43,6 %, Steine, Erden, Kalk usw. mit 8 %, Bau- und Nutzholz mit 7,4 %, Getreide mit 6 %, Rüben mit 3,9 %, Eisen und Eisenwaaren mit 3,8 %, Erze und Mineralien mit 2,7 %. Der Antheil der grössten Privatbahnen an der gesammten Güterbeförderung sämmtlicher Eisenbahnen stellt sich wie folgt: Kaiser Ferdinands-Nordbahn 14,1 %, österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft 10 %, Aussig-Teplitzer Bahn 9,8 %, österreichische Nordwestbahn 7,5 %, Südbahn 6,8 % und Buschtêhrader Eisenbahn 6,6 %.

Die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer erhöhte sich von 8 515 707 643 auf 9 017 538 302 (+ 5,9 %).

Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 263 954 901 fl. gegen 247 632 861 fl. (+ 6,59 %) und zwar aus dem Personenverkehr 61 772 984 fl. gegen 59 704 349 fl. (+ 3,46 %), aus dem Güterverkehr 197 729 554 fl. gegen 183 888 785 fl. (+ 7,82 %).

Von den gesammten Betriebseinnahmen des Jahres 1896 entfallen auf die Bahnen im Staatsbetrieb 39,13 %, auf jene im Privatbetrieb 60,87 %. Auf den Personenverkehr entfallen 23,40 %, auf den Güterverkehr 74,91 % der Betriebseinnahmen (den Rest bilden die „verschiedenen Einnahmen").

Die Gesammtausgaben der Bahnen beliefen sich auf 153 896 191 fl. (+ 5,52 %). Hiervon entfallen auf die im Staatsbetriebe stehenden Bahnen 68 400 000 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen 126 499 766 fl. (+ 4,69 %).

Der gesammte Betriebsnettoertrag (Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Gesammtausgaben) beträgt für die Eisenbahnen

im Staatsbetriebe .	34 895 738 fl. (+ 13,16 %)
„ Privatbetriebe .	75 163 002 „ (+ 6,07 %)
zusammen	110 058 740 fl. (+ 8,22 %)

Der Betriebsnettoertrag pro Kilometer Betriebslänge betrug im Gegenstandsjahre bei den Eisenbahnen 6 659 fl. Der Betriebskoeffizient für jede einzelne Bahn, das ist das prozentuelle Verhältniss der eigentlichen Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen, stellt sich für die wichtigsten Eisenbahnen wie folgt: Aussig-Teplitzer Eisenbahn 34,3 %, böhmische Nordbahn 39,1 %, Buschtêhrader Eisenbahn 32 %, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnen) 44,4 %, Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Linien) 40,9 %, mährische Westbahn 69,6 %, österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) 41,8 %, österreichische Nordwestbahn (garantirte Linien) 45,6 %, österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft 41,9 %, Südbahn (österreichische Linien) 41,8 %, südnorddeutsche Verbindungsbahn 62,9 %, k. k. Staatsbahnen und vom Staate auf eigene Rechnung betriebene fremde Hauptbahnen 57,8 %.

Die Anzahl der Unfälle bezifferte sich auf 2 368 (2 568). Unter den im Jahre 1896 eingetretenen Unfällen befanden sich 244 Entgleisungen und 117 Zusammenstösse. Unterschieden nach Unfällen auf freier Strecke und nach solchen in Stationen und Haltestellen ereigneten sich bei den Eisenbahnen von ersteren 880, von letzteren 1 488. Von der Gesammtzahl der Eisenbahnunfälle betrafen 1 473 den Staats- und 895 den Privatbetrieb.

Getödtet wurden 11 Reisende, 89 Bahnbedienstete und 61 fremde Personen, verletzt wurden 168 Reisende, 1 233 Bahnbedienstete uud 133 fremde Personen.

Von den unverschuldet Verunglückten wurden getödtet: 2 Reisende, 6 Bahnbedienstete und 7 fremde Personen, während im Vorjahre kein Reisender, 5 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen getödtet wurden; ferner wurden getödtet von den infolge eigener Schuld Verunglückten 9 (13) Reisende, 83 (75) Bahnbedienstete und 54 (68) fremde Personen.

Es entfallen auf je 1 000 000

Reisende an Verunglückten	1,70 (1,79)
Personenkilometer an verunglückten Reisenden .	0,05 (0,04)
Lokomotiv-kilometer { verunglückte Bahnbedienstete . . .	8,48 (8,01)
„ fremde Personen . . .	1,24 (1,38)

Die Anzahl der bei sämmtlichen Eisenbahnen Angestellten (Beamten, Unterbeamten, weiblichen Bediensteten und Diener) bezifferte sich auf 73 394 (+ 11,27 %). Arbeiter im Taglohne waren im Durchschnitte des Jahres 1896 82 718 (— 3,72 %) beschäftigt. Die für das Personal ausbezahlten Besoldungen, Löhne und sonstigen Bezüge beliefen sich auf 83 740 496 fl. (+ 6 30 %). Hiervon entfielen auf die Angestellten 56 317 006 fl. (+ 8,44 %). Die Löhne der Arbeiter bezifferten sich auf 27 423 490 fl. Die Verminderung in der nachgewiesenen Anzahl der Arbeiter betrifft ausschliesslich die im Betriebe des Staates stehenden Bahnen, da eine weitere grosse Anzahl von Arbeitern durch Einreihung in die Kategorie der Diener, Angestellte mit feststehenden Bezügen wurde.

Im Staatsbetriebe standen 38 877 Angestellte und 31 937 Arbeiter, im Privatbetriebe 34 217 Angestellte und 50 781 Arbeiter. Weibliche Bedienstete gab es im Staatsbetriebe 137, im Privatbetriebe 1 161.

Von der Gesammtsumme der Besoldungen, Löhne und anderen Bezüge entfallen auf das Kilometer Betriebslänge 5 067 (4 824) fl.

Wohlfahrtsinstitute (Pensions-, Kranken- und sonstige Humanitätskassen) bestanden 81 mit einem Vermögen von 57 289 237 (54 790 481) fl., darunter 23 Pensionskassen mit einem Vermögensstand von 50 776 095 (48 308 700) fl. und 83 078 (72 092) Mitgliedern.

Ausser den reichen statistischen Mittheilungen für das Jahr 1896 bringt die besprochene Publikation auch höchst schätzenswerthe summarische Nachweisungen über die Entwickelung der österreichischen Eisenbahnen und ihres Verkehrs in den früheren Jahren. Das österreichische Eisenbahnnetz entwickelte sich seit dem Jahre 1837, in welchem die Eröffnung der ersten Lokomotiveisenbahn (Theilstrecke der Nordbahn) stattfand, in den einzelnen Jahrzehnten wie folgt:

Periode	Eröffnete Kilometer Bahn	Prozentuelles Verhältniss zur Bahnlänge Ende 1896
1837—1846	900	5,36
1847—1856	890	5,30
1857—1866	2 175	12,95
1867—1876	6 815	40,58
1877—1886	2 876	17,12
1887—1896	3 139	18,69

Was die Verkehrsentwickelung anbelangt, so ist dieselbe seit dem Jahre 1876 dargestellt. In diesem Jahre wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 32 560 000 Personen und 38 470 000 t Güter befördert (hiervon entfallen auf die Bahnen im Staatsbetriebe 360 000 Personen und 190 000 t Güter). Die Betriebseinnahmen betrugen 143 040 000 fl. (hiervon auf Bahnen im Staatsbetriebe 750 000 fl.) und per Kilometer Bahnlänge 13 268 fl. (bei den Bahnen im Staatsbetriebe 1 334 fl.).

Im Jahre 1896 wurden in runden Ziffern befördert: 105 200 000 Reisende (hiervon auf den Bahnen im Staatsbetriebe 43 120 000) und 100 000 000 t Güter (hiervon auf den Bahnen im Staatsbetriebe 32 260 000). Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 263 950 000 fl. (Staatsbetrieb 103 280 000 fl.) und pro Kilometer 16 120 fl. (Staatsbetrieb 11 539 fl.).

Die Zunahme, welche sich vom Jahre 1876 bis zum Jahre 1896 ergibt, beträgt hinsichtlich der Zahl der beförderten Personen im ganzen nahezu 72 600 000 (222 %), von welcher Anzahl 42 700 000 Personen auf den Staatsbetrieb entfallen; bei der Güterbeförderung stellt sich die Zunahme auf über 61 500 000 t (160 %), hierunter 32 100 000 beim Staatsbetriebe. Die Betriebseinnahmen weisen während dieser Periode eine Steigerung um 120 900 000 fl. (85 %) auf, von welchem Betrage 102 500 000 fl. auf die Staatsbahnen entfallen.

Ein besonderer Abschnitt ist der Entwickelung des Lokalbahnwesens unter der Geltung der Lokalbahngesetze vom 25. Mai 1880, 17. Juni 1887 und vom 31. Dezember 1894 gewidmet. Die Länge der Lokalbahnen ist von 14,416 km mit Schluss des Jahres 1880 auf 1 069,237 km mit Schluss des Jahres 1885, auf 2 479,897 km mit Ende 1890 und auf 3 789,867 km mit Ende 1896 gestiegen. Der grösste Zuwachs fällt auf das Jahr 1888 (463,346 Kilometer). Im Jahre 1896 betrug derselbe 277,374 km (7,91 %). An der Gesammtlänge des Lokalbahnnetzes partizipirten folgende Kronländer mit den grössten Prozentantheilen, und zwar Böhmen (22,14 %), Mähren (19,49 %), Galizien (14,13 %), Niederösterreich (8,89 %).

Soweit die Lokalbahnen nicht von bestehenden Hauptbahnen gebaut wurden und für dieselben eine besondere Kapitalsbeschaffung erforderlich war, betheiligten sich der Staat, die Landesfonde und die Interessenten bei Lokalbahnen mit einer Länge von 997,294 km an der Beschaffung des nominellen Aktien- und Prioritätenkapitals von 44 708 000 fl., durch Uebernahme von Stamm- und Prioritätsaktien im Betrage von 25 015 000 Gulden. Die Betheiligung des Staats beläuft sich auf 7 905 000 fl. (17,68 %), jene der Landesfonde auf 3 246 000 fl. (7,26 %), endlich jene der Interessenten auf 13 864 000 fl. (31,01 %).

Von den Lokalbahnen stehen im Staatseigenthum 689,496 km, im Privateigenthum 3 095,618 km.

Von den im Staatseigenthum stehenden Lokalbahnen befinden sich 679,547 km im Staatsbetriebe und 9,949 km im Privatbetriebe.

Von den im Privateigenthum stehenden Lokalbahnen befinden sich 998,343 km Lokalbahnen im Eigenthum von Hauptbahnen und 2 097,275 km im Eigenthum von Lokalbahn-Unternehmungen, von welch' letzteren sich 1 127,581 km Lokalbahnen im Staatsbetriebe und 969,694 km im Privatbetriebe befinden. Unter den im Privatbetriebe bestehenden 969,694 km Lokalbahnen befinden sich 17,540 km Zahnradbahnen, 120,558 km Dampftramways und 31,477 km elektrische Bahnen. Eine besondere Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung hat bei dem im Eigenthume von Hauptbahnen stehenden Lokalbahnen sowie bei den Zahnradbahnen, Dampftramways und elektrischen Bahnen nicht stattgefunden.

Die Dampftrambahnen mit der Länge von 142,601 km vertheilen sich auf 7 Unternehmungen.

Das verwendete Anlagekapital beträgt 13 317 915 fl., pro Kilometer 76 751 fl. Sie beförderten 8 732 487 Personen (+ 8,32 %). Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 34 131 960 (+ 14,98 %). Die Anzahl der beförderten Tonnen erhöhte sich von 300 929 auf 436 113 (+ 44,92 %), jene der gefahrenen Tonnenkilometer von 2 576 752 auf 3 336 416.

Die Dampftrambahnen erzielten eine Gesammt-Betriebseinnahme von 1 156 687 fl. (+ 15,28 %), und zwar aus dem Personenverkehr 901 148 fl. (+ 11,17 %), aus dem Güterverkehr 237 463 fl. (+ 40,61 %). Pro Kilometer stellt sich die Gesammteinnahme auf 8 639 fl. (9 012 fl.)

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 780 076 fl., wovon 697 218 fl. auf die eigentlichen Betriebsauslagen entfallen.

Der Betriebs-Nettoertrag betrug 376 611 fl. (+ 27,84 %).

Besondere Beachtung verdienen die — zum ersten Male aufgenommenen — statistischen Mittheilungen über die Verkehrsergebnisse der elektrischen Eisenbahnen, der Drahtseilbahnen und der Pferdebahnen.

Die elektrischen Bahnen vertheilen sich auf 8 Unternehmungen. Die längsten elektrisch betriebenen Linien sind jene von Teplitz nach Eichwald (9,098 km) und von Baden nach Vöslau (8,129 km). Die Leitung ist durchgehends oberirdisch. Bei der Bahn von Baden nach Vöslau erfolgt die Rückleitung durch die Schienen, bei jener von Mödling nach Hinterbrühl (Südbahn) mittelst geschlitzter Röhren. Als Stromsystem ist durchgängig der Gleichstrom, bei der Bahn Bielitz-Zigeunerwald wird Gleich- und Wechselstrom angewendet.

Das durchschnittliche Anlagekapital der elektrischen Bahnen beträgt für das Kilometer Baulänge 85 634 fl.

Befördert wurden im ganzen 5 497 554 Reisende, pro Tag 2 781 und pro Kilometer Betriebslänge 150 994. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug insgesammt 20 726 549, pro Tag 10 484 und pro Kilometer Betriebslänge 569 270.

Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 422 119 fl., d. i. pro Kilometer Bahnlänge 11 594 fl., die Betriebsausgaben beliefen sich auf 217 067 fl., d. i. pro Kilometer Betriebslänge 5 962 fl. und der Betriebskoeffizient auf 51,42 %.

Der Betriebsüberschuss betrug 66 541 fl. oder 2,52 % des verwendeten Anlagekapitals.

Die Zahl der Unfälle belief sich auf 12 und wurden hierbei 1 Bahnbediensteter verletzt, 1 fremde Person getödtet und 2 fremde Personen verletzt.

Drahtseilbahnen (Zahnradbahnen sind gemeinsam mit den anderen Dampfbahnen behandelt) bestanden nur 4 mit einer Betriebslänge von 0,917 km. Die Zahnstange ist theils nach System Riggenbach, theils nach System Abt gebaut und zwar bei 3 Linien mit gemeinschaftlicher Mittelschiene ausserhalb der Ausweiche. Die grösste Steigung beträgt 610 ‰. Das verwendete Anlagekapital beträgt pro Kilometer Baulänge 678 848 fl. Der Verkehr beschränkte sich fast ausschliesslich auf Personen und zwar wurden 535 103, d. i. pro Kilometer 583 537 Personen, befördert. Die Einnahmen betrugen 46 202 fl., die Ausgaben 36 471 fl., somit pro Kilometer 39 772 fl., der Betriebsüberschuss 9 731 fl., d. i. 1,56 % des verwendeten Anlagekapitals.

Die Pferdebahnen hatten Ende 1896 eine Betriebslänge von 163,112 km und vertheilten sich auf 10 Gesellschaften. Die bedeutendsten derselben sind die Wiener Tramwaygesellschaft mit einem Netze von 80,545 km, die Prager Tramway mit einem Netze von 19,752 km und die Neue Wiener Tramwaygesellschaft mit einem Netze von 19 516 km.

Das verwendete Anlagekapital betrug insgesammt 17 412 325 fl., pro Kilometer 131 940 fl.

Befördert wurden 90 352 476, pro Kilometer 554 820 Personen (hiervon auf den Linien der Wiener Tramwaygesellschaft 60 114 550 Personen, pro Kilometer 744 525, täglich 164 247 Personen).

Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 7 483 138 fl., pro Kilometer auf 45 954 fl., die Betriebsausgaben auf 5 608 220 fl., pro Kilometer auf 34 438 fl., der Betriebsüberschuss somit auf 2 636 605 fl. = 15,14 % des verwendeten Anlagekapitals, pro Kilometer auf 16 190 fl. Der Betriebsnettoertrag stellte sich auf 1 874 918 fl. = 10,76 % des verwendeten Anlagekapitals, pro Kilometer auf 11 513 fl.

Den Schluss der interessanten Arbeit bildet ein Anhang, enthaltend die Sammlung der im Jahre 1896 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalerlasse und Konstitutivurkunden sowie der ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen. (Die Zahl der neuen Vorkonzessionen beläuft sich auf 84.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Miskolcz-Kassa, zwischen den Stationen Zsolcza und Szikszó, von der ersteren 6 und von der letzteren 10 km entfernt gelegene Ausweiche Onga, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist zu einer Halte- und Verladestelle erweitert und am 15. November v. J. auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Von oder nach dieser Ausweiche können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere sowie derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Aus-

ladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Uelzen-Soltau belegene Haltestelle Munster führt vom 1. d. Mts. ab die Bezeichnung Munster (Hannover).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4802 vom 27. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. Dezember v. J.).

Nr. 4813 vom 27. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Fahrgeld-Erstattungsübereinkommens. (Anhang V des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) (abgesandt am 31. Dezember v. J.).

Nr. 4833 vom 29. Dezember v. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4870 vom 31. Dezember v. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Erhebung von Zuschlägen für Benutzung der Durchgangs-, Luxus- usw. Züge (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach einer von der „Frankf. Ztg." veröffentlichten Zusammenstellung wurde im Jahre 1897 im Deutschen Reiche folgende **neue Eisenbahnstrecken für den Personenverkehr eröffnet:**

Staatsbahnen: Königreich Preussen: Provinz Pommern: Schivelbein-Polzin, 24.7 km, am 1. April; Crampas-Sassnitz-Hafen, 1,8 km, am 1. Mai. Posen: Goray-Czarnikau, 5.6 km, Schlussstrecke der Linie Rogasen-Dratzigmühle am 1. April. Schlesien: Glatz-Seitenberg, 31 km, am 15. November. Sachsen: Schlettau-Lauchstädt, 10,2 km, am 1. April; Zeitz-Camburg, 37,3 km, am 1. Mai; Lemnitzhammer-Blankenstein, Schlussstrecke von Triptis-Blankenstein, 5,6 km, am 15. Juli; Lützen-Plagwitz-Lindenau, 17,3 km, mit Lausen-Markranstädt, 3,4 km, am 1. September; Bitterfeld-Stumsdorf, 20,5 km, am 1. Oktober; Deuben-Corbetha, 23,5 km, am 25. November. Brandenburg: Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog, 25 km, Militärbahn, am 1. Mai. Schleswig-Holstein: Zarrentin-Klein-Barkenthin, 30,5 km, Schlussstrecke von Hagenow-Oldesloe, am 15. August. Hannover: Schieder-Blomberg, 6,6 km, am 1. Juli; Leinefelde-Duderstadt, 18,5 km, am 1. September; Barntrup-Hameln, 23,5 km, am 31. Oktober. Westfalen: Solingen-Süd-Remscheid, 11,5 km, Hauptbahn, am 16. Juli. Rheinprovinz: Osbergshausen-Wiehl, 8,6 km, am 21. April; Hermeskeil-Türkismühle, 22,8 km und Wemmetsweiler-Lebach, 17,5 km, am 15. Mai; Lebach-Nonnweiler, 35,4 km, am 10. Dezember. Hessen-Nassau: Obervellmar-Wolfhagen, 25,5 km, Schlussstück der Linie Cassel-Volkmarsen. Grossherzogthum Hessen: Osthofen-Gau-Odernheim, 18,8 km, am 17. Mai; Darmstadt-Ostbahnhof-Gross-Zimmern, 13,1 km, am 1. September; Friedberg-Hungen, 23,8 km, mit Beienheim-Nidda, 19,2 km, am 1. Oktober. Elsass-Lothringen: Wingen-Münzthal-St. Louis, 12 km, am 21. Juli. Baden: Bühl-Bühlerthal, 6 km, am 1. Januar. Bayern: Mühldorf-Altötting, 12,6 km, am 1. Mai; Fortsetzung bis Burghausen, 16,3 km, am 1. August; Neuenmarkt-Berneck-Goldmühl, 13 km, am 1. Oktober. Thüringen: Langensalza-Gräfentonna, 7 km, mit Döllstädt-Kühnhausen, 14 km, am 25. November. Königreich Sachsen: Hohnstein-Kohlmühle, 12,1 km, am 1. Mai; Wilzschhaus-Carlsfeld, 7,3 km, am 22. Juni; Mulda-Sayda, 15,5 km, am 1. Juli; Cranzahl-Oberwiesenthal, 17,5 km, am 20. Juli, sämmtlich schmalspurig; Limbach-Wüstenbrand, 12,2 km, vollspurig, am 1. Dezember. Mecklenburg: Schwerin-Gadebusch-Rehna, 34,4 km, am 12. Oktober.

Privatbahnen: Im Königreich Preussen: Provinz Pommern: die Rügensche Kleinbahn Bergen-Altenkirchen, 37,9 km; Demmin-Jarmen mit Schmarsow-Treptow an der Rega, 50 km; Greifswald-Jarmen, 28 km; Stöwen-Stolzenburg, 26,1 km; Stolp-Schmolsin, 33,4 km; Wendisch-Silkow-Dageröse, 21,9 km; Züssow-Dargesin, 11,1 km. Schlesien: Rauscha-Freiwaldau 9 km, und Teuplitz-Sommerfeld (Lausitzer Eisenbahn), 20,8 km; Rosenberg-Landsberg O/S., 18 km. Brandenburg: Cüstrin-Sonnenburg, 14,5 km; Dahmsdorf-Buckow, 5 km; Perleberg-Kyritz, 47 km; Uckro-Luckau (niederlausitzer Eisenbahn), 8 km. Schleswig-Holstein: Kiel-Schönberg, 22,1 km. Hannover: Göttingen-Rittmarshausen, 9,5 km; Hildesheim-Hämelerwald, 22,1 km. Rheinprovinz: Bergheim-Bedburg, 7,5 km; Bergheim-Elsdorf, 6,3 km; Bergheim-Rheydt, 8,1 km; Bergheim-Horrem, 6,9 km; Kerpen-Benzelrath, 9,1 km; Kerpen-Horrem, 6,1 km; Kerpen-Blatzheim, 4,8 km; Engelskirchen-Marienheide, 18,4 km; Saarlouis-Ensdorf, 3,5 km; Saarlouis-Wallerfangen, 3 km. Hessen-Nassau: Hanau-Langenselbold, 10,4 km. Thüringen: Mülhausen-Ebeleben, 25,8 km. Baden: Karlsruhe-Ettlingen (Albthalbahn), 7,8 km, am 1. Dezember. Bayern; Odernheim-Staudernheim, 3,6 km, am 1. August, pfälzische Bahn; Wolfsrathshausen-Beuerberg, 10 km, am 1. Juni.

Die Gesammtlänge der vorstehend aufgeführten Bahnen beträgt 1 180 km, wovon 666 km im Staatsbetriebe, 514 km, meistens Kleinbahnen, im Privatbetriebe stehen. Im Jahre 1896 wurden eröffnet 1 053 km, 1895: 1 418 km, 1894: 735 km. Bemerkenswerth ist der Aufschwung, den der Bau von Kleinbahnen genommen hat.

— In einem neueren Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten werden die Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, dass bei Anlage von **Uebernachtungsräumen für das Fahrpersonal** vor allem an der Forderung eines genügenden Luftraumes der einzelnen Schlafzimmer festgehalten werden muss. Es ist daher eine solche Belegung der Schlafräume anzunehmen, dass auf das einzelne Bett kein geringerer Luftraum als 15 cbm entfällt. Auch ist bei derart knapp bemessenen Räumen auf Einrichtungen Bedacht zu nehmen, die eine besonders gute Lüftung ermöglichen. Ungesund gelegene und feuchte oder besonders unruhige Räume sind von der Benutzung als Schlafzimmer auszuschliessen. Unzweckmässig grosse oder als Durchgang dienende Schlafräume sind möglichst durch Einziehung von Wänden und Anordnung von Thüren derart einzutheilen, dass ruhende Personen nicht durch ankommende oder abgehende gestört werden.

Ferner ist darauf zu halten, dass nahe gelegene, ohne Ueberschreitung lebhaft betriebener Gleise zu erreichende Abortanlagen und heizbare, von den Schlafzimmern getrennte Räume zum Kleidertrocknen und zum Anwärmen von Speisen und Getränken vorhanden sind. Soweit irgend angängig, sind Vorkehrungen zu treffen, die es gestatten, für das ankommende Personal heisses Wasser zur Bereitung von Kaffee ohne Schwierigkeit und Zeitverlust zur Verfügung zu halten. Die Einrichtungen zum Waschen können gegebenenfalls in den Schlafräumen verbleiben, sind aber ausreichend zu bemessen.

Für das Lokomotivpersonal (Führer und Heizer) und für Zugführer und Packmeister sind kleinere Zimmer mit 2 Betten vorzusehen, während für das Wagenpersonal, nach Zuggruppen getrennt, ein Schlafraum von entsprechender Grösse als ausreichend zu erachten ist.

— Auf dem Haupt-Personenbahnhofe zu Köln werden **Rollfahrstühle zur Beförderung von kranken Reisenden** innerhalb der Bahnhofsanlagen bereit gehalten, die von den Reisenden auf Antrag und nach Prüfung des Bedürfnisses durch den diensthabenden Stationsbeamten unentgeltlich benutzt werden dürfen. Da sich diese Einrichtung bewährt hat, gedenkt auch die königliche Eisenbahndirektion Berlin in ihrem Bezirk solche Fahrstühle anzuschaffen, falls ein Bedürfniss dazu vorliegt. Sie hat daher die Stationsvorstände beauftragt, darüber zu berichten, ob und welche gleiche oder ähnliche Vorrichtungen auf den Bahnhöfen bereits vorhanden sind und wo sich ein Bedürfniss fühlbar gemacht hat, derartige Beförderungsmittel neu zu beschaffen.

— Angesichts der Thatsache, dass wiederholt **Tarifermässigungen** für **Rohprodukte** von dem Zwischenhandel durch die am gleichen Tage erfolgte Erhöhung der Preise sozusagen in Beschlag genommen und gegenüber den Verbrauchern paralysirt worden sind, wirft die agrarische „Dtsch. Tagesztg." die Frage auf, ob nicht Tarifermässigungen, die mit der ausdrücklichen Absicht einer Erweiterung der Absatzfähigkeit eines bestimmten Erzeugnisses bewilligt werden, zweckmässig an die Aufrechterhaltung einer bestimmten Preishaltung und an die Voraussetzung eines Höchstpreises zu knüpfen sind.

Nach unserer Ansicht würde eine derartige Bevormundung des Verkehrs weit über die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung hinausgehen und auch eine grosse Unbeständigkeit der Tarife selbst erzeugen.

— Bei dem grossen **kulturellen Einfluss,** den die **Eisenbahn** auszuüben vermag, ist es naheliegend, dass sie auch in den Dienst der Bestrebungen gestellt wird, welche die Stärkung des deutschen Elementes und die Unterdrückung der grosspolnischen Umtriebe in Posen und Westpreussen verwirklichen sollen. In diesen Gegenden ist das Eisenbahnnetz bei weitem nicht so entwickelt, wie im Westen, vielleicht entspricht es noch nicht dem vorhandenen Bedürfniss. Ein sächsischer Landwirth, der sich in Posen anzukaufen gedachte, soll einmal geäussert haben: „Wenn man den Ansiedelungsfonds in Landstrassen und Kleinbahnen anlegen wollte, so würde in kurzer Zeit die ganze Pro-

vinz von Deutschen angekauft werden". Tüchtige und weiterblickende Landwirthe pflegen bei dem Ankauf von Gütern sehr genau auf die Verkehrslage zu achten in der Erkenntniss, dass bei weiter Beförderung mit der Achse der Gewinn an den Rädern haften bleibt. Vielleicht findet auch in Eisenbahnkreisen der Vorschlag Beachtung, der kürzlich in der „Deutsch. Tagesztg." angedeutet wurde, bei den Bestrebungen zur Förderung des Deutschthums in Posen vor allen Dingen den Ausbau von guten Verkehrswegen insbesondere von Kleinbahnen in die Hand zu nehmen. Dann würde sich der Zudrang von Deutschen nach den polnischen Landestheilen ganz von selber finden. Ob ein Theil des Hundertmillionenfonds zu diesem Zweck verwendet werden soll, ist eine Frage, die dabei in Erwägung zu ziehen wäre.

— Als die **Sonntagsruhe im Güterverkehr** auf den süddeutschen Bahnen eingeführt wurde, war man allgemein der Ansicht, diese Maassnahme werde über die Dauer des Herbstverkehrs aufzuheben sein, theils zur Verhütung oder Milderung des Wagenmangels, theils zur Vermeidung der Ueberfüllung der Stationen. Die Erfahrung hat aber gelehrt, dass es — wenigstens im Gebiet der genannten Bahnen — unbedenklich ist, die Sonntagsruhe auch während der stärksten Verkehrszeit bestehen zu lassen. Demgemäss ist im Herbst 1897 auf den württembergischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Hauptverkehrsstrecken, auf welchen, veranlasst durch die Verkehrsstockungen in anderen Bahngebieten, von Ende Oktober bis Mitte Dezember an Sonntagen ausnahmsweise 3—4 Güterzüge gelaufen sind, die Sonntagsruhe nicht durchbrochen worden. Anstände haben sich dabei nicht ergeben; auf die geordnete Besorgung des Dienstes hat die Sonntagsruhe nach jeder Richtung wohlthätig eingewirkt.

— Welchen Umfang der **Expressgutverkehr** während der Weihnachtstage auf den **württembergischen Staatsbahnen** annimmt, ist daraus zu ersehen, dass in der Zeit vom 15.—24. Dezember 1897 in Stuttgart allein 20 050 Expressgutsendungen abgegangen und 10 371 solcher Sendungen angekommen sind, zusammen also 30 421, d. i. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 4 584 Sendungen.

— Die Generalversammlung der **süddeutschen Eisenbahngesellschaft** zu Darmstadt beschloss am 8. Dezember, das Grundkapital um 7 900 000 ℳ zu erhöhen. Das Aktienkapital betrug bisher 6 500 000 ℳ. Das neue Kapital findet zur Erwerbung der im Bau begriffenen Essener Kreisbahnen sowie von bereits in Betrieb stehenden badischen Nebenbahnen Verwendung. Es handelt sich hier also — wie der „Deutsche Oekonomist" bemerkt — um die Kumulation von räumlich weit von einander entfernten Betrieben.

— Der Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg für 1897 beschäftigt sich u. a. mit der s. Zt. von der preussischen Staatsbahnverwaltung zur Erörterung gestellten Frage wegen Ermässigung der Stückgutfrachten auf weitere Entfernungen in der Form von **Staffeltarifen** mit fallender Skala der Einheitssätze. Es wird hierzu folgendes bemerkt:

Die Handelskammer hat unter Zugrundelegung der ihr von der königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zugegangenen Fragestellung in hiesigen Interessentenkreisen bezügliche Ermittelungen angestellt, die das Folgende ergaben: Die angeregte Frachtermässigung würde zweifellos, insbesondere bei Transporten auf weiten Entfernungen, eine Zunahme des Bahn-Stückgutverkehrs zu Ungunsten des Sammelladungs- und wohl auch des Flussdampfschiffsverkehrs zur Folge haben, was sich namentlich bei dem Versand von hier ins Binnenland fühlbar machen würde. Für die Ausfuhr würde der geplante Staffeltarif weniger, wenn überhaupt, Bedeutung haben, da er immer noch höher sein würde, als der bestehende Ausfuhr-Stückguttarif. Ueber die wirthschaftlichen Folgen einer solchen Tarifmaassregel gingen die Ansichten sehr auseinander. Während beispielsweise einige der Befragten von ihr eine Abschwächung des Vortheils, den das Binnenland durch den Ausfuhr-Stückguttarif im Verkehr mit den nordischen Ländern (Dänemark, Schweden-Norwegen) besitzt, erwarten zu dürfen glaubten, befürchteten dagegen andere eine Schädigung des hiesigen Verkehrs mit den Nachbargebieten (Schleswig-Holstein, Mecklenburg), die dann leichter vom Binnenlande direkt versorgt werden könnten. Jedenfalls würde ein Tarif, wie der geplante, weitgehende Verschiebungen hervorrufen und an die Stelle der jetzt durch die natürlichen Entfernungen bedingten, neue auf künstlicher Grundlage beruhende Absatzverhältnisse für die verschiedenen Gegenden herbeiführen. Wie weit der Nutzen den Schaden im einzelnen Falle überwiegen würde oder umgekehrt, lasse sich im voraus nicht bestimmen.

Unter diesen Umständen und angesichts der sich widersprechenden gutachtlichen Aeusserungen der Interessenten musste sich die Handelskammer gegen die beantragte Tarifmaassregel aussprechen. Dagegen befürwortete sie, einer allgemeinen, für alle Entfernungen gleichmässigen Herabsetzung der hohen Stückgutfracht näher zu treten.

— **Der Eisenbahnfahrplan in der Schule.** „Wer hat je daran gedacht, unserm Volk zu helfen, einen Fahrplan richtig lesen zu können?" so wurde kürzlich im „Schwäb. Merkur" gefragt. Jetzt gibt das genannte Blatt folgende Antwort: „Die Ludwigsburger Bezirksschulversammlung des Jahres 1897 hat daran gedacht"; denn in dem von dieser Versammlung entworfenen Lehrplan für die Fortbildungsschulen des Bezirks wird u. a. verlangt, dass in der Geographie das Lesen des Fahrplans geübt werden soll. Auch im Tübinger Bezirk wurde schon über diese Frage gesprochen und in einer Lehrprobe gezeigt, wie die Schüler in das Verständniss des Fahrplans einzuführen seien.

— Für das **Eisenbahnregiment Nr. 3**, dem jetzt endgültig Berlin als Garnison zugewiesen ist, beabsichtigt die Heeresverwaltung dem Vernehmen nach die Uebungsplätze bei Clausdorf und Sperenberg, sowie die Unterkunftsräume daselbst derartig zu erweitern, dass auf jedem Platz 1 Eisenbahnregiment mit 16 Uebungskompagnien zu je 3 Offizieren, 15 Unteroffizieren und 120 Mann gleichzeitig üben und untergebracht werden kann. Zur Erweiterung der Plätze bei Clausdorf und Sperenberg und zu ihrer Verbindung durch Eisenbahnen sollen im ganzen etwa 51 ha angekauft werden.

— Der **Kaiser Wilhelmkanal** ist nach den Mittheilungen aus den Verwaltungsberichten des kaiserlichen Kanalamts im Etatsjahre 1896/97 von 8 287 Dampfern und 11 673 Segelschiffen, zusammen von 19 960 abgabepflichtigen Schiffen mit einem Gesammtraumgehalt von 1 407 435 t und 441 023 t, zusammen 1 848 458 t netto benutzt worden. Hierfür sind an Kanalabgaben, Schleppgebühren, Lootsgebühren nach und von Stollergrund, Miethe für Zollzeichen und Gebühren für die Mitgabe eines zweiten Lootsen bei Viehtransporten zusammen 975 105,20 ℳ vereinnahmt worden.

Danach ist im Jahre 1896/97 gegen 1895/96 eine Steigerung des Verkehrs auf dem Kanal eingetreten und die Gesammtanzahl der Tonnen von 1 505 983 im Jahre 1895/96 (1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896) auf 1 848 458 im Jahre 1896/97 (1. April 1896 bis 31. März 1897) gestiegen. In der Zeit vom 1. September 1896 (dem Zeitpunkte des Inkrafttretens des neuen Tarifs) bis 31. März 1897 sind gegen den gleichen Zeitraum der Vorjahre die Zahl der Dampfer von 3 707 mit 647 365 t netto auf 4 187 mit 880 411 t netto, die Zahl der Segler von 4 373 mit 182 238 t netto auf 5 645 mit 223 693 t netto, die Kanalgebühren von 496 399,74 ℳ auf 533 059,98 ℳ, d. i. um 36 660,24 ℳ oder 7,4 % gestiegen.

— Der **Seeschifffahrtsverkehr Hamburgs** zeigt nach der Tabelle des handelsstatistischen Büreaus wieder eine recht beträchtliche Zunahme im Vorjahre im Vergleiche zu den früheren. Es betrug nämlich die Zahl der angekommenen Seeschiffe: 1890 8 176, 1895 9 443, 1896 10 477, 1897 11 173 und ihr Tonnengehalt in 1 000 Registertonnen: 5 203, 6 254, 6 445, 6 708. Die Zahl der abgegangenen Seeschiffe war: 8 185, 9 446, 10 371, 11 293 und ihr Tonnengehalt in 1 000 Registertonnen: 5 214, 6 280, 6 300, 6 852.

— Der **Jahresbericht der Hamburger Handelskammer für 1897** schreibt:

Von dem Verein der Textilindustriellen in Chemnitz war bei der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen die Erstellung ermässigter Stückguttarife, unter Einhaltung kurzer Lieferfristen, in der Form von direkten, die Eisenbahn- und die Dampferfracht enthaltenden Durchfuhrtarifen zwischen Städten des sächsischen Industriebezirks, namentlich Chemnitz und London beantragt worden. Es war in Erwägung gekommen, ob zu diesem Zwecke eisenbahnseitig solche Tarife über die holländischen Häfen Vlissingen oder Hoek van Holland, bei Benutzung der regelmässigen, dem Personenverkehr zwischen diesen und den englischen Häfen (Queenborough oder Harwich) dienenden Dampfern, erstellt werden könnten. Auf Ersuchen der Hamburger, am Verkehr mit England betheiligten Rheder und Spediteure hat die Handelskammer sich an zuständiger Stelle unter näherer Begründung gegen die beantragte Tarifmaassregel erklärt. Für den Stückgutverkehr zwischen dem sächsischen Industriebezirk und London bestehen Eisenbahnverbindungen nach Hamburg, durch Einrichtung sogen. Ausfuhrgüterzüge von Leipzig aus, die von den Antragstellern selbst als mustergültig bezeichnet werden, was freilich nicht ausschliesst, dass noch weitere Verkürzungen der Beförderungsdauer sich erzielen liessen, worauf die Handelskammer in ihrer Eingabe hingewiesen hat. Immerhin

bedingt die längere Seereise beim Transport über Hamburg nach London eine entsprechend längere Gesammtlieferungsdauer, als sie die, eine zwar längere Eisenbahnstrecke, aber viel kürzere Seereise umfassende Route über die genannten holländischen Häfen ermöglicht. Den sächsischen Interessenten werden aber schon jetzt die gewünschten kurzen Lieferfristen von den leistungsfähigen Speditionsfirmen bei Benutzung der schnellsten Beförderungsart zur Verfügung gestellt, allerdings gegen Zahlung entsprechend höherer Uebernahmesätze, wie sie bei solchen Sendungen sich aus der Natur der Sache ergeben, während bei den eine längere Lieferungsdauer beanspruchenden Expeditionen über Hamburg die Uebernahmesätze die gewünschte Billigkeit aufweisen. Beide Forderungen, äusserste Billigkeit und schnellste Beförderung, lassen sich leider selten zugleich erfüllen. Das Verlangen, Stückgut auf der etwa 820 km betragenden Strecke Chemnitz-Vlissingen zu annähernd den gleichen Frachtsätzen zu fahren, wie auf der nur 450 km betragenden Strecke Chemnitz-Hamburg — denn ein solches liegt in der Forderung, für den Stückguttransport auf der Strecke Chemnitz-Vlissingen-Queenborough-London ungefähr denselben Frachtsatz im Durchfuhrtarif zu erhalten, wie er jetzt als billigster Speditions-Uebernahmesatz über Hamburg nach London besteht — kann als berechtigt nicht anerkannt werden. In der am 18. bis 19. November 1897 in Frankfurt a/M. abgehaltenen Konferenz der am deutsch-niederländischen Verbande betheiligten Eisenbahnverwaltungen ist die Erstellung eines direkten, ermässigte Ausfuhrsätze enthaltenden Tarifs nach London über holländische Häfen von der überwiegenden Mehrzahl der preussischen Bahnverwaltungen abgelehnt worden.

— **Personalnachricht.** Maschineninspektor, tit. Ober-Maschinenmeister Beyerlen, Vorstand der Lokomotivwerkstätte Esslingen, ist auf die Stelle des Ober-Maschinenmeisters bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen befördert worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Eisenbahnminister Dr. Ritter von Wittek hat die Statuten des **Pensionsinstituts für Bedienstete der österreichischen Lokalbahnen** genehmigt. Auf Grund dieses Statuts wird ab 1. Januar d. J. für die Angestellten der österreichischen Lokalbahnen ein wichtiges Institut ins Leben treten, durch welches den genannten Bediensteten für sich und für ihre Angehörigen eine Invaliditäts- und Altersversorgung in demselben Ausmaasse gesichert ist, wie es gegenwärtig die Bediensteten der grossen Eisenbahnunternehmungen geniessen. Hiermit ist ein Werk zum Abschlusse gediehen, welches, den begründeten Anforderungen der Zeit folgend, bestimmt ist, einem grossen Kreise von Verkehrsbediensteten, die bisher eines Anspruches auf Ruheversorgung gänzlich entbehrten, diese letztere zukommen zu lassen.

Das Zustandekommen dieser Wohlfahrtseinrichtung ist sowohl den Bemühungen der Aufsichtsbehörde, welche die eingeleitete Aktion angeregt, sie seit Jahren mit Interesse verfolgt und bei dem in der Versammlung des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen am 24. Juni 1897 zu Brünn gefassten Beschlusse durch den Referenten des Eisenbahnministeriums thatkräftig mitgewirkt hat, als der Opferwilligkeit der Lokalbahnverwaltungen, welche aus diesem Anlasse namhafte Lasten auf sich genommen haben, zu verdanken. In letzterer Hinsicht hat sich insbesondere der Direktor der Dampf-Tramwaygesellschaft vormals Krauss & Comp., Ingenieur Hallama, durch seine rastlosen Bemühungen, denen es schliesslich gelungen ist, die vielfachen Hindernisse, welche der Verwirklichung des Instituts entgegenstanden, zu beseitigen.

Die Bedeutung des neu gegründeten Pensionsinstituts geht daraus hervor, dass durch dasselbe allen Lokalbahnen, auch den kleinsten, welche wegen der geringen Anzahl ihrer Angestellten nicht in der Lage waren, ein eigenes Pensionsinstitut zu schaffen, und dies zu thun auch in der Folge ausser Stande wären, nunmehr die Möglichkeit geboten ist, den eigenen Bediensteten die Wohlthat der Ruheversorgung angedeihen zu lassen. Von den derzeit dem Verbande angehörenden Bahnverwaltungen haben vorläufig 11 erklärt, dem neu gegründeten Pensionsinstitute beitreten zu wollen, und es ist zu gewärtigen, dass sämmtliche Lokalbahnen, welche ein eigenes Pensionsinstitut nicht besitzen, dem Pensionsinstitute des Verbandes beitreten werden.

— Der überaus milde Verlauf dieses Winters hat es ermöglicht, die Arbeiten an den **Wiener Verkehrsanlagen** bis zum Jahresschluss rüstig weiter zu fördern. Die Gürtel- und die Vorortelinie der Stadtbahn mit dem grossen Heiligenstädter Bahnhofe sind in der Vollendung schon so weit gediehen, dass man sie ohne viel Schwierigkeit bereits zum 1. Januar 1898 hätte eröffnen können. Wenn man davon schliesslich Abstand genommen hat, beruht das offenbar darauf, dass der Betrieb dieser beiden Stadtbahnabschnitte vielleicht mehr Kosten als Erträgniss gebracht hätte. Denn solange nicht die obere Wienthallinie dem Verkehr übergeben ist, kann man auf der Gürtel- und Vorortelinie eben nur von Heiligenstadt über den Gürtel nach Gumpendorf gelangen. Indess sind nun auch die Arbeiten an der oberen Wienthallinie schon so weit fortgeschritten, dass sich die Eröffnung aller drei Linien, der Gürtel-, Vororte- und oberen Wienthallinien, für den 1. Juni 1898 sicher erwarten lässt. Die Schäden des sommerlichen Hochwassers waren allerdings sehr gross, aber den rastlosen Anstrengungen der Bauleitung und ihrer Arbeitskräfte ist es nun gelungen, trotz alledem so rasch fortzuschreiten, dass der erwähnte Termin wirklich eingehalten werden kann. Allerdings waren auch in den letzten Wochen beim Bau dieser 3 Linien durchschnittlich rund 3 000 Arbeiter beschäftigt. Ganz besonders rührig wird an der unteren Wienthallinie gearbeitet, dank der ausgiebigen Verwendung elektrischen Bogenlichtes auch bis in die spätesten Abendstunden. In den letzten Tagen wurde angesichts des stärkeren Frostes auch von Koksöfen ausgiebiger Gebrauch gemacht. Am fleissigsten regt und rührt es sich zwischen dem Schikanedersteg und dem Hauptzollamte. Dort gibt es nebst dem Stadtbahnbau und der Wienflussregulirung auch die Tieferlegung der Hauptzollamtsbahn und die Anlage des neuen, vertieften Hauptzollamtsbahnhofes. Die untere Wienthallinie und im Anschlusse daran auch die damit so engverbundene Linie Hauptzollamt-Praterstern dürften im Spätherbste 1898, etwa im November dem Verkehre übergeben werden. Die Komplizirtheit der Arbeiten bei der Verlegung des Wiener Neustädterkanals erklärt es, dass diese Arbeiten trotz aller Energie und Umsicht nicht schon früher beendet wurden. Das Strassenbild im Gebiete der Wienthallinie hat sich in den letzten Wochen seit Vollendung der 3 Interimsbrücken bei der Elisabeth- und Schwarzenbergbrücke um so mehr geändert, als die Demolirung dieser beiden letzten Brücken längst begonnen hat Die Stadtbahn wird im rechtsseitigen Theile des Wienflussbettes hinziehen und an grossen Wegstücken, zwischen der Tegetthoff- und der Elisabethbrücke sind sowohl die grosse Mauer, die den regulirten Wienfluss von der in der Stromrichtung rechtsliegenden Stadtbahn scheiden soll, als auch die Wienthal-Stützmauer ganz oder doch wenigstens in der bei den Wasserverhältnissen so mühevollen Fundirungsarbeit schon vollendet. Die Erdaushebung erstreckt sich dabei auch auf 13 m Tiefe. Dagegen sind die Arbeiten an der Donaukanallinie noch sehr im Rückstande. Im Bereiche des Donaukanals ist, sieht man von den Sammelkanalbauten ab, überhaupt noch alles — auch die Quaimauern harren noch des Beginnes — zu thun. Indess kann man annehmen, dass auch die Donaukanallinie binnen 2 Jahren vollendet sein wird, sobald einmal alle Vorverhandlungen und die damit zusammenhängenden Projektvorarbeiten abgeschlossen sind.

— Im Kredite für die Nothstandsarbeiten ist, wie schon mitgetheilt wurde, ein Betrag von 600 000 fl. für die Kosten der Umlegung der Trasse auf der Eisenbahnstrecke **Aussee-Obertraun** eingestellt worden. Wie von informirter Seite mitgetheilt wird, handelt es sich bei dieser Umlegung hauptsächlich um den Schutz gegen Ueberschwemmungen und Lawinen, denen die bisherige Trasse so oft ausgesetzt war. Dieser Zweck soll nun dadurch erreicht werden, dass die Trasse, ohne das Koppenthal zu verlassen, höher gelegt und so situirt wird, dass sie nicht nur der Ueberfluthung durch den Traunfluss entzogen, sondern auch vor den Lawinen bewahrt wird. Das Projekt der Höherlegung der Trasse wurde vom Anbeginn der Studien zum Schutze dieser Eisenbahnstrecke festgehalten, weil man sofort zur Erkenntniss gelangte, dass jede andere Lösung sich als unpraktisch und ungemein kostspielig erweisen würde.

— Die Pinzgauer schmalspurige Lokalbahn, welche von der Station **Zell am See** der österreichischen Staatsbahnen (Giselabahn) ausgeht und über Fürth-Kaprun-Mittersill usw. nach **Krimml** führt, wurde am 2. Dezember v. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Linie, welche vermöge der landschaftlichen Reize der von ihr durchzogenen Gegenden eine Touristenbahn ersten Ranges zu werden verspricht, steht im Staatsbetrieb und ist der Staatsbahndirektion Innsbruck unterstellt.

— **Die Novembereinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die österreichischen Staatsbahnen hatten unter den Widrigkeiten der Verkehrsverhältnisse des Jahres 1897 vergleichsweise viel weniger zu leiden als die grossen Privatbahnen. Während die letzteren — mit alleiniger Ausnahme der Südbahn — die ersten 11 Monate des Jahres mit bedeutenden Mindereinnahmen abschlossen, sind die Einnahmen der Staatsbahnen in dieser Zeit noch um 3 500 000 fl. gestiegen. Freilich muss hierzu sofort bemerkt werden, dass das Staatsbahnnetz

in dieser Zeit durch die Eröffnung neuer Strecken einen namhaften Zuwachs erhalten hat und sohin seine Länge um rund 500 km gestiegen ist. Aber auch bei Veranschlagung dieses Umstandes kommt man zu einem relativ günstigen Ergebniss: Die kilometrische Einnahme in den ersten 11 Monaten des Jahres 1897 ist nahezu dieselbe geblieben wie im Vorjahre, nämlich rund 10 400 fl. Was speziell den November betrifft, so ergibt sich beim Vergleich mit demselben Monat des Vorjahres im Personenverkehr eine Mehrfrequenz von 13 298 Personen mit einer Mindereinnahme von 18 610 fl. Dieses Ergebniss resultirt aus einer Abnahme der Frequenz und Einnahme der westlichen Staatsbahnen um 49 126 Personen und 40 205 fl. und aus einer Zunahme der Frequenz und Einnahmen der Staatsbahnen in Galizien um 62 424 Personen und 21 595 fl. Im Güterverkehr ergibt sich eine Zunahme der Frequenz und Einnahme um 138 600 t und 190 029 fl. An diesem Ergebnisse haben die westlichen Staatsbahnen theil mit einer Mehrfrequenz von 54 287 t und einer Mindereinnahme von 34 548 fl. und die Staatsbahnen in Galizien mit einer Mehrfrequenz und Einnahmensteigerung von 84 819 t und 224 577 fl. Die Mindereinnahme der westlichen Staatsbahnen bei einer gleichzeitigen Steigerung der Frequenz findet ihre Erklärung in der Mehrverfrachtung solcher Güter, welche zu niederen Frachtsätzen und meist auf kurzen Strecken zur Beförderung gelangten, wie z. B. Koks, Erde, Sand, Steine, Gips und Holz, während von Getreide, Mehl und Mehlprodukten, welche Artikel vorwiegend auf grösseren Entfernungen und mit höheren Frachtsätzen gefahren werden und daher auch ein grösseres Frachteinkommen liefern, um rund 5 700 Wagen weniger transportirt wurden. Auf den Staatsbahnen in Galizien wurden um 3 000 Wagen Getreide, vorwiegend russischer Provenienz und mit der Bestimmung nach deutschen Stationen, mehr befördert. Desgleichen ist auch bei Baumaterialien, Holz, Kohle und Rüben eine Zunahme der Frequenz eingetreten. Eine Abnahme der Frequenz ergibt sich nur bei Petroleum, von welchem um rund 1 000 Wagenladungen weniger verfrachtet wurden. Insgesammt wurde im Personen- und Güterverkehr im November 1897 eine Mehreinnahme von 171 419 fl. erzielt.

— Das **Januaravancement bei den österreichischen Staatsbahnen** zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass auf Grund Allerhöchster Ermächtigung einer Reihe von Funktionären Diensttitel der nächst höheren Dienstklasse verliehen werden. Die hieran anschliessenden, zur Verlautbarung kommenden Beförderungen bewegen sich diesmal in engeren Grenzen als in den früheren Jahren. Nachdem nämlich zum Termine vom 1. Juli 1897 ein umfangreiches Avancement stattgefunden hatte, konnten nunmehr innerhalb des feststehenden Rahmens der Personalsystemisirung nur jene Stellen zur Besetzung gelangen, welche durch natürlichen Abfall (Tod, Pensionirung oder Dienstaustritt) inzwischen freigeworden waren. Insgesammt wurden 345 Beamte befördert. Die absolvirten Techniker haben im Vergleiche zu den übrigen Beamten bei diesem Avancement eine besondere Berücksichtigung erfahren. Die so wünschenswerthe durchgreifende Verbesserung der Beförderungsverhältnisse der erwähnten Beamtenkategorie kann nur im Falle einer ausgiebigen Vermehrung der systemisirten Posten der nächst höheren Dienstklasse, wofür jedoch die dermal budgetmässig zu Gebote stehenden Mittel nicht ausreichen, erwartet werden.

— Es steht nach Mittheilungen des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes“ ziemlich fest, dass die mündliche Verhandlung über die von der Verwaltung der **Lemberg-Czernowitzer Bahn** in Angelegenheit der **Gebührenvorschreibung** gegen die Entscheidung des Finanzministeriums erhobene Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe im Laufe des Januar stattfinden werde. Für den Fall, als die Gesellschaft sachfällig werden sollte, dürfte dieselbe an das Finanzministerium das Ansuchen um Nachsicht der Steigerungsgebühren richten. Im Falle des Obsiegens der Gesellschaft wäre die Vertheilung einer Dividende von 14 fl. um so mehr gesichert, als nicht nur der der Gesellschaft aus dem Jahre 1897 zur Verfügung stehende Betrag für eine solche Dividende ausreicht, die Gesellschaft vielmehr noch über einen Vortrag von rund 600 000 fl. verfügt. Selbst im Falle der Sachfälligkeit würde bei Nachsicht der Steigerungsgebühren die Vertheilung einer Dividende von 14 fl. möglich sein, da die nachzuzahlenden Gebühren sich nur auf etwas über 400 000 fl. belaufen. In jedem Falle bedeutet die Austragung der Gebührenangelegenheit für die Gesellschaft die vollständige Bereinigung aller Fragen, welche irgendwie die Stabilität der Dividende gefährden könnten.

— Die Verwaltung der **Südbahn** hat, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ erfährt, die Beschaffung von 100 Personenwagen und 350 Güterwagen für das österreichische und das ungarische Netz beschlossen. Der Kostenaufwand hierfür, welcher sich auf ungefähr 600 000 fl. stellt, wird aus dem Erlöse der für Investitionszwecke bestimmten 4 % Prioritäten bestritten.

— Im Prager Rathhause sind in den letzten Tagen nach Mittheilung des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes“ Berathungen gepflogen worden, welche dem Projekte der **Verstadtlichung des Prager Strassenbahnunternehmens** galten. Die Vertreter der Stadtgemeinde erklärten sich bereit, das Strassenbahnunternehmen für die Gemeinde zu erwerben. Die Stadtgemeinde bietet eine Rente an, welche dem gegenwärtigen Erträgnisse der Strassenbahn entspricht. Nach einer oberflächlichen Berechnung würde die Stadtgemeinde der Gesellschaft eine Jahresrente von ungefähr 164 000 fl. gewähren, und zwar für die Dauer von 24 Jahren, d. i. bis zum Ablauf der Konzessionsdauer. Falls dieses Angebot von der Generalversammlung der Aktionäre der Strassenbahngesellschaft genehmigt werden sollte, würde die Stadtgemeinde zur Umwandlung der Pferdebahn in ein elektrisches Unternehmen schreiten.

— Im Finanzausschusse des ungarischen Abgeordnetenhauses wies bei Berathung über den Voranschlag des Handelsministeriums ein Mitglied des Ausschusses auf die **Vernachlässigung Kroatiens und Slavoniens in Bezug auf die Ausstattung mit Eisenbahnen** hin. Anderthalb Komitate in Kroatien, etwa ein Flächenraum von 10 000 qkm mit 500 000 Einwohnern, entbehren jedes Schienenstranges. Für die Nothwendigkeit solcher Bahnen sprechen nicht nur Forderungen der Kultur und der Verwaltung, sondern auch die Verwerthung der Forste, welche dem Staate, den Vermögensgemeinden und Privaten gehören. Derselbe Redner bemängelte es, dass der überwiegende Theil der Bahnbeamten jenseits der Drau die serbokroatische Sprache nicht beherrsche, und empfahl die Errichtung eines Eisenbahnkurses in Agram. Er hob ferner hervor, dass sich in Slavonien keine einzige Betriebsleitung befindet, dass das dortige Bahnnetz von der Szegediner Betriebsleitung geleitet wird, welche an 2 000 km Bahnen zu verwalten hat. Es sei die Rede davon, dass in Szabadka eine neue Betriebsleitung errichtet werden soll. Es wäre gewiss viel zweckmässiger und gerechter, wenn diese Betriebsleitung in Essegg errichtet würde, von wo aus die slavonischen Linien (650 km), jene in der angrenzenden Brcska (488 km) und die nahe am rechten Donauufer (473 km) führenden Linien, im ganzen 1 667 km verwaltet werden könnten.

Der Handelsminister beantwortete vorstehende Ausführungen dahin, dass er sich mit dem Gedanken einer im südwestlichen Theile Kroatiens zu erbauenden Eisenbahn ernstlich befasse, und dass in dieser Angelegenheit auch schon Verhandlungen im Zuge sind. Was die Sprachenfrage bei den Eisenbahnbeamten betrifft, bemerkt der Minister, dass es sehr schwer sei, solche Personen zu finden, welche sowohl die ungarische, als auch die kroatische Sprache vollkommen beherrschen. Um diesen Schwierigkeiten abzuhelfen, wäre es am zweckmässigsten, wenn man Eisenbahnpraktikanten nach ihrer Ernennung und vor ihrer faktischen Anstellung materiell unterstützen würde, damit sie nach Budapest kommen, an dem Eisenbahnlehrkurs theilnehmen und sich die ungarische Sprache aneignen können. Das Eisenbahnnetz muss sich noch bedeutend ausbreiten, damit man eine neue Betriebsleitung errichten könne. Wenn die Sache so weit gediehen sein wird, kann man in Erwägung ziehen, ob diese Betriebsleitung nicht vielleicht in Essegg zu errichten sei.

— Die **Tarifkommission der ungarischen Staatsbahnen**, welche berufen ist, in prinzipiell wichtigeren Tarif-, Verkehrstheilungs- und verwandten Fragen ihr Gutachten abzugeben, hat in einer vor kurzem stattgehabten Sitzung die auf den Linien der Staatsbahnen und der garantirten Privatbahnen, sowie auf den im Betrieb derselben stehenden Vizinalbahnen für das Jahr 1898 zu gewährenden Tarifbegünstigungen in Berathung gezogen.

— Mit dem 1. d. Mts. ist auf den gesammten Linien der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** ein neuer **Lokalgütertarif** in Wirksamkeit getreten, welcher gegenüber dem früheren Tarife wesentliche Ermässigungen der Frachtsätze aufweist. Der neue Tarif ist auf Grund der Distanzeinheiten von halben Myriametern in Kronenwährung unter besonderer Berücksichtigung der allgemeinen volkswirthschaftlichen Verhältnisse und der speziellen Anforderungen der an den Linien der Bahn gelegenen Gruben, Fabrik- und Industrieetablissements erstellt. Der auf Grund besonders ermässigter Einheitssätze konstruirte neue Ausnahmetarif II umfasst die als Massenartikel zum Transporte gelangenden Rohprodukte, die wegen ihres geringen Werthes höhere Frachtberechnung nicht vertragen. Der neue Tarif ist, abgesehen von den 11 Nachträgen des alten Tarifes auch aus dem Grunde übersichtlicher als der bisherige, indem sowohl die Eilgut- als auch die Frachtgutsätze, ferner die Sätze der wichtigeren Ausnahmetarife in je eine Tabelle zusammengefasst wurden. Ferner wurde auch die Zahl der bisherigen 40 Ausnahmetarife auf 17 reduzirt, wodurch das Aufsuchen der Frachtsätze bedeutend erleichtert ist. Gleichzeitig ist, wie

schon mitgetheilt wurde, auf den österreichischen Linien dieser Bahn ein neuer Personentarif in Kraft getreten, welcher mit geringfügigen Abweichungen auf Basis des früheren reinen Kreuzer-Zonentarifs der österreichischen Staatsbahnen erstellt ist.

— Die Verwaltung der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** wird, wie wir hören, in der nächsten Zeit den beiderseitigen Regierungen Vorschläge erstatten wegen Aufnahme einer **Investitionsanleihe**, deren Nominalbetrag mit etwa 20 000 000 Kronen festgestellt werden dürfte.

— Die **Neujahrsavancements bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die Direktion dieser Gesellschaft legt unter Wahrung der bei den Beförderungen des Personals im Auge zu haltenden allgemeinen Prinzipien stets besonderes Gewicht darauf, dass die Lage der geringer besoldeten Beamten, Unterbeamten und Diener nach Thunlichkeit verbessert werde. So entfallen auch jetzt von den im ganzen vorgenommenen 593 Gehaltsaufbesserungen 172 Beförderungen auf Unterbeamte, 136 auf Kondukteure, Bahnwächter, Bremser, Maschinenführer und Heizer usw. und 177 auf solche Angestellte, die bisher im Tagelohne standen und mit der Beförderung nunmehr gleichzeitig auch die Anstellung beziehungsweise die Pensionsberechtigung erhielten.

Vereins-Ausland.

— **Die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten in England.** In Anbetracht der gegenwärtigen Bewegung der Eisenbahnarbeiter in England gewinnt ein eben erschienener Bericht des englischen Handelsamtes über seine Intervention zwischen den Bahngesellschaften und ihren Arbeitern auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1893 aktuelles Interesse. Der Bericht bezieht sich auf das mit Ende Juli 1897 beendete Verwaltungsjahr und konstatirt neuerlich die befriedigende Wirkung des Gesetzes von 1893, betreffend die Regelung der Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten. Im Jahre 1896/97 liefen beim Handelsamte blos 76 Beschwerden ein, gegen 97 in 1895/96 und 156 im Jahre 1894/95. Die Gesammtzahl der seit Inkrafttreten des Gesetzes erhobenen Beschwerden beläuft sich auf 401. Aus einer Anzahl von angeführten Beispielen geht hervor, dass viele Eisenbahngesellschaften die Arbeitszeit für ihre gesammte Arbeiterschaft herabgesetzt haben, ohne dass diese Reduktion der Arbeitszeit von einer Herabsetzung der Löhne begleitet gewesen wäre. Der Berichterstatter Francis J. S. Hopwood schreibt hierüber: „Das Gesetz war ausserordentlich nützlich, der übermässigen Ausdehnung der Arbeitszeit entgegenzutreten, wenn nicht ihr ganz Einhalt zu gebieten, die nicht blos den Arbeitern gegenüber grausam war, sondern manchmal auch die Sicherheit des reisenden Publikums gefährdete. Das Gesetz wurde auch als Hebel benutzt, um eine Revision der Arbeitszeit fast sämmtlicher Kategorien von Eisenbahnbediensteten durchzusetzen; eine solche Revision liegt im Interesse der Arbeiter wie des Publikums und ihr Fortschritt kann von allen mit Befriedigung verfolgt werden, die nicht gerade ein Interesse an Eisenbahnunternehmungen haben und mit Beunruhigung die rasche Steigerung der Bahnausgaben für Arbeitslöhne verfolgen."

(„Soziale Praxis".)

— **Ein anerkennendes Urtheil** über die Leistungen eines Theiles des russischen Eisenbahnnetzes ist den Betriebsverwaltungen derjenigen Bahnen, die zur Zeit der grossen Kaisermanöver bei Bjelostock an den Truppendislokationen wesentlich betheiligt waren, von dem Minister der Verkehrsanstalten, Fürsten Chilkow, zu theil geworden. Durch einen Ressortbefehl bringt er es zur allgemeinen Kenntniss der Betheiligten, dass er auf den persönlich vorgenommenen Revisionen eines grossen Theiles der Bahnen Russlands, diese nach jeder Richtung hin zufriedenstellend gefunden habe. Namentlich erfülle es ihn mit grosser Befriedigung, dass die Bahnen, denen trotz des an und für sich lebhaften Personen- und Güterverkehrs die gewaltige Aufgabe zufiel, die Truppen zu den Kaisermanövern zu befördern und nach deren Beendigung dieselben wieder an ihre Garnisonplätze zurückzubringen, diese anstandslos gelöst haben. Der Minister erkennt an, dass die Bahnen z. Zt. noch infolge von Mangel an Rollmaterial, ferner an den erforderlichen Werkstattsanlagen vielfach mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben und daher noch nicht in der Lage sind, allen Anforderungen in vollstem Maasse gerecht zu werden. Aber die gewissenhafte Pflichterfüllung aller derjenigen Personen, in deren Hand die Eisenbahnsache ruht, gibt die Hoffnung auf eine gedeihliche Zukunft, auch die letzten Jahren hätten schon sichtlich grosse Fortschritte gebracht.

Dieses Urtheil ist zweifellos von Bedeutung, namentlich wenn man erwägt, dass ein anderer Fachmann, der Oberst Wendrich, in seinem Bericht über die Leitung der Transporte auf den Eisenbahnen in die von der Missernte betroffenen Gebiete, der zu Ende des Jahres 1896 amtlich veröffentlicht wurde, annähernd das strikte Gegentheil behauptete. Der Oberst stimmt darin mit dem Minister überein, dass das rollende Material durchaus ungenügend sei und dass sonst noch vielerlei und sehr wichtiges fehle, aber in dem wichtigsten Punkte, nämlich der Beurtheilung der Leistungen und der Qualifikation der Personen, deren Zuverlässigkeit, gewissenhafte Pflichterfüllung usw., gehen die beiden Beurtheiler ganz und gar auseinander. Bei Wendrich lesen wir: Das Personal, angefangen vom Betriebschef und dessen Gehilfen bis herab zum Stationsvorsteher befand sich unter dem mittleren Durchschnittsniveau, das Kontingent der Stationsvorsteher zeigt, dass bei ihrer Auswahl die Erfordernisse des Dienstes keineswegs die Hauptrolle gespielt haben, sondern dass ausschliesslich nationale Sympathien maassgebend gewesen sind und daher sehr viele dieser Beamten bei weitem zum Dienste nicht geeignet waren und sich nur dadurch halten konnten, dass sie die ganze Last auf ihre Gehilfen abwälzten. Das klingt hart, aber für frühere Jahre stimmte das Urtheil durchaus. Für Russland und das ganze Verkehrsleben dort, soweit es sich auf den Eisenbahnen abwickelt, wäre es gewiss ein grosser Segen, falls die Verhältnisse sich in wenigen Jahren so sehr verändert hätten, dass das anerkennende Urtheil des Minister für den ganzen Bereich des russischen Eisenbahnnetzes unbestritten gelten könnte, aber so günstige Erfahrungen, wie sie der Herr Minister gemacht hat, stehen gewiss nicht viele zu Gebote.

Auch in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen hat der Herbst und Winter 1896/97 durchaus andere Erfahrungen gebracht. Im Interesse des gesammten Verkehres wäre es in hohem Grade wünschenswerth, dass der hohe Beurtheiler der Eisenbahnverhältnisse in allen Punkten Recht behielte.

— **Verkehrseröffnung auf der mittelsibirischen Bahn.** Die „Handels- und Industriezeitung" des Finanzministeriums in St. Petersburg theilt mit, dass vom 1./13. Januar d. J. ab auf der mittelsibirischen Bahn, von der Station Kansk bis zur Station Kljutschi der temporäre Verkehr eröffnet wird. Gleichzeitig wird auf der Endstation Kljutschi ein Transportkomptoir gegründet, welches alle den Waarentransport betreffenden Operationen übernehmen wird.

Ferner wird mitgetheilt, dass der Kongress der Vertreter der russischen Eisenbahnen beschlossen hat, alle Stationen der Theilstrecke Ob-Krassnojarsk und der Tomsker Zweiglinie der mittelsibirischen Bahn in den direkten Verkehr mit den anderen Bahnen einzuschliessen. Vom 1./13. Januar d. J. ab wird der Personenverkehr auf den genannten Linien auf Grund der allgemeinen Bestimmungen stattfinden, der Waarenverkehr aber auf Grund der folgenden Bestimmungen abgewickelt werden: 1. auf den Strecken von oder bis Ob wird der allgemeine Tarif des ganzen Eisenbahnnetzes, auf der Strecke Ob-Krassnojarsk und auf der Tomsker Zweiglinie der lokale Tarif angewandt werden; 2. die direkten Beziehungen der Transportkomptoire mit den Stationen des russischen Eisenbahnnetzes der Strecke Krassnojarsk-Kansk sollen beibehalten werden und dieselben auch auf die hinter Kansk belegenen Theilstrecken nach Maassgabe der Eröffnung derselben ausgedehnt werden.

— Amtlich wird bekannt gegeben, dass die Kommission, welche die neu erbaute **Tichoretzskaja-Zarizyn-Zweigbahn** der Wladikawkasbahn zu besichtigen hatte, auch die Theilstrecke Jelschanka-Zarizyn in Augenschein genommen und die Eröffnung des Personen- und Waarenverkehrs bis Zarizyn für möglich erachtet hat. Damals ist die Verbindung zwischen der Wolga bei Zarizyn und dem schwarzen Meere bei Noworossisk über Tichoretzskaja hergestellt. Es ist dies für Russland ein ganz besonders wichtiger Handelsweg, weil auf demselben den sibirischen Produkten ein verhältnissmässig billiger Weg zu den Ländern am mittelländischen Meere eröffnet wird.

— Die offizielle „Handels- und Industriezeitung" theilt mit, dass zur **Erweiterung des Güterbahnhofes der Nikolaibahn** (Petersburg-Moskaubahn) **in Petersburg** ein Terrain von 26 000 Quadratfaden (1 Faden = 2,1335 m) erworben ist und auf demselben ausgedehnte Empfangs- und Versandschuppen nebst zugehörigen Zufuhrgleisen, Freiladegleisen usw. erbaut werden sollen, um dem grossen Verkehr, der sich hier abwickelt, den dringend erforderlichen Raum zu schaffen, an dem es bisher sehr oft fehlte, weil die vorhandenen Gleise und Schuppen überfüllt waren.

— Ueber die **russischen Lokomotivbestellungen** in Amerika (siehe Nr. 1 S. 12 d. Ztg.) meldet die „Frkft. Ztg.", dass nicht 200, sondern nur 13 Lokomotiven bestellt sind, und nicht für die chinesische Strecke, wie verschiedene Blätter meldeten, sondern für die bereits fertiggestellten Linien der sibirischen Eisenbahn.

— Vor kurzem ist wieder ein Stück der im Bau begriffenen **Itararébahn** (Brasilien), nämlich die Strecke Cruz Alta-Carazinho, dem Verkehr übergeben worden. Es sind nun 300 km dieser Bahn im Betrieb. Dieselbe wird im Anfang nächsten Jahres bis Passo Fundo führen. Die Bahn ist von grosser wirthschaftlicher Bedeutung und wird nach ihrer völligen Herstellung, d. i. durch die Verbindung mit Sao Paulo, auch von grosser strategischer Wichtigkeit sein.

— Das halbamtliche „Brüsseler Journ." gibt die die bisherigen Nachrichten richtigstellenden authentischen Aufschlüsse über den Bau der chinesischen **Eisenbahn Hankau - Peking**. Die Eisenbahn wird in Wahrheit durch die chinesische Regierung selbst gebaut; dieselbe hat sich aber verpflichtet, die Bestellungen der Schienen und des Materials im Werthe von 40 000 000 Frcs. einem belgisch-französischen Syndikate zu übergeben, welches ihr dafür eine Anleihe von 100 000 000 Frcs. liefern muss. Diese Anleihe wird auf die Eisenbahn eingetragen und durch dieselbe bezahlt.

— Wie der „Weser-Ztg." aus Paris gemeldet wird, veranlasste die französische Regierung die Gesellschaft Fives - Lille unverzüglich mit dem Bau der **Eisenbahnstrecke von der Grenze Tonkings nach Lontscheu** zu beginnen. Diese Strecke bildet die Fortsetzung der im Bau begriffenen Bahn von Tulangthuu nach Langson, welche ganz Tonking bis zur Nordwestgrenze durchschneidet. Die Verlängerung der Bahn durch das chinesische Gebiet bis Lontscheu eröffnet den Franzosen eine Handelsstrasse bis in das mittlere China; die chinesische Regierung hatte hierzu schon im Vorjahre ihre grundsätzliche Zustimmung ausgesprochen, aber infolge englischer Abmachungen war die Ausstellung der Konzessionsurkunde noch immer verzögert worden. Nunmehr aber wird die Gesellschaft auf die Erfüllung dieser Förmlichkeit nicht mehr warten, sondern mit dem Bahnbau sofort beginnen. Es ist auch bereits von Tonking aus eine grössere Gesellschaft französischer Ingenieure und Werkmeister nach Lontscheu unterwegs, zumal auch in dieser Stadt die chinesischen Militärmagazine seit vorigem Jahre unter der Leitung französischer Ingenieure stehen. Ausserdem hat der französische Gesandte in Peking, Gerard, die Forderung gestellt, dass Frankreich das Monopol des Minenbaues in dem Gebiete von 100 km längs der Eisenbahn nach Lontscheu erhalten soll.

— Wie wir bereits berichteten, wird die Eröffnung und feierliche Einweihung der **Kongo - Eisenbahn** in diesem Frühjahr stattfinden. Die französische Regierung hat bereits mit der Kongo-Eisenbahngesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, in welchem die verschiedenen Transportspesen festgesetzt werden, und dadurch bewiesen, dass ihr die hohe Wichtigkeit, welche die Eisenbahn für die umliegenden französischen Gebiete besitzt, wohl einleuchtet. Auch für die deutschen Besitzungen ist dieser neue Verkehrsweg von grossem Interesse. Die Eröffnung der Kongo-Eisenbahn bildet eines der wichtigsten Ereignisse in der Geschichte des schwarzen Kontinents und einen neuen gewaltigen Schritt zur Erschliessung Innerafrikas. Da die zahlreichen Nebenflüsse des Kongo sich weit nach Süden, Osten und Norden verzweigen, werden ungeheure Länderstrecken in den Bereich dieser neuen Verbindung gezogen werden.

Allgemeines.

— Die Beuth-Preisbewerbung im Berliner Verein deutscher Maschineningenieure für 1898 hat den Entwurf einer **Vorrichtung zum Heben und Drehen von Zügen** der Berliner elektrischen Hochbahn zum Gegenstande. Die Haltestelle „Nollendorfplatz" soll so eingerichtet werden, dass in einer Stunde 6 Personenzüge von der Hochbahn auf die dort vorhandenen und geplanten Strassenbahnen übergeführt werden können und umgekehrt. Die Ueberführung auf Anschlussrampen ist ausgeschlossen, die zu überführenden Züge sollen vielmehr von der Hochbahn heruntergelassen und dann in der Richtung der betreffenden Strassenbahn gedreht (in umgekehrter Richtung erst gedreht und dann gehoben) werden, wobei aber der durchgehende Betrieb der Hochbahn in keiner Weise behindert werden darf. Die zu überführenden Züge sollen höchstens aus 2 Triebwagen und einem Anhängewagen bestehen. Für die erforderliche Betriebskraft ist auf dem Hofe eines benachbarten Grundstücks ein elektrisches Werk zu errichten. Als erster Preis ist ein Betrag von 1 200 ℳ ausgesetzt, der auch unter gleichwerthige Arbeiten vertheilt werden kann; weitere Preise, bestehend in einem Vereinsandenken oder technischen Werke, können vom Preisausschuss zuerkannt werden. Die mit Kennwort zu versehenden Arbeiten müssen bis zum 20. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, an den Vereinsvorstand eingereicht sein. Die von Regierungs-Bauführern herrührenden Lösungen können geeignetenfalls dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Annahme als Probeaufgabe für die Baumeisterprüfung empfohlen werden. Der Preisausschuss besteht aus den Herren Geheimer Ober-Baurath Stambke, königlicher Eisenbahndirektor Callam, königlicher Eisenbahn - Bauinspektor Gilles, Regierungs - Baumeister Fraenkel, Maschinenfabrikant C. Hoppe, Ingenieur Mehlis, Ingenieur Dr. Müllendorff, Geheimer Baurath Müller, kaiserlicher Regierungsrath Schrey, Professor Dr. Vogel und Geheimer Ober-Baurath Wichert.

Den ausführlichen Wortlaut des Preisausschreibens enthält das erste Heft der „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" von 1898.

— Eine **neue und interessante Fortbewegungs- und Beförderungsart** soll den schon bestehenden angereiht werden, eine Beförderungsart, die durchaus nicht so chimärisch ist, als es auf den ersten Blick erscheint und mit der vielleicht die Zukunft zu rechnen haben wird. Die englischen Ingenieure Mrs. Hallford sind die Urheber dieser höchst interessanten Idee. Man denke sich eine Reihe von hohen, eisernen Säulen, die in gerader oder krummer Linie aufgestellt werden und deren Spitze mittelst eines doppelten Schienenstrangs mit einander in Verbindung stehen. An diese Schienen wird ein Trolley gehängt, von welchem je 2 Wagen oder Salons zu beiden Seiten der Säulen herabhängen. An einem Punkte denke man sich nun die Säulen mit den Schienen gehoben, sodass eine geneigte Fläche gebildet wird, auf welcher die Wagen, dem Gesetze der Schwere folgend, ein gewisses Stück hinunter rollen und so zu einem anderen Punkte, das ist die nächstfolgende Säule, gelangen, der sich in dem Maasse als der Wagen sich nähert, hebt, sodass eigentlich eine fortlaufende schiefe Ebene gebildet wird und enorme Geschwindigkeiten zu erreichen sein müssen. Die Schienen werden nun an ihren Säulen durch hydraulische Widder gehoben, die in den Säulen angebracht sind und die dadurch in Thätigkeit gesetzt werden, dass der herabrollende Wagen entweder einen Hebel niederdrückt, welcher das Zuflussventil öffnet oder, indem er einen elektrischen Kontakt schliesst, welcher dieselbe Wirkung indirekt herbeiführt. Sobald die Wagen über eine Sektion hinüber sind, sinkt die betreffende Säule, die die Wagen passirt haben, wieder von selbst herab. Ein vollständig ausgeführtes Modell dieser Erfindung soll, wie einer Mittheilung des Patentbüreaus J. Fischer in Wien zu entnehmen ist, vor kurzem in London gezeigt und in ausgezeichneter Weise funktionirt haben.

— Die Long-Island Eisenbahngesellschaft ist im Besitze eines Wagens, welcher unter den Eisenbahneinrichtungen einzig in seiner Art dasteht. Es ist dies ein ausschliesslich für den Rettungs- und Krankenpflegedienst bestimmter **Spitalwagen**, der mit solchen Mitteln ausgestattet ist, dass er zum Unterschiede von den bei uns üblichen Rettungswagen bei jedem Unfalle die weitestgehende Hilfe zu leisten vermag, indem eine gewisse Anzahl Verletzter in diesem Wagen aufgenommen und gepflegt werden kann. Nach dem „Locomotive Engineering" besteht das Innere des Spitalwagens aus zwei Räumen, und zwar einem kleineren, dem Operationsraume, und einem grösseren, dem Krankenraume. Der erstere enthält in der Mitte einen Operationstisch und an der Langseite mehrere Schränke, in welchen Arzneimittel und den modernsten Anforderungen der Chirurgie entsprechende Instrumente und Hilfsgegenstände für alle möglichen Zwecke aufgenommen sind. Rechts von der an der Stirnseite angebrachten Thüre in dem Operationsraume befindet sich je ein Behälter für Wasch- und Trinkwasser, sowie ein Kochkessel, während an der linken Seite ein Waschtisch steht. Alle diese Behältnisse, sowie die Ab- und Zuleitungen, sind aus blank polirtem Kupfer erzeugt. Durch eine Schiebethüre aus Glas gelangt man in den Krankenraum, in welchem neun Liegestellen für Kranke vorhanden sind, links vier und rechts fünf. Die Bettstellen sind so konstruirt, dass sie leicht zusammengelegt und auseinander genommen werden können. Es werden ihrer im ganzen 24 mitgeführt, wovon die nicht aufgestellten 15 für den äussersten Nothfall bestimmt sind. An beiden Langseiten ist je eine breite Schiebethüre zum Hereinheben der Verletzten angebracht. Um die grösste Reinlichkeit erhalten zu können, ist der ganze Fussboden mit einem einzigen Stück Linoleum belegt; auch ist das Innere des Wagens weiss lackirt, wodurch demselben ein ungemein freundliches und anheimelndes Aussehen verliehen wird. Der Wagen hat an beiden Seiten je 13 Fenster, sowie eine genügende Ventilation, so dass auch für den nöthigen Licht- und Luftzutritt Vorsorge getroffen erscheint.

Dieser nunmehr dienstbereit stehende Spitalwagen wurde für seinen Zweck in der Morris Park Werkstätte aus einem Personenwagen umgestaltet. Er ist im Bedarfsfalle den Anordnungen des Dr. F. F. Valentine, des Chefarztes der Long Island Eisenbahn, unterstellt, welchem zur Unterstützung mehrere Assistenzärzte beigegeben sind. („Oe. E.-Z.")

— Ueber die **Reisen Sr. Majestät des deutschen Kaisers im Jahre 1897** hat ein Berichterstatter folgende Zusammenstellung gemacht:

Jan. 30. bis Febr. 2. Kiel, Taufe des Prinzen Siegismund. Febr. 19. Jagd in Hubertusstock. März 4. Oldenburg, Vereidigung der Rekruten in Wilhelmshaven, 5. Bremen, 29. Beisetzung der Grossherzogin in Weimar. April 21.—22. Wien, 23. Dresden, Geburtstag des Königs von Sachsen, 24. Karlsruhe, 24.—27. Auerhahnjagd in Kaltenbrunn, Schwetzingen, 28. Cronberg, 29.—31. Jagden in Schlitz. Mai 4. Stettin, Stapellauf „Kaiser Wilhelm der Grosse", 7. Jagd in Madlitz, 9.—15. Urville, Kurzel, Metz, 15.—20. Strassburg, Wiesbaden, 21. Sybillenort, Jagd in Tschotschwitz und Idahof, 22.—27. Jagden in Wirschkowitz und Pröckelwitz, 28. Marienburg, Danzig, Langfuhr. Juni 16. Liegnitz, Jubiläum des Königs-Gren.-Regts. und Grundsteinlegung zum Kaiser Wilhelm-Denkmal. Juni 18. Bielefeld, Besuch beim Pastor von Bodelschwingh, und Köln, 19. Niedermendig, Abtei am Laacher See, Neuwied, Bonn, 20. Cuxhaven, Brunsbüttel, 21.—26. Helgoland, 27. bis 1. Juli Kiel. Juli 2.—5. Travemünde, 5.—30. Nordlandreise, 30. Juli bis 4. August Kiel. August 5.—13. Reise nach Petersburg, 13. Rückkehr nach Kiel, 16.—24. Wilhelmshöhe, 25. Magdeburg, Enthüllung des Denkmals Kaiser Wilhelms I., 30.—31. Coblenz, Enthüllung des Kaiser Wilhelm-Denkmals. September 1. Manöver, Würzburg, 2. Nürnberg, 3.—7. Homburg v. d. H., 7. Wiesbaden, 8.—11. Homburg, 12.—15. österreichische Manöver bei Totis, 16.—19. Jagden in Mohacs, Bezdan und Prskopfok in Ungarn, 20.—22. Budapest, 22. Bresslau, 23—5. Okt. Trakehnen und Rominten. Okt. 5. Danzig, Stapellauf „Kaiser Friedrich III.", Langfuhr. 6.—10. Jagden in Hubertusstock. 10. Liebenwalde, Einweihung der Kirche, 11.—13. Hubertusstock, 18.—20. Wiesbaden, Enthüllung des Denkmals Kaiser Friedrich III., 21. Karlsruhe, Darmstadt, 28. Jüterbog, 29.—31. Jagden in Liebenberg. Nov. 5. Jagd in Piesdorf, 8. Besuch des Ueberschwemmungsgebiets in Schlesien, 9.—10. Jagden in Gross-Strehlitz, 11.—12. Jagden in Kuchelna, 12.—14. Jagden in Pless, 19.—20. Jagden in Letzlingen, 22.—24. Rekrutenvereidigung in Kiel, 24. Altona, 26.—27. Hofjagd in der Göhrde. Dez. 1. Jagd in Barby, 4. Hofjagd in der Duberow, 15. Hamburg und Kiel, 16. Kiel, Abfahrt des Prinzen Heinrich, 21. Einweihung der Garnisonkirchen in Thorn, Graudenz.

Neue Vorschriften über die Dienstdauer beim Eisenbahn-Betriebspersonal der preussischen Staatsbahnen.

Die Vorschriften, betreffend die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes der im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten, sind unter Berücksichtigung der inzwischen verfügten Erläuterungen, Ergänzungen und Abänderungen sowie unter Einbezug der für die Ruhetage der Betriebsbediensteten geltenden Bestimmungen einer Umarbeitung unterzogen worden und werden in der neuen Fassung als „Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals" wie folgt bekannt gegeben:

Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes soll für die den äusseren Stationsdienst versehenden Stationsbeamten, wenn ihnen wegen der raschen Folge der ein- und auslaufenden Züge oder bei ununterbrochenem Rangirdienste zwischenzeitlich auskömmliche Ruhepausen nicht verbleiben, nicht mehr als 8 Stunden betragen. Im übrigen kann die tägliche Dienstzeit der Stationsbeamten bis zu 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie auf Nebenbahnen mit geringem Zugverkehre, welche den Beamten wiederholt längere Ruhepausen gestatten, soll nach dem pflichtmässigen Ermessen der zuständigen Behörden ausnahmsweise eine Ausdehnung der täglichen Dienstzeit unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Beamte nur dienstbereit sein muss, bis zu 16 Stunden zulässig sein. Der Dienst auf den Haltestellen ist dem Stationsdienste, der Dienst auf Haltepunkten demjenigen der Bahnwärter entsprechend zu regeln.

Der planmässige Dienst der Telegraphisten darf, wenn regelmässig ein so lebhafter Zug- und Depeschenverkehr besteht, dass sie während ihrer Dienstzeit ununterbrochen und angestrengt thätig sein müssen, 8 Stunden nicht überschreiten. In allen anderen Fällen kann die tägliche Dienstzeit der Telegraphisten entsprechend den für die Stationsbeamten gegebenen Vorschriften bemessen werden.

Für die Rangirmeister soll die planmässige Dauer des täglichen Dienstes, wenn der letztere eine ununterbrochene anstrengende Thätigkeit erfordert, nicht mehr als 8 Stunden betragen. Im übrigen kann der planmässige Dienst der Rangirmeister bis auf 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis auf 14 Stunden erstreckt werden. Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für die Rangirarbeiter.

Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Wagenmeister darf bis zu 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden.

Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der nicht in Stellwerken beschäftigten Weichensteller soll, wenn ihre Weichenbezirke durch den Betrieb fortgesetzt derartig in Anspruch genommen werden, dass nennenswerthe Unterbrechungen der dienstlichen Thätigkeit nicht eintreten, nicht mehr als 8 Stunden betragen. Im übrigen darf der gewöhnliche Weichenstellerdienst planmässig bis auf 12 Stunden und, wenn die örtlichen Betriebsverhältnisse dem Weichensteller wiederholte und ausgiebige Ruhepausen gestatten, sowie an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden bemessen werden. Ausnahmsweise kann der Dienst bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden, wenn in der Dienstschicht eine zusammenhängende Ruhepause von mindestens 4 Stunden gewährt wird. Die tägliche Dienstzeit der im Stellwerksdienst beschäftigten Weichensteller soll bei Anlagen, deren Bedienung eine ununterbrochene angespannte Thätigkeit erfordert, 8 Stunden nicht überschreiten. Im übrigen finden auf den Stellwerksdienst die vorstehenden Vorschriften gleichmässige Anwendung.

Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter darf auf Strecken, welche nur Tagesdienst oder beschränkten Nachtdienst haben, in der Regel 14 Stunden nicht überschreiten. Wenn jedoch die Betriebsverhältnisse auf einer Strecke derartig einfach sind, dass den Bahnwärtern innerhalb ihrer Dienstzeit wiederholt längere Ruhepausen verbleiben, wie namentlich auf Nebenbahnen mit geringem Zugverkehr, so kann die planmässige Dienstdauer unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Bahnwärter nur dienstbereit sein muss, ausnahmsweise bis auf 16 Stunden erstreckt werden. Das Gleiche gilt, wenn die planmässige Dienstdauer durch eine mehrstündige zusammenhängende Ruhepause unterbrochen wird. Auf Bahnstrecken mit vollem Tages- oder Nachtdienste darf die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter nicht mehr als 13 Stunden betragen. Nur an den Tagen des Dienstwechsels kann die tägliche Dienstdauer ausnahmsweise bis auf 14 Stunden erstreckt werden. Wenn die Bahnwärter nur in grösserer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf die Wege zum und vom Dienste entfallende Zeit bei Feststellung der planmässigen Dienstdauer angemessen zu berücksichtigen.

Für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal soll die Diensteintheilung so bewirkt werden, dass die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt für jeden Bediensteten nicht mehr als 11 Stunden beträgt. Inwieweit in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf die zu stellenden dienstlichen Anforderungen eine weitere Einschränkung des regelmässigen Dienstes stattfinden muss, hat die vorgesetzte Dienstbehörde bei Beginn der einzelnen Fahrplanperioden unter eigener Verantwortlichkeit zu prüfen und festzustellen. Die Festsetzung einzelner Dienstschichten bis zur äussersten Grenze von 16 Stunden ist nur gestattet, wenn sie durch ausgiebige Ruhepausen unterbrochen werden oder die an das Personal zu stellenden dienstlichen Anforderungen entsprechend einfache sind, so dass nach dem pflichtmässigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personals ausgeschlossen ist. Auf eine 14 bis 16stündige Diensttour soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, welche soweit als möglich in die Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens zu verlegen ist. Bei dem Lokomotivpersonal soll die innerhalb der Dienstschicht im Zugdienste zurückzulegende planmässige Fahrzeit auf der Lokomotive keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen. Für das Lokomotivpersonal soll die planmässige Dauer des Rangirdienstes, wenn er eine ununterbrochene angestrengte Thätigkeit erfordert, den Zeitraum von 8 Stunden nicht überschreiten.

Jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Bedienstete soll monatlich mindestens einen Ruhetag und, wenn er im Zugbegleitungs- oder Lokomotivdienste überwiegend ausserhalb des amtlichen Wohnortes beschäftigt ist, monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten.

Dem Betriebspersonal, soweit es auch an den Sonn- und Feiertagen zum Dienste herangezogen zu werden pflegt, ist an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage Gelegenheit zur Theilnahme an dem Gottesdienste zu geben. Sofern hierzu die auf die Sonntage entfallenden Ruhetage nicht ausreichen, ist die zum Besuche des Gottesdienstes erforderliche dienstfreie Zeit zu gewähren, ohne dass es der Nachsuchung eines besonderen Urlaubs zu diesem Zwecke bedarf, und auch ohne dass eine Beeinträchtigung der Ruhezeiten eintritt.

Als planmässige tägliche Dienstdauer im Sinne dieser Vorschriften gilt derjenige Zeitraum, welcher zwischen zwei nach den nachstehenden Grundsätzen berechneten Ruhezeiten liegt. Als Ruhezeit gilt jeder vom Dienst oder Dienstbereit-

schaft freie Zeitabschnitt, welcher in ununterbrochener Folge: bei dem übrigen Personal mindestens 8 Stunden, bei dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal mindestens 10 Stunden, falls die Ruhe in der Heimath, und mindestens 6 Stunden, falls die Ruhe ausserhalb der Heimath verbracht wird, beträgt. Doch ist für letzteres Personal auch eine Ruhepause von mindestens 6 bis zu 10 Stunden in der Heimath als Ruhezeit dann anzusehen, wenn sie zwischen solchen Dienstschichten liegt, welchen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden in der Heimath vorangeht oder folgt. Ausnahmsweise kann auf Nebenbahnen eine Ruhepause von mindestens 8 bis zu 10 Stunden in der Heimath als Ruhezeit angerechnet werden, falls nach dem pflichtmässigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personals unter allen Umständen ausgeschlossen ist. Ruhepausen von geringerer als der vorstehend bezeichneten Dauer gelten nicht als Ruhezeiten. Sie sind daher ebenso, wie die Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft, in die planmässige Dienstschicht einzurechnen. Bei Bemessung der planmässigen Dienstdauer des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals ist diejenige Zeit, während welcher die Bediensteten vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte usw. dienstlich in Anspruch genommen werden, überall, sowohl in als ausserhalb der Heimath, als Dienstzeit in Anrechnung zu bringen. Die Bediensteten der oben näher bezeichneten Klassen dürfen nicht mehr als 7 Nächte hintereinander im Nachtdienste beschäftigt werden. Bei Bemessung der Ruhetage ist nur diejenige völlig dienstfreie Zeit zu rechnen, welche sich an eine Ruhezeit von 12 Stunden in ununterbrochener Folge anschliesst. Der Ruhetag beträgt einschliesslich dieser 12 Stunden 24 Stunden. Die Vorschriften finden auch auf die im Betriebsdienste beschäftigten diätarischen Beamten und Hilfsbeamten gleichmässige Anwendung. Werden Bedienstete aus ihrer gewöhnlichen Beschäftigung z. B. in der Rotte oder Werkstätte, zur stundenweisen Aushilfe in einem Zweige des bezeichneten Stationsdienstes herangezogen, so ist bei Bemessung der zulässigen Dienstdauer die Zeit der gewöhnlichen Beschäftigung anzurechnen. Bei Strecken- und Werkstättenarbeitern hat diese Anrechnung in der Weise zu geschehen, dass als volle Tagesleistung in der gewöhnlichen Beschäftigung ein Zeitraum von längstens 10 Stunden ausschliesslich der Mittagsruhe angenommen und danach berechnet wird, welchem Theile der für den Betriebsdienst, in dem die Aushilfe geleistet werden soll, festgesetzten Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung bereits geleistete oder noch zu leistende wirkliche Arbeitszeit gleich zu rechnen ist. Wenn z. B. ein Streckenarbeiter 7 Stunden (ausschliesslich der Mittagspause) in der Rotte beschäftigt gewesen ist, und dann zum Dienst auf einem Bahnwärterposten, für welchen eine 12stündige Dienstzeit festgesetzt ist, herangezogen wird, so ist ihm die Rottenarbeit mit $\frac{7 \times 12}{10} = 8^2/_5$ Stunden anzurechnen, sodass er höchstens noch $3^3/_5$ Stunden im Bahnwärterdienste beschäftigt werden darf.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

Im vorgenannten Verein hielt jüngst Herr Eisenbahndirektor a. D. A. Lazar einen Vortrag über die eigene und fremde Betriebsführung auf den Linien der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft, in dem derselbe folgendes ausführte:

Das Netz der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft in der Gesammtlänge von 478 km bietet in Bezug auf die Art und Weise der Betriebsführung von Lokalbahnen ein dankbares Feld zu diesbezüglichen Studien. In früherer Zeit hatten die Lokalbahnen unter der Ungunst der Verhältnisse einen schwierigen Stand, da weder die anschliessenden Hauptbahnen, noch der Staat, die Länder oder sonstige Interessenten zu einer entsprechenden finanziellen Unterstützung geneigt waren. Bei dieser Sachlage waren diese Bahnen an und für sich schon auf den eigenen Betrieb angewiesen, was auch bei den ersten von der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft hergestellten Linien der Fall war. Die grossen und nicht zu überschätzenden Vorzüge der selbständigen Betriebsführung äussern sich in der vollkommenen Unabhängigkeit der Bauausführung mit Berücksichtigung der vorliegenden besonderen Verhältnisse, in der vollen Tariffreiheit beim Güterverkehre, worin ein wesentliches Moment für die Prosperität der einzelnen Lokalbahnen erblickt werden könne, und in der Pflege des Personenverkehres durch zweckmässige Fahreintheilungen, wie nicht minder in der Möglichkeit, die Nebenbahnen durch Vereinfachung des Betriebsdienstes und seiner Durchführung, Erstellung rationeller Gütertarife und Personenfahrpreise usw. ertragsfähiger zu gestalten. Diesen Lichtseiten stehen aber auch Nachtheile gegenüber und als solche bezeichnet Redner einerseits die Unzulänglichkeit des Fahrparkes und die damit im Zusammenhange stehende kostspielige Umladung der Güter, andererseits mangels eigener Reparaturwerkstätten die grösseren Kosten der Erhaltung bei den Fahrbetriebsmitteln. Erst Anfang der Achtzigerjahre erlangten die Lokalbahnen durch die ihnen zugewendeten staatlichen Unterstützungen und durch die Uebernahme der Betriebsführung unter günstigen Bedingungen eine erhöhte Bedeutung. Dieser Umschwung bewirkte in den Betriebsverhältnissen der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft insofern eine einschneidende Aenderung, als dieselbe, den Eigenbetrieb aufgebend, Betriebsverträge mit der Staatsverwaltung und den an ihre Linien anschliessenden Privathauptbahnen zum Abschlusse brachte. Durch tabellarische Zusammenstellungen, welche die wesentlichsten Bestimmungen der mit den einzelnen betriebführenden Verwaltungen abgeschlossenen Uebereinkommen enthalten, wird in den weiteren Ausführungen des Vortragenden auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen, welche mit diesen Verträgen gemacht wurden. Die Gesellschaft konnte hierdurch ihr Anlagekapital mit $4^1/_2\,\%$ verzinsen und in den letzten Jahren ihres Bestandes sogar eine Dividende von $4^3/_4\,\%$ zur Vertheilung bringen. Der staatlichen Betriebsführung, welche den kommerziellen Werth der einzelnen Linie festzustellen in der Lage war, folgte in letzter Reihe im Jahre 1894 die staatliche Einlösung aller Linien der Gesellschaft. Anlass hierzu gab der nothwendige Ausbau von Ergänzungslinien, der gesteigerte Verkehr und die hierdurch bedingten Mehreinnahmen, denen relativ geringere Betriebsauslagen gegenüberstanden. Der Vortragende stellt für die Beurtheilung der Frage der Betriebsführung als Ergebniss seiner langjährigen Erfahrungen die folgenden, wichtigsten Gesichtspunkte auf:

1. Bei Bahnen, die ausschliesslich oder doch zum weitaus grössten Theile dem Personenverkehre dienen, soll stets die eigene Betriebsführung gewählt werden. 2. Bei Lokalbahnen, bei denen der Güterverkehr vorwiegend ist, wäre die Abgabe des Betriebes an die anschliessende Hauptbahn unter den möglichst günstigsten Bedingungen anzustreben und soll der Abschluss eines Betriebsvertrages vor der Konzessionirung erfolgen, und wo der Staatsbetrieb vorgesehen ist, auch Gegenstand der Konzessionsverhandlungen sein. 3. In den Betriebsverträgen soll seitens der Hauptbahnen für die ihnen aus dem Verkehre der Lokalbahnen zukommenden Mehreinnahmen auf eine angemessene Entschädigung an die letzteren Rücksicht genommen werden. 4. Die sämmtlichen zu Lasten der Lokalbahn fallenden Betriebsausgaben sollen, unter Berücksichtigung aller durch die Entstehung der Lokalbahn erwachsenen Vortheile, mit einer fixen, möglicht niedrig gehaltenen Quote der Betriebseinnahmen und unter Bedachtnahme auf eine nach einer vorher aufzustellenden Erträgnissberechnung sich ergebende entsprechende Verzinsung des Anlagekapitals der Lokalbahn festgesetzt werden.

Nur unter diesen Voraussetzungen dürften, wie Direktor Lazar in seinem Schlussworte erwähnt, in Oesterreich noch viele Lokalbahnen von Privaten und Gesellschaften gebaut werden können; andernfalls wird der Bau von Lokalbahnen, lediglich wie bisher, von der bedeutenden finanziellen Unterstützung des Staates, beziehungsweise der Länder abhängig sein.

Bücherschau.

Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Von dem grossen Prachtwerke liegen uns in zwei starken Heften die fünfte bis neunte und die zehnte bis elfte Lieferung vor. Das Redaktionskomitee macht zugleich die Mittheilung, dass nunmehr, da alle Handschriften der Mitarbeiter fertiggestellt sind, sich der voraussichtliche Umfang des Werkes ermessen lässt und mit ungefähr 100 Druckbogen in 50 Lieferungen angegeben werden kann, was eine Theilung in drei, statt der ursprünglich in Aussicht genommenen zwei Bände erforderlich macht. Um auch eine Beschleunigung in der Ausgabe des Gesammtwerkes herbeizuführen, wird die gleichzeitige Drucklegung aller drei Bände bewerkstelligt und die Ausgabe von Lieferungen derselben wird in kürzeren Zwischenräumen erfolgen. Die Ausgabe der zehnten bis elften Lieferung bildet bereits den Beginn des zweiten Bandes.

Das erste der in Rede stehenden Hefte bringt die Fortsetzung der vom Chefredakteur des Unternehmens Hermann Strach verfassten Geschichte der ersten Privatbahnen und der ersten Staatsbahnen. Dieses Heft ist, sowohl was den Inhalt, als den reichen Schmuck an trefflich ausgewählten und künstlerisch ausgeführten Illustrationen anbelangt, wohl geeignet, dem Werke in weitesten Kreisen neue Freunde zu gewinnen. Es bringt nicht weniger als 150 Vollbilder, Porträts, Karten und Skizzen, die theilweise das grösste Interesse beanspruchen, bisher meistens unbekannt waren und sich nach

allen Richtungen hin verzettelt, in Bibliotheken, Museen, Archiven und im Besitze von Privatpersonen befunden hatten. Es muss wirklich als ein Verdienst Strach's bezeichnet werden, der mit emsigem Sammelfleisse und glücklichem Spürsinne diese anschaulichen und künstlerischen Belege unserer Eisenbahnentwickelung der Vergangenheit und der Vergessenheit entriss. Auf diese Illustrationen und bildliche Ausschmückung ist zweifelsohne grosser Werth zu legen, ein grösserer, als gemeinhin angenommen wird. Sie dienen nicht nur zum besseren Verständnisse des Textes, sondern der Gegenstand selbst wird in unvergleichlicher Weise veranschaulicht, unserem Empfinden und dadurch uns persönlich näher gerückt. Ich möchte dieses Moment um so mehr betonen, als man heute mehr als jemals früher zur Erkenntniss gelangt, dass die Wirthschaftsgeschichte ein unentbehrliches Korrelat der theoretischen Nationalökonomie bildet und manche ohne sie überhaupt nicht zum Verständnisse der gegenwärtigen Zustände kommen kann, aber auch in der Wirthschaftspolitik sich nicht zurecht findet. Und gerade daran hat man ja die längste Zeit — es gilt dies für Deutschland wie für Oesterreich — nicht gedacht, dass auch die Eisenbahnen ihre Geschichte haben und dass gerade diese Geschichte in ihrem Zusammenhange mit der ganzen Volkswirthschaft einen hervorragenden, nicht zu entbehrenden Bestandtheil der Geschichte unserer gesammten kulturellen und civilisatorischen Entwickelung bildet.

Was den textlichen Inhalt betrifft, so haben sich die in der letzten Besprechung*) zum Ausdrucke gebrachten Befürchtungen hinsichtlich nicht genügender Hervorhebung ungünstiger Entwickelungsmomente infolge von Fehlern der Eisenbahnpolitik bisher nicht erfüllt. Man muss ja dabei gerechterweise in Erwägung ziehen, dass in einem Werke, wie das vorliegende eines ist, eine zersetzende und ätzende Kritik, die an sich häufig zu begrüssen ist und die unter Umständen gewiss von grossem sachlichen Werthe sein mag, keine Aufnahme finden kann, und auch, ohne damit den Thatsachen Gewalt anzuthun und sich von der historischen Wahrheit zu entfernen, nicht aufgenommen zu werden braucht. Es genügt in solchem Falle die gewissenhafte Mittheilung der unverkürzten und unentstellten Thatsachen, ohne alle subjektiv gehaltenen Randglossen, so dass sich jeder aus dem zu Tage geförderten und geschickt zusammengefassten und gruppirten Materiale sein Urtheil, bezw. das richtige Urtheil, selbst mit Leichtigkeit bilden kann. In dieser Hinsicht wäre nun allerdings zu wünschen gewesen, dass sich der Verfasser des gegenständlichen Abschnittes weniger Beschränkung in Mittheilung des ihm jedenfalls zur Verfügung gestandenen Materials auferlegt hätte.

Auf eine eingehende Besprechung aller Theile der fleissigen Arbeit muss hier verzichtet werden; nur einzelne Momente seien hervorgehoben.

So muss als besonders anziehend der abgedruckte Bericht über die am 23. November 1837, also vor gerade 60 Jahren, ausgeführte erste Probefahrt auf der ersten österreichischen Bahnstrecke Floridsdorf-Wagram bezeichnet werden, in dem wie wohl in wenig anderen Kundgebungen jener Zeit das naive Staunen gegenüber jenem Wunderwerk der Technik zum Ausdruck kommt.

Von Interesse ist auch die Schilderung des ersten Militärtransportes und der sich daran knüpfenden Folgerungen und Hoffnungen, dann vor allem die Geschichte der Entdeckung des für die eisenbahnliche und industrielle Entwickelung in der Folge so wichtig gewordenen grossen Ostrau-Karwiner Kohlenbeckens und die Vorgeschichte des Baues der Semmeringbahn.

Bildet dieser Theil des Werkes mehr eine Aneinanderreihung aller sorgfältig erhobenen geschichtlichen Thatsachen, zeigt er uns die stattliche und räumliche Entwickelung, so besitzt das zweite, die zehnte bis elfte Lieferung umschliessende Heft um so grössere prinzipielle und aktuelle Bedeutung. Es befasst sich mit Oesterreichs Eisenbahnen und ihrer Beziehung zur Staatswirthschaft und hat den gegenwärtigen österreichischen Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Wittek zum Verfasser. Wenn nicht bereits dieser Umstand das Interesse an der Arbeit erhöhen müsste, so geschähe dies schon durch den Inhalt des Heftes, der in hohem Grade bedeutungsvoll ist und zweifelsohne eine werthvolle Bereicherung der zeitgenössischen Fachlitteratur bildet.

Der I. Abschnitt gibt zu weiteren Bemerkungen keinen Anlass. Er bringt die Umrisslinien für die dimensionale Entwickelung der österreichischen Eisenbahnen von 1848 bis zur Gegenwart, bezw. zeigt den Zusammenhang des Eisenbahnwesens mit der Staatswirthschaft, soweit es sich um die Gesammtziffern der direkten oder subsidiären Verwendung von Staatsmitteln handelt.

Um so grösseres Interesse bietet der II. Abschnitt „Theorie und Litteratur", in denen von Wittek die Beziehungen zwischen Eisenbahnen und Staatswirthschaft vom Standpunkte der Theorie erörtert und diese Beziehungen in nachstehender Weise gliedert:

A. Direkte Einwirkung der Eisenbahnen auf die Staatswirthschaft und zwar a) im speziellen Staatsbudget (Staatseisenbahnbau und -Betrieb, Staatsgarantie und Kapitalbetheiligung usw.), b) Einwirkung in den Etats anderer Dienstzweige, speziell der fiskalischen (Steuerleistung, Post, Telegraph, Militär), c) ausserhalb des Staatsbudgets, indem die Eisenbahnen Bestandtheile des Staatsvermögens bilden.

B. Die indirekten Einwirkungen, und zwar die Beziehungen zur ganzen Transportindustrie, die Einwirkung auf Entwickelung des Wirthschaftslebens und die Steuerkraft, Ortsbildung, Grundwerthsteigerung, Ansiedelung, endlich die Einflussnahme auf die Verkehrsgestaltung durch die Tarife.

Was nun die leitenden Gesichtspunkte betrifft, welche die Theorie für die wichtigste jener Einwirkungen, die staatswirthschaftliche Gebahrung der Eisenbahnen aufstellt, so stellt sich von Wittek ganz und entschieden auf Seite jener österreichischen Fachmänner, welche, wie Kaizl, Eder, insbesondere aber von Weichs-Glon und Steinbach fordern, dass der Staatseisenbahnbetrieb nicht nur für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld aufzukommen, sondern darüber hinausgehend noch Zuschüsse für allgemein staatliche Zwecke zu liefern habe. „— — so besteht wohl kein Zweifel, dass das Augenmerk der Verwaltung in staatswirthschaftlicher Hinsicht auch bei Staatsbahnen auf die Erzielung möglichst hoher Ueberschüsse über die Gesammtkosten gerichtet sein muss —" sind von Wittek's eigene Worte, welche heute, wohl nicht mit Unrecht, als Programm des neuen Eisenbahnministers ausgelegt werden.

Der III. Abschnitt hat die „Eisenbahnen im Staatsbudget unter dem Garantiesystem" zum Gegenstande, in dem uns endlich eine vollständige und offizielle Zusammenstellung aller staatlichen Leistungen in jener traurigen Periode von 1863—1881 gegeben wird.

Im IV. Abschnitt „Staatsbetrieb und Staatshaushalt" wird die, 1880, durch Wiederaufnahme des Staatsbetriebes eingeleitete 3. Periode österreichischer Eisenbahnpolitik besprochen und an der Hand von sehr werthvollen Tabellen die Bewegung der Staatszuschüsse bis zur neuesten Zeit ausgewiesen. Man kann aus denselben entnehmen, dass die Staatsbahnen noch immer ein recht kostspieliges Vergnügen für Oesterreich sind, das an Zuschüssen alljährlich einen Betrag hergeben muss, der dem Ertrage der Grundsteuer nahe kommt!

Der V. Abschnitt betrifft den „Staatsaufwand für Eisenbahnneubau", der VI. Abschnitt „Die Steuerleistung und sonstige öffentliche Leistungen der Eisenbahnen." Was in letzterem Abschnitte die „Steuerleistung" anbelangt, so gelangt hier ein ganz neuer Gesichtspunkt zur Geltung, indem die Steuerleistung der Eisenbahnen den Erträgnissen aus dem Eisenbahnbetriebe, soweit dieselben dem Staatsschatze zugute kommen, zugeschlagen wird, wodurch sich natürlich ein ganz wesentlich günstigeres Bild ergibt. — Ob dieser Vorgang zulässig ist, — diese Frage ist zu ernst und zu interessant, um hier mit einigen Worten abgethan werden zu können; sie dürfte manchen Einwendungen begegnen.

Von Interesse sind in diesem Abschnitte auch die gebrachten Daten über die Leistungen der österreichischen Eisenbahnen für Post, Telegraph und Militär. Im Sinne des früher besprochenen Grundsatzes müssen allerdings auch diese bezifferten Leistungen den Eisenbahnerträgnissen zugeschlagen werden.

Im VII. Abschnitte „Gesammtbilanz der staatlichen Eisenbahngebahrung" wird an dem Sinken des Passivsaldos gezeigt, wie denn doch die finanzielle Besserung unverkennbar ist, und wie bei Berücksichtigung einer Reihe von Faktoren heute doch schon behauptet werden kann, dass die Eisenbahnen Oesterreichs sich für die Staatswirthschaft und den Staatshaushalt trotz der grossen Opfer, welche ihre Entwickelung zeitweilig den Staatsfinanzen auferlegte, doch andererseits als eine dem Staatsschatze ansehnliche Zuschüsse und mannigfache Vortheile bringende Institution bewährt haben.

Im letzten Abschnitte „Der Eisenbahnetat in der Gegenwart" bietet neben dem retrospektiven Schlussworte, das in knappster Form alles wesentliche meisterhaft zusammenfasst, ein ganz besonderes Interesse jene Stelle, in der Herr von Wittek gewissermaassen für sich den Schluss zieht aus allen seinen reichen Erfahrungen und hochbedeutsamen Untersuchungen und Forschungen: „das Ziel, reine Gebahrungsüberschüsse aus dem Eisenbahnwesen für die allgemeinen Staatsbedürfnisse heranzuziehen, ist ein so hohes, und angesichts der auf allen Gebieten, namentlich auch bei den nicht unmittelbar produktiven Dienstzweigen rapid steigenden Anforderungen an den Staatsschatz ein so aktuelles, dass seine Erreichung als

*) Nr. 47 Jahrg. 1897 d. Ztg.

eine der nächsten und wichtigsten Aufgaben der staatlichen Eisenbahn- und Finanzpolitik bezeichnet werden muss."

Herr von Wittek würde der österreichischen Eisenbahnpolitik gewiss nicht diese Aufgabe gestellt haben, wenn nicht auch er sich voll bewusst wäre, dass diese Aufgabe mit voller Gewissheit zu lösen ist. G.

Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat eine neue Ausgabe des **Stationsverzeichnisses der Eisenbahnen**, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 Anwendung findet, in französischer Sprache bearbeitet, welche 26 Bogen stark, bei dem bezeichneten Amte zum Preise von 1 Frcs. für das Exemplar (zuzüglich Porto) bezogen werden kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II, Heft 3. Druckfehlerberichtigung. In dem mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 zur Einführung kommenden neuen Tarif-Theil II, Heft 3 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes ist auf Seite 18 der Frachtsatz der Stückgutklasse I bei Coblenz Rheinb. von 3,53 auf 2,53 ℳ abzuändern und auf Seite 40 beim Frachtsatze für Judenburg im Schnitt I a das Verweisungszeichen *) zuzusetzen.

Wien, am 5. Januar 1898. (93)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Nachdem am 15. Januar 1898 die Neubaustrecke Lebach-Nonnweiler für den Güterverkehr eröffnet werden wird, treten mit diesem Zeitpunkte die im IV. Nachtrag zum 7. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs für die neu aufgenommenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken vorgesehenen Tarifentfernungen und Frachtsätze, mit Ausnahme jener für die Stationen Hentern und Krettnich, in Kraft.

Karlsruhe, den 31. Dez. 1897. (94)

Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 3. Januar 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April d. J. der Nachtrag II, welcher unter andern Frachtsätze von unserer Station Vogelheim, sowie solche nach den Stationen Ilfeld und Netzkater der Nordhausen-Wernigeroder Bahn enthält. Die Frachtsätze nach Netzkater gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 31. Dezember 1897. (95)

Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Januar 1898 werden die Stationen Luckau und Zöllmersdorf der niederlausitzer Eisenbahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt im allgemeinen Klassenverkehre sowie bei den allgemeinen Ausnahmetarifen nach den Entfernungen für die Station Uckro des Direktionsbezirks Halle zuzüglich von 8 km für Station Luckau und von 4 km für Station Zöllmersdorf.

Dresden, den 31. Dezember 1897.

Königliche Generaldirektion (96)
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. Die Stationen Asbach (Westerwald), Birlinghoven, Buchholz (Westerwald), Eudenberg, Feldhoferbrücke, Hanfmühle, Krautscheid, Oberpleis, Rupprichterroth, Uckerath-Dahlhausen und Waldbröl der Brölthaler Bahn werden für den Versand von Eisenerz mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 5. Januar 1898. (97)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch- und norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Am 10. März 1898 treten ausser Kraft:

1. die im Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Kamenz, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen einerseits, und schweizerischen Stationen andererseits;
2. die in den Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr Theil II, Heft 5, erste Abtheilung vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen und Heft 5, zweite Abtheilung vom 1. November 1894 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Eutritzsch, Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz, Leipzig-Berliner, -Eilenburger, -Magdeburger und -Thüringer Bahnhof, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen einerseits und schweizerischen Stationen andererseits.

Die Einführung neuer Frachtsätze für die genannten Verkehrsverbindungen, womit theils Ermässigungen und theils Erhöhungen sowie Verkehrsbeschränkungen verbunden sein werden, wird seiner Zeit besonders bekannt gemacht.

Dresden, am 3. Januar 1898. (98)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr. Am 15. Januar d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. August 1895 der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend neben sonstigen, bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Stationen der Strecke Lebach - Nonnweiler sowie anderweite Entfernungen für die Stationen Dirmingen, Eppelborn, Hölz und Lebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken usw.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 4. Januar 1898. (99)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-belgischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. gelangt ein Ausnahmetarif für Malz bei Aufgabe von 10 000 kg von Bayern nach Belgien zur Einführung.

Näheres ist im Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfahren.

Köln, den 5. Januar 1898. (100)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Mingolsheim der badischen Staatseisenbahnen wird mit Geltung vom 1. Januar 1898 in das Heft 5 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs mit den um 2 km erhöhten Entfernungen der Station Langenbrücken aufgenommen.

Strassburg, den 29. Dezember 1897. (101)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.) Am 10. Januar d. J. gelangt der Nachtrag XI zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen enthält derselbe:

1. neue Entfernungen für:
   a) die Stationen Dachwig, Dehlitz (Saale), Elxleben, Hohenmölsen, Kühnhausen, Oberweimar, Rippach-Poserna, Webau, Werschen, Witterda und Zwötzen, preuss. Staatsb. des Direktionsbezirks Erfurt,
   b) die Stationen Blankenheim, Sandersdorf, Tannepöls und Zörbig des Direktionsbezirks Halle,
   c) die Station Neugarten des Direktionsbezirks Magdeburg;
2. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Burgtonna, Döllstädt, Erfurt, Gispersleben, Gräfentonna, Herbsleben, Ilversgehofen, Ringleben-Gebesee, Tennstedt und Walschleben des Direktionsbezirks Erfurt sowie Gross-Köris des Direktionsbezirks Halle;
3. anderweite ermässigte Entfernungen zwischen verschiedenen älteren Stationen infolge Eröffnung der Strecken Bitterfeld-Stumsdorf, Duderstadt-Leinefelde und Langensalza-Kühnhausen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 5 für Wegebaumaterialien, 6 b für Braunkohlen,

8 für Giesserei-Roheisen und 19 bezw. 20 für thüringische usw. Waaren;
5. einige Berichtigungen.

Die Entfernungen für die Station Oberweimar treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung dieser Station in Kraft.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen, mit Ausnahme derjenigen für Gross-Köris, welche bereits früher veröffentlicht und eingeführt wurden, sind erst vom 1. März 1898 ab gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Januar 1898. (102)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw., Heft 1 vom 1. April 1897 und Heft 2 vom 1. Oktober 1895. Am 1. Januar 1898 tritt zum Heft 1 der Nachtrag II und zum Heft 2 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend (Heft 1 u. 2) Frachtsätze für die Station Vogelheim und (Heft 2) für die Stationen Dahlbusch-Rotthausen (Zechen Dahlbusch I, III u. IV) und Schalke Süd des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen. Preis der Nachträge je 0,10 ℳ.

Essen, den 31. Dezember 1897. (103)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 8. Heft des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 der Nachtrag V ausgegeben worden. Derselbe enthält ausser den bereits im Verfügungswege durchgeführten und schon früher bekannt gemachten Tarifmaassnahmen noch Entfernungen für die in den direkten Güterverkehr neu aufgenommenen Stationen Eichelscheiderhof der pfälzischen Eisenbahnen und Mingolsheim der gr. badischen Staatseisenbahnen, sowie besondere Ausnahme-Frachtsätze für Steinkohlen deutscher Herkunft, welche zu Schiff in Ludwigshafen am Rhein, Maximiliansau oder Speyerer Hafen ankommen und von da mit der Bahn weiter gehen.

Karlsruhe, den 31. Dezbr. 1897. (104)
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt. Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der sächsischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhält mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 ab die Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt."

Berlin, den 1. Januar 1898. (105)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Die unter dem 20. Dezember 1897 erlassene Bekanntmachung, betreffend die Aenderung des Artikelverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 15 der Tarifhefte 1 und 2 wird wie folgt ergänzt:

Für die unter c und d genannten Artikel (Pfeifenerde, Porzellanerde etc.) gelten die Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs 15 c, für die unter e genannten Artikel (Chamottesteine etc.) sind die Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs 15 d anzuwenden.

Breslau, den 3. Januar 1898. (106)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V.) Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1898 wird die nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle Strebelow an der Strecke Stargard i. Pm.-Kreuz in den Gruppenwechseltarif I, II/V (ostdeutsch-mitteldeutscher Verkehr) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 3. Januar 1898. (107)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berichtigung eines Frachtsatzes. Ostdeutsch-österreichischer Verband. Der unterm 17. Dezember 1897 veröffentlichte Frachtsatz für Eisen und Stahl der Abtheilung C zwischen Prag usw. und Ratibor wird vom 8. d. Mts. ab von 230 ℳ in 216 ℳ abgeändert.

Breslau, den 4. Januar 1898. (108)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Eisenbahnverband. Theil II Heft I. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1898 gelangt zwischen Falkenau und Teschen K. O. E. unter den für den Ausnahmetarif Nr. 1 geltenden Bedingungen für Getreide, Mühlenfabrikate usw. der direkte Frachtsatz von 94 ℳ zur Einführung.

Breslau, den 31. Dezember 1897. (109)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. Vom 27. Dezember 1897 alten Stils/8. Januar 1898 neuen Stils ab werden die Stationen Medrojedewo, Edrowo, Waldai, Dworez, Ljubniza, Litschkowo, Bjeglowa, Pola, Lowat, Staraja-Russa, Tuleblja, Wolot, Morino, Dno, Porchow, Podszewi und Karamyschewo der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn in die Tabelle I a und I b des vom 1./13. April 1893 gültigen deutsch-russischen Ausnahmetarifs 8 für Flachs und Hanf aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den deutschen Stationen der erwähnten Tariftabellen zu erfahren.

Bromberg, den 31. Dezember 1897. (110)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Januar 1898 wird die Station Mochbern in den Ausnahmetarif 8 a für Giesserei-Roheisen als Empfangsstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 2. Januar 1898. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit den kgl. bayerischen Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit ab 15. Januar 1898 wird die neueröffnete Güter-Abfertigungsstelle München Rangirbahnhof in die direkten Güterverkehre der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen und zwar vorläufig mit den für München Centralbahnhof gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften einbezogen.

München, im Dezember 1897. (112)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juli 1896. Mit Wirksamkeit vom 7. Januar werden die Stationen Krupa und Renc der Buschtêhrader Eisenbahn in den Tarif aufgenommen.

München, im Januar 1898. (113)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von der Station Simpelveld der grossen belgischen Centralbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken, welcher gegenüber dem am gleichen Tage zur Aufhebung gelangenden Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1895 Frachtermässigungen enthält, in Kraft. Das Nähere ist bei den betr. Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 6. Januar 1898. (114)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermässigung für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im österreichisch-ungarisch-schweizerischen und im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, wird für Transporte von Mehl und sonstigen Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), O-Buda-Filatorigát, ferner den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen

nach schweizerischen Stationen, nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, sowie nach Stationen der französischen Ostbahnen, ein Frachtnachlass

ad a) von 8 Cts. pro 100 kg,
ad b) von 13 Cts. pro 100 kg

von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt u. z.:

Tarif Theil III, Heft 1 und 2 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes,
Tarif Theil III, 1. und 2. Heft des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1899 zu bewirken ist, und zwar ad a) an die k. k. Staatsbahndirektion in Wien und ad b) an die Direktion der königl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest.

Wien, am 5. Januar 1898. (115)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Theilweise Ermässigung der Frachtsätze der im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893 bezw. in den Nachträgen III und V hierzu enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 und 25.) Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten

Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich mehrerer Relationen unter Aufrechthaltung der für die besagten Ausnahmetarife gültigen Bestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898, eine Ermässigung bis zu 29 ₰ pro 100 kg.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch letztere im Kartirungswege zur Anwendung gelangen, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 5. Januar 1898. (116)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Oesterreich. Ermässigung des Ausnahme-Frachtsatzes für überseeische Eisenerze von Stettin nach Mähr.-Ostrau. Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898, wird für überseeische Eisenerze von Stettin nach Mähr.-Ostrau, bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 Kilogramm Ladegewicht und bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 45 000 kg der ermässigte Frachtsatz von **83,9** ₰ pro 100 kg im Kartirungswege berechnet.

Der für solche Transporte rücksichtlich der gleichen Relation im Nachtrag II, zu dem vom 1. Juni 1894 gültigen Verbands-Gütertarife, Theil II — Heft 1 enthaltene Frachtsatz von 84 ₰ pro 100 kg tritt hierdurch ausser Kraft.

Wien, am 2. Januar 1898. (117)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Nüsse. Mit Gültigkeit vom 1. Januar bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1898, gelangen für den Transport von Nüssen bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von ...	nach						
	Augsburg	Bamberg	München C. B.	Neu-Ulm	Nürnberg C. B.	Regensburg	Würzburg
	Frachtsätze pro 100 kg in Centimes						
Bacau	852	817	827	882	807	783	846
Jassi	849	814	824	879	804	780	843
Pascani	819	784	794	849	774	750	813
Roman	836	801	811	866	791	767	830
Targul-Frumos .	833	798	808	863	788	764	827

Wien, im Januar 1898. (118)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 19. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3 000 ℳ: 27 124 325 519 604 700 778 792 863 975.

Littera B zu 2 000 ℳ: 1047 1097 1173 1235 1243 1446 1562 1702 1801 1803 1914 2230 2338 2390 2442.

Littera C zu 1 000 ℳ: 2541 2644 2840 2888 2897 2930 3171 3252 3350 3474 3561 3742 3970 4008 4157 4167 4338 4347 4628 4672 4715 4723 4787 4804 4842 4968 5082 5120 5139 5177 5209 5213.

Littera D zu 500 ℳ: 5503 5508 5641 5745 5765 5833 5843 5861 5937 5959 6006 6287 6352 6381 6497 6533 6590 6736 6782 6888 7180 7182 7238 7304 7447 7632 7701 7706 7975 7982 8215 8350 8454 8764 8770 8909 9235 9283 9350 9412 9440 9597 9710 9738 9949 10026 10068 10159 10219 10277 10286 10423 10486 10979 11059 11095 11241 11262 11383 11395 11420 11456.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie III Nr. 6 bis 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritätsobligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 17. Ausloosung (4. Janr. 1896):
Littera C Nr. 4132,
„ D „ 5949;
b) von der 18. Ausloosung (5. Janr. 1897):
Littera C Nr. 3166,
„ D „ 6035.

Die eingelösten Obligationen nebst den zugehörigen Kupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 5. Januar 1898. (119)
Die Direktion.

---

4. Offene Stellen.

Stations-Diätar
zum 15. Februar 1898 gesucht.

Anfangsgehalt 800 ℳ jährlich. Ausserdem wird freie Dienstkleidung gewährt. Probedienstzeit 3 Monate. Anstellung gegen beiderseitige 3monatliche Kündigung. 600 ℳ sind als Kaution beim Eintritt zu hinterlegen. Bewerber müssen mit dem Stations- und Abfertigungsdienst vertraut sein.

Gesuche mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf sind bis zum 15. Januar 1898 an uns einzureichen.

Perleberg, den 30. Dezember 1897. (120)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.
Settgast.

Ein in Kontrolarbeiten erfahrener Beamter wird zum sofortigen Eintritt gesucht. Offerten mit Lebenslauf und Gehaltsansprüchen nebst Zeugnissen sind zu richten an die Expedition dieses Blattes unter **W. 81.** (121)

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu einer am
Freitag, den 21. Januar 1898, Mittags 12 Uhr, in Leipzig im kleinen Saal des Börsengebäudes stattfindenden ausserordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:
Revision des Gefahrentarifs.

Lübeck, den 3. Januar 1898. (122)
Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht.

Anzeigen.

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.
Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Für ein der **Hall Signal Company** in **New-York** unter **Nr. 79686** in **Deutschland patentirtes**
‚Durch elektrische Treibmaschine bewegtes Signalstellwerk'
werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber **vergeben.** Interessenten mögen sich betreffs Bedingungen und näherer Angaben wenden an **C. Kesseler,** Patent- u. Technisches Bureau, Dorotheenstr. **32, Berlin NW.**

Bedeutende Preisermässigung.

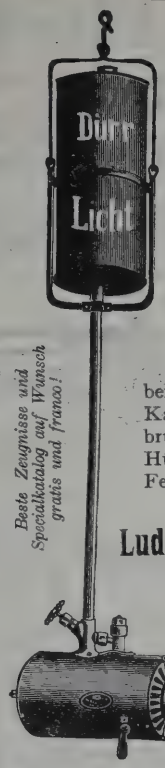
Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.



Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

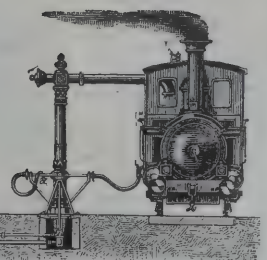
Im Eisenbahn-Bau und -Betrieb erfahrene Bauingenieure (eventuell Regierungs-Baumeister) werden von einer Bahngesellschaft zum baldigen Dienstantritt in leitender, bei guten Leistungen dauernder Stellung gesucht.

Offerten nebst Lebenslauf, Gehaltsansprüchen und Attesten in Abschrift unter **A B 100** an die Exp. d. Ztg. erbeten.

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus“

oder Elevatorbetrieb



Locomotiv-Injector
„System Neuhaus“
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

Kosten-Anschläge, Skizzen etc. — gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

F. A. Dörner,

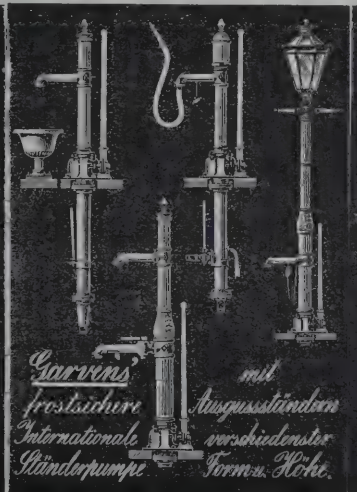
Inhaber: **Anton Dörner,**
Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,
Leipzig-Stötteritz,
empfiehlt seine langjährig bewährten
1897 neumodellirten
Maschinen.
Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Pumpen

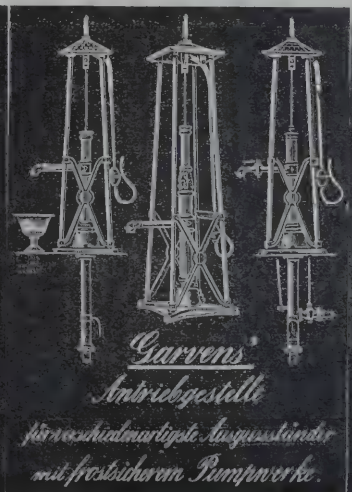
aller Arten.

Verschiedenste Grössen u. Anordnungen f. Antrieb durch Menschen-, Thier- od. Elementarkraft.

Saug-, Saug- u. Hebe-,
Saug- u. Druck-, Spritz-,
Tiefbrunnen-Pumpen,
Rotirpumpen, Widder,
Röhrenbrunnen.

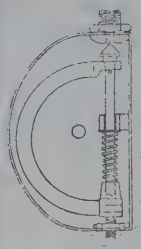


Garvens' frostsichere Internationale Ständerpumpe mit Ausgussständern verschiedenster Form u. Höhe.



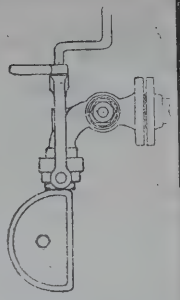
Garvens' Antriebgestelle für verschiedenartigste Ausgussständer mit frostsicherem Pumpwerke.

Commandit-Gesellschaft
für Pumpen-
& Maschinenfabrikation
W. GARVENS
HANNOVER
BERLIN, Kanonierstr. 1.
KÖLN, Am Grüngürtel 21/23.
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 19.
WIEN, Walfischgasse 10.
Illustr. Cataloge portofrei.
GARVENS' PUMPEN
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.



Condensationswasser-Ableiter

System Heintz.



Einfachster und kleinster der bis jetzt existirenden Apparate in jeder Stellung, unabhängig von Erschütterungen, sicher, ohne Dampfverlust arbeitend, und dem Einfrieren nicht ausgesetzt. Grosser Hub des Abschluss-Ventiles. Besonders geeignet als Ersatz der Schluss- und Schlauchhähne der

Dampfheizungen der Personenwagen

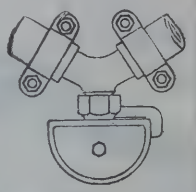
da bei deren Verwendung, die **ständigen Verluste von Dampf,** und alle **Belästigungen durch Ausströmen** desselben wegfallen.

Ersatz für die Ausblasehähne der Lokomotiven,

wo sie, weil automatisch funktionirend, die complizirten Hahnzüge u. s. w. entbehrlich machen.

Prospekte gratis und franko. Kostenlose Zurücknahme nicht entsprechender Apparate.

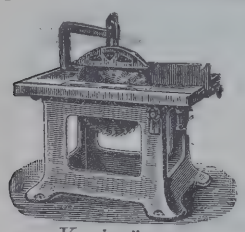
Referenzen: Verwaltung der französischen Ostbahn, der belgischen Staatsbahn, der Gotthardbahn und der Gr. badischen Staatsbahn. Bis jetzt ca. 2500 Apparate an Eisenbahnverwaltungen geliefert. 5500 in Bestellung.



Erfinder und Fabrikant: **A. Heintz,** Mech. Werkstätte, Herstal, b. Lüttich.

---

2. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.



Kreissäge.

Heckner & Co.

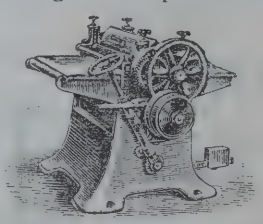
Braunschweig.

Specialfabrik für

Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen

neuester, bestbewährter Construction.

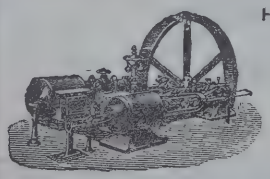
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT



seit 1868:

Moderne Dampfmaschinen von 4 bis 200 Pferdestärken

sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.

Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

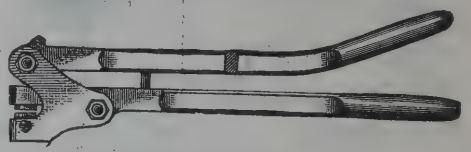
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. **J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).**

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

PIANINOS

mit Siegel's Deutsch. Reichs-Patent Nr. 94 025 Eisen-Konstruktion haben gegen Feuchtigkeitseinflüsse **grösste Widerstandsfähigkeit,** die nicht von der durchweg üblichen Bauart erreicht wird, daher **grösse Dauerhaftigkeit,** leisten **grösste Garantie** für Stimmhaltung, haben trotz der Eisenkonstruktion **grosse edle Tonfülle,** haben nur geringes Mehrgewicht (Piano 1,30 m hch wiegt 520 Pfund) sind nicht theurer als jetzige Qualitäts-Pianinos.

R. Siegel, Stade.

Gegründet 1849.

Die Klaviervirtuosin Frau **Johanna Susmann-Burmester, Hamburg,** urtheilt:

Die Tonfülle, Klangschönheit, angenehme Anschlagsart und Repititionsfähigkeit des nach Ihrem Pat. Nr. 94 025 gebauten Pianino kommen geradezu einem Flügel gleich und haben mich im höchsten Grade überrascht.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Sensationelle Neuheit. ❋ Patentirt! ❋

Ocarina

aus echt Meissner **Porzellan.**

Hochelegantes Aeussere.

Grossartige Tonfülle. Alle Instrumente **chromatisch** rein **gestimmt.**

Freyer & Co., Porzellan-Ocarinafabrik, **Meissen i. S.**

Preisliste u. Notenverzeichn. grat. u. frc.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 3.

Zeitung des Vereins

1898.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Januar 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Einführung von Generalabonnements auf der schweizer. Nordostbahn.
Die Eisenbahnmarke für den Eilgut - Transitverkehr in Dänemark.
Die „Vossische Zeitung“ über die Personentarifreform.
Die dänischen Fahrpreisermässigungen in dem direkten Verkehre mit Deutschland.
Vereinsmittheilungen:
Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Aenderung von Stationsnamen.
Nachrichten:
Deutschland: Denkschrift über die Betriebssicherheit der Eisenbahnen. — Beachtung der Vorschriften für Gebrauch u. Unterhaltung der Luftdruckbremse. — Internat. Expresszug- und Schlafwagen-Gesellschaft. — Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate. — Prämien für Kohlenersparniss bei den sächs. Staatsbahnen. — Jahresbericht der badischen Staatsbahnen. — Aufruf an die Eisenbahnbeamten usw. Berlins und der Vororte. — Deutsche Levantelinie.
Oesterreich-Ungarn: Die Eisenbahnunfälle und der Ausbau des österr. Bahnnetzes. — Einnahmen der grossen österr. Privatbahnen für 1897. — Organisation der österr. Staatsb. — Eröffnung der 1. österr. Lokomotivbahn. — Transportsteuer. — Aussig-Teplitzer E, Elbebrücke. — Buschtêhrader E., Einlösungsrecht. — Buschtêhrader E., 2. Gleis. — Südbahn, Kuranstalten in Abbazia. — Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen. — Vizinalbahnprojekt Béga-Szent György-Ittebe-Párdány. — Hörer des ungar. Eisenbahnkurses. — Raab - Oedenburg-Ebenfurter E., Goldobligationen. — Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. — Betriebsergebnisse der Budapester Strassenbahnen. — Budapester elektr. Stadtbahn - Aktiengesellschaft.
Belgien: Verstaatlichung der Bahnlinien von der französ. Grenze nach Namur u. Lüttich. — Verstaatlichung des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger E.
Vereins-Ausland: Volksabstimmung über die schweizer. Eisenbahnverstaatlichung. — Betriebsdienst auf d. schweiz. Nordostbahn. — Einnahmen d. italien. Mittelmeerb. — Italien. Südb., Westinghousebremse. — Italien. Mittelmeerb., Elektrizität als Betriebskraft, Güterwagen amerikan. Bauart. — Durchgangswagen f. d. italien. Mittelmeer- und Südbahn. — Sizilische E., Reiseagentur. — Ueberschüsse d. schwed. Staatsbahnen. — Eisenbahnbauten Schwedens. — Gewerkverein engl. Eisenb.-Angestellten. — Bahn über den Kaukasus. — Eisenbahn Keneh - Assouan (Aegypten). — Bahnprojekt Abu Hamed-Ed Damer. — Engl. Verkehrs - Verbindungen zw. Kapstadt und Alexandrien. — Verkehrsverhältnisse d. argent. Republik. — Kiaotschau u. die chines. Ostbahn. — Eisenbahnen in der Kiaotschaubucht. — Bauschwierigkeiten der chines. Ostbahn. — Thätigkeit d. Chinesen im Bahnbau.
Die Verstaatlichung der niederländisch-südafrikanischen E.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Einführung von Generalabonnements auf der schweizer Nordostbahn.

In der nächsten Sitzung der Tarif- und Rechtskommission des Verwaltungsrathes der schweizer Nordostbahn soll — wie die „Schweizer Bahnen“ melden — auch der Antrag der Direktion betreffend Einführung von Generalabonnements auf dem Netze der Unternehmung zur Verhandlung kommen.

Die wichtige Neuerung wird, wenn sie, wie wir hoffen, ins Leben tritt, vom Publikum zweifellos mit Freuden begrüsst werden. Es mag daher auch für weitere Kreise von Interesse sein, die Motivirung kennen zu lernen, welche die Direktion ihrem Antrage voranschickt. Dieselbe lautet:

Für Personen, welche in der Lage sind, die Eisenbahn häufig benutzen zu müssen, bestehen Abonnementsbillets und zwar folgende:

1. Im internen Verkehr der Nordostbahn
   a) Abonnements für 12, 30, 90, 180, 360 Fahrten in 1 bezw. 3, 6 und 12 Monaten auf einer und derselben Strecke, mit Rabatten von 5—75 % auf den gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtstaxen;
   b) Generalabonnements für das ganze Netz der Nordostbahn (inkl. Zürichsee und Bötzbergbahn) gültig für ein Jahr zum Preise von 800 Frcs. in I., 600 Frcs. in II. und 400 Frcs. in III. Klasse.

2. Im gesammten schweizerischen Verkehre:

Abonnements zur Fahrt mit halben Billets, gültig für

	I.	II.	III.	
	Klasse			
3 Monate, zu . .	90	63	45	Frcs.
6 „ „ . .	150	105	75	„
12 „ „ . .	240	168	120	„

Eine Taxermässigung beginnt also bei diesen Abonnements erst, wenn z. B. in I. Klasse 90, 150, 240 Frcs. an Abonnementstaxen und Billets bezahlt sind.

Diesen Einrichtungen gemäss ist bei der Nordostbahn für diejenigen ausreichend gesorgt, welche dieselbe Strecke häufig, eventuell täglich, während eines längeren Zeitraums befahren. Daher haben bei der Nordostbahn die Jahresabonnements die grösste Frequenz, wogegen die Generalabonnements, weil zu theuer und für kurze Zeit nicht erhältlich, fast ganz ohne Frequenz sind.

Wer auf verschiedenen Strecken häufig fährt, muss sich der unter 2. bezeichneten Billets bedienen. Diese Einrichtung besteht erst seit 1891 und ist aus einer Anregung des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender hervorgegangen. Sie wird auch vorzugsweise von diesen benutzt und zwar z. Z. von 1 920 Abonnenten in der ganzen Schweiz. Davon sind nur

	132	auf 3	Monate
	121	„ 6	„
dagegen	1 667	„ 12	„ abonnirt.

Sie entspricht indessen keineswegs ganz den damals geäusserten Wünschen der Initianten, noch weniger dem allgemeinen Bedürfnisse und auch die Verwaltungen haben nicht Grund, sich mit derselben in allen Beziehungen befriedigt zu erklären. Für letztere ist der Apparat zu komplizirt; die Verrechnung der ungemein grossen Zahl halber Billets (von der Nordostbahn wurden an diese Abonnenten allein im laufenden Jahre über 160 000 Stück ausgegeben, mehr als zweimal so viel als an Kinder und Militärs zusammen genommen) belastet die Komptabilität der grösseren Stationen derart, dass für sie eine Kassenkontrole nahezu unmöglich wird und die separate Abrechnung unter den schweizerischen Bahnen nimmt ebenfalls sehr viel Arbeitskraft in Anspruch.

Den Abonnenten aber fehlt bei der Einrichtung gerade das, was ausser der Preisermässigung die Annehmlichkeit der Abonnements bilden sollte: Der Wegfall des Lösens besonderer Billets für jede Fahrt und die freie Bewegung, nicht beschränkt oder eventuell mit Verlust verbunden infolge der Lösung eines Billets nach einer bestimmten Station, auf bestimmter Route, mit bestimmter Gültigkeitsdauer. Dem Publikum im allgemeinen aber fehlt ein Abonnement zu billigem Preise auf kurze Zeit, auf die Dauer z. B. einer Saisongeschäftsreise, einer Ferienzeit, einer Kur usw. Daher wird auch die Einrichtung ausser dem Stande der eigentlichen beständigen Geschäftsreisenden wenig benutzt und daher rührt auch die auffallend geringe Frequenz der Abonnements zu 3 Monaten. Für die einen ist das zu viel und für die andern zu wenig.

Allen diesen Mängeln und Uebelständen kann ein Generalabonnement auch auf kurze Dauer und ein billigeres als das bei der Nordostbahn bestehende auf längere Dauer abhelfen.

Ein solches Abonnement ersterer Art besteht nun seit Jahren bei den belgischen Staatsbahnen und seit 3 Jahren bei den württembergischen Staatsbahnen. Beide geben Abonnements für das ganze Netz der betreffenden Staatsbahnen aus, auf den Namen lautend und mit Photographie, gegen Hinterlage einer Kaution, die unbedingt verfällt, wenn die abgelaufene Karte nicht am Vormittag nach Ablauf zurückgestellt wird. Diese Karten sind 15 Tage (inkl. Ausstellungstag) gültig und kosten für

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Mark	45,—	30,—	20,—
Franken	56,25	37,50	25,—

Das württembergische Netz hat 1 689 km. Im Rechnungsjahr 1896/97 (3. Jahr seit Bestand der Karten) sind dort schon 19 565 solcher Karten mit einer Einnahme von 427 220 *M.* ausgegeben worden. Diese Zahlen sprechen.

Es unterliegt nun gar keinem Zweifel, dass gleiche Karten und solche gleichen Systems für einen längeren Zeitraum mit entsprechenden Taxen auch in der Schweiz eine weit grössere Zahl von Abnehmern finden würden, als die dermaligen Abonnements auf halbe Billets. Die Schwierigkeit besteht hier lediglich darin, den Maassstab der Benutzung der Karten auf den einzelnen Netzen, d. h. der Antheilnahme der einzelnen Verwaltungen an den Einnahmen zu finden. Allein dieser Maassstab sollte doch annähernd in der bisherigen Einnahmenbetheiligung, die ja genau ermittelt ist, gefunden werden können und kleine Differenzen kämen bei den Vortheilen dieser Abonnements kaum in Betracht. Vortheil aber wäre von einer solchen Einrichtung ohne Frage auch für die Verwaltungen zu erwarten, ganz abgesehen vom Wegfall der Verrechnungsschwierigkeiten. Wir haben die Ueberzeugung, dass sie wie jede Verbilligung eine Verkehrsvermehrung bewirken würde; der Besitz einer einmal gelösten Karte veranlasst zu Reisen, die sonst unterbleiben würden. Von durchaus sachverständiger Seite ist uns auch versichert worden, dass es kaum ein wirksameres Reklamemittel für den Fremdenverkehr auf den schweizerischen Bahnen geben würde, als gerade solche Karten. Fremde, die mit der Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnnetzes weniger vertraut oder unentschlossen sind, wohin sie sich wenden wollen, würden ein solches Billet, das ihnen erlaubt, sich frei zu bewegen, einem vorher zusammengestellten und oft dem nachherigen Gebrauche gar nicht entsprechenden Rundfahrbillet unbedingt vorziehen und als eine ausserordentliche Erleichterung betrachten.

Wir haben daher dem schweizerischen Eisenbahnverbande vorgeschlagen, die Abonnements für halbe Billette ausgehen zu lassen und dafür solche Generalabonnements für das ganze schweizerische Netz einzuführen zum Preise von:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
	Franken		
für 15 Tage .	85*)	60*)	40*)
„ 1 Monat .	125	90	60
„ 3 Monate	250	175	120
„ 6 „	375	265	180
„ 12 „	625	440	300

Diese Taxen sind, mit Rücksicht auf die bedeutend grössere Länge des schweizerischen Bahnnetzes, höher gehalten als die württembergischen.

Die schweizerische Verbandskonferenz hat zwar die Sache an ihre Personentarifkommission gewiesen; aber nach uns direkt gewordenen Aeusserungen ist nicht überall Geneigtheit vorhanden, auf unsern Antrag einzugehen.

Wir sind nun der Ueberzeugung, dass es nur eines Versuches, des Vorgehens einer grösseren Verwaltung bedürfte, um schlagend nachzuweisen, dass das, was oben befürwortet ist, beim Publikum günstig aufgenommen und den Verwaltungen nicht zum Schaden gereichen werde und dass die eine oder andere Verwaltung, z. B. die Vereinigten Schweizerbahnen, bald nachfolgen würden.

Wir schlagen Ihnen vor, diesen Schritt zu thun und Generalabonnements nach Art der württembergischen Landeskarten vorläufig für das Netz der Nordostbahn einzuführen.

Selbstverständlich könnten die Taxen nicht höher als jene der württembergischen Bahnen sein, auch wenn allenfalls die Vereinigten Schweizerbahnen beitreten würden, da beide Netze zusammen den Umfang des württembergischen noch lange nicht erreichen. Wir möchten Ihnen folgende Taxen belieben:

Rabatt		I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
		Franken		
	a) für 15 Tage .	50	38	25
20 % auf 2 × a)	b) „ 1 Monat	80	60	40
25 % „ 3 × b)	c) „ 3 „	180	135	90
35 % „ 6 × b)	d) „ 6 „	310	230	155
50 % „ 12 × b)	e) „ 12 „	480	360	240

*) Diese nur eventuell.

So die Begründung der Direktion. Die „Schweizer Bahnen“ fügen dem hinzu: Die Neuerung, die in Belgien und Württemberg bekanntlich so grossen und allgemeinen Anklang gefunden hat, scheint uns gerade für die schweizerischen Verhältnisse, mag man nun den Fremdenverkehr oder die Bedürfnisse der heimischen Bevölkerung ins Auge fassen, ganz vortrefflich geeignet zu sein. So beliebt die Rundreisebillets aller Gattungen auch sind, ein Mangel haftet ihnen stets an: sie machen den Inhaber zu ihrem Sklaven. Die gebundene Marschroute, die sie ihm vorschreiben, zerstört just den schönsten Reiz des Reisens: die Freiheit der Bewegung. Deshalb wird selbst das sorgfältigst ausgeklügelte Rundreisebillet häufig als unbequeme hemmende Fessel empfunden und verwünscht. Ganz anders das geplante Generalabonnement. Es überhebt seinen Besitzer der lästigen Sorge, den Reiseplan schon im voraus in allen Einzelheiten festzustellen. Der Reisende hat die Möglichkeit, seinen Plan jeden Augenblick nach den Umständen zu gestalten, ihn einzuschränken oder auszudehnen. Er kann seine Dispositionen den wechselnden Launen des Wetters und den eigenen Wünschen und Einfällen anpassen. Nach seinem Belieben kann er das Gebiet, das ihm sein Billet erschliesst, nach allen Richtungen hin durchkreuzen. Im Unterschied zum Inhaber eines Rundreisebillets kann er sich z. B. an irgend einem schönen Punkte für einige Zeit festsetzen und von da aus, ohne besondere Billets lösen zu müssen, grössere und kleinere Touren machen. Dabei ist er in der Lage, da und dort die grossen Heerstrassen des Fremdenverkehrs zu verlassen und zur Abwechselung Nebenrouten zu wählen und Thalschaften kennen zu lernen, die, mögen sie auch im Bädeker nicht extra herausgestrichen sein, doch des Besuches werth sind.

Ein Bedenken erregt der Vorschlag freilich. Ist das Nordostbahnnetz nicht zu klein, um die Vortheile, die man sich von der Neuerung verspricht, ganz zu erschliessen? Es lässt sich allerdings nicht leugnen, dass einer für das normalspurige Eisenbahnnetz der gesammten Schweiz geltenden Landeskarte eine weit grössere Bedeutung zukäme. Immerhin reicht das Nordostbahnnetz von Basel bis an den Zürichsee und ins Glarnerland, von Schaffhausen und vom Bodensee bis an den Vierwaldstättersee und seine Ausdehnung bietet einem Fremden, der sich für einige Zeit im Centrum des Netzes, in Zürich, niederlässt, eine reiche Auswahl lohnender Ausflüge. Bewährt sich die Neuerung im Kleinen, d. h. in der Beschränkung auf das Nordostbahnnetz, so wird das deren Einführung in einem grösseren Geltungsbereiche sicherlich nur erleichtern und beschleunigen.

Die Eisenbahnmarke für den Eilgut-Transitverkehr in Dänemark.

Zusatz zu dem Artikel „Die Eisenbahnmarke“ (Nr. 96 d. Ztg. vom 11. Dezember 1897).

Von August Ritter **von Loehr,** Centralinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu diesem Aufsatze sind mir von verschiedenen Seiten Zustimmungsschreiben zugekommen, für die ich bestens danke, und von denen mich eines in die angenehme Lage versetzt, über diesen Gegenstand einen kurzen Nachtrag von aktueller Bedeutung zu bringen.

Es betrifft diese Mittheilung das Markenwesen auf den dänischen Bahnen, und verdanke ich selbe dem Generaldirektorats-Assistenten der dänischen Staatsbahnen Herrn R. Berg.

Zunächst die Einnahmen: Selbe betrugen auf den dänischen Staatsbahnen aus den Markenpacketen 1867/68 2 400 Kr., 1877/78 28 200 Kr., 1887/88 138 000 Kr., 1896/97 349 000 Kronen und erreichten 4,1 % der Gesammt-Gütereinnahme (8 589 800 Kr.).

Man ersieht hieraus die steigende Tendenz, und man ersieht auch, dass der Gegenstand von Wichtigkeit für die Entwickelung des Eilgutverkehrs ist. Beispielsweise erreicht die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, eine stark befahrene Bahn in den günstigsten Verkehrsverhältnissen, nur einen Koeffizienten von etwa 3 %.

In Dänemark hat man ab 1. Januar 1897 das Höchstgewicht der Markenpackete von 20 kg auf 25 kg erhöht, wodurch noch weiteres Fortschreiten zu erwarten ist.

Die dänischen Bahnen, Staatsbahnen und Privatbahnen, bildeten einen Transitverband für das Markenwesen, sodass ausserhalb des Lokalverkehrs auch der Packetverkehr von Bahn zu Bahn auf Markenfrankirung aufgebaut ist.

Die schwierige Abrechnungsfrage ist in der einfachsten Weise gelöst — es findet nämlich gar keine Abrechnung statt —, jede Ausgabebahn behält ihre Einnahmen, wie beim internationalen Briefverkehr der Post. (Ich sehe bei dieser Mittheilung zahlreiche Kontrolorgane in Ohnmacht sinken.)

Es wird von Interesse sein, die einfachen Bestimmungen dieses Markenverkehrs hier im Auszuge bekannt zu geben, der ausserhalb des von mir schon geschilderten Lokal-Markenpacketverkehrs steht.

Reglement für die Beförderung von Markenpacketen zwischen den dänischen Staats- und Privatbahnen nebst Verzeichniss der Expeditionsstellen, gültig vom 1. August 1896.

1. Einzelne Eilgutstücke bis 25 kg Gewicht werden als Freimarkenpackete ohne Fracht und Adressebrief zwischen sämmtlichen Stationen, Haltestellen und Billet-Verkaufstellen der dänischen Staats- und Privatbahnen sowie zwischen den Transit-Expeditionsstellen befördert, wenn sie wie folgt frankirt sind:

Packete	unter	5	kg	. . . . .		1	Marke	(à 20 Oere)
„	über	5	„	bis	10 kg	. .	2	Marken
„	„	10	„	„	15 „	. .	3	„
„	„	15	„	„	25 „	. .	4	„

(NB. Für den Lokal-Markenpacketverkehr der einzelnen Bahnen gelten die besonderen einzelnen Reglements.)
Nur die Marken der Versandbahn sind anwendbar.

2. Gute Verpackung, deutliche Adresse des Aufgebers und Empfängers, Inhaltsangabe usw. wird verlangt.
3. Ungenügende Frankirung bedingt die Beförderung als gewöhnliches Eilgut, und werden dabei die Marken nicht vergütet.
4. Lebende Thiere usw. sind von der Beförderung ausgeschlossen.
5. Nachnahmen und Lieferzeitversicherung ist ausgeschlossen.
6. Die Beförderung und Zustellung erfolgt eilgutmässig.
7. Die Haftung regelt sich nach den allgemeinen Bestimmungen (Internationales Reglement).
8. Die Eisenbahnmarken sind in Bogen à 25 Stück zu 4,50 Kr., einzeln zu 20 Oere erhältlich.

Etwa 400 Verbandstationen der diversen Bahnen sind für diesen Markendienst eingerichtet, und erhebt sich die Zahl der beförderten Markenpackete für Dänemark auf etwa 2 000 000 pro Jahr.

Die Bedeutung des Gegenstandes ist, wie man sieht, nicht zu unterschätzen. Vielleicht liegt, wie ich schon im Jahre 1890 Nr. 23 „Oesterreichische Eisenbahnzeitung“ hervorhob (nicht 1896, wie im Aufsatze der Nr. 96 infolge eines Druckfehlers gesagt ist) im Markenwesen die Lösung zur lange gesuchten Vereinfachung des Tarif- und Rechnungswesens, das ja bei dem wachsenden Verkehre sich immer mehr komplizirt.

In der That sind einzelne Bahnen in Dänemark schon damals und auch später auf die Anwendung des Markenwesens für die Abwickelung des Gesammt-Güterverkehrs eingegangen, z. B. die Randers-Hadsund Eisenbahn und andere kleinere Bahnen.

Es empfiehlt sich daher eine aufmerksame Behandlung dieser bisher in Deutschland und auch in Oesterreich sehr vernachlässigten Seite der Verkehrstechnik durch die berufenen Stellen.

Die „Vossische Zeitung" über die Personentarifreform.

Die „Vossische Zeitung" klagt in einem „die Personentarife der Eisenbahnen" überschriebenen Artikel darüber, dass die in Aussicht genommene Reform der Personentarife zur Zeit noch keine greifbare Gestalt angenommen habe, und findet den Grund hierfür in dem Ueberwiegen fiskalischer Erwägungen und in dem Druck, den der Finanzminister auf die Eisenbahnverwaltung ausübe. Dabei wird behauptet, dass der einzige Punkt, bei welchem die preussischen Tarife in den letzten Jahren erheblich verändert worden seien, die Einführung der Platzkarten für die sog. D-Züge sei, welche der Eisenbahnverwaltung — selbstredend auf Kosten des Publikums — einen grossen Gewinn abwerfen. Die Eisenbahn beschäftige sich mit dem Gedanken nicht an eine Herabsetzung, sondern an eine Erhöhung der Personentarife. Wie Fürst Bismarck die grosse Kunst besessen habe, jedes Mal, wenn er neue Steuern einführen wollte, seine Steuerpläne als Steuerreformen zu bezeichnen, so bemühe sich jetzt auch die Eisenbahnverwaltung, die Erhöhung der Eisenbahntarife als Eisenbahnreformen hinzustellen. Im Einklange hiermit stehe, dass man versucht habe, die süddeutschen Staaten zu veranlassen, ihre Tarife auf die Höhe der preussischen zu bringen.

Das genannte Blatt folgert aus alledem, dass die preussische Eisenbahnverwaltung nicht in der Entwickelung begriffen sei, sondern dass sich bei ihr ein Mangel an Entwickelung zeige, der als Versumpfung bezeichnet werden müsse, wie überhaupt alle Zweige der preussischen Staatsverwaltung Zeichen der Versumpfung aufwiesen, mit alleiniger Ausnahme der bewaffneten Macht — zu Wasser und zu Lande —, bei welcher eine stetige Entwickelung, dabei aber auch eine stetige Vermehrung der Kosten zu konstatiren sei.

Wir haben selbstverständlich nicht den Beruf, gegen die pessimistischen Anschauungen der „Vossischen Zeitung" hinsichtlich der Civilverwaltung im allgemeinen Stellung zu nehmen. Erfahrungsgemäss wird von freisinniger Seite nur das als in der Entwickelung begriffen anerkannt, was sich nach ihren Wünschen entwickelt; alles andere ist in „Versumpfung". Die Prophezeiung, dass wir in staatlicher und wirthschaftlicher Hinsicht „vor der Fluth" stehen, ist zum ceterum censeo der oppositionellen Blätter geworden, und wenn die trüben Schilderungen, welche speziell die „Vossische Zeitung" seit Jahr und Tag von unseren öffentlichen Zuständen entwirft, auch nur annähernd zuträfen, so müsste das allgemeine débâcle von Rechtswegen schon da sein. Die einzige Ausnahme, welche die „Vossische Zeitung" selbst zugestehen muss, betrifft die Entwickelung unseres Militärwesens zu Wasser und zu Lande; das ist um so bemerkenswerther, als — wenn es nach den Wünschen der freisinnigen Blätter gegangen wäre — auch diese Entwickelung bekanntlich unmöglich gewesen sein würde.

Die Eisenbahnverwaltung wird sich über die Vorwürfe, die ihr in buntem Wechsel beinahe täglich von der „Vossischen Zeitung" gemacht werden, zu trösten wissen — auch ohne die „mildernden Umstände", die ihr im vorliegenden Falle anscheinend zugebilligt werden sollen. Mit den Bemängelungen der bevorstehenden Personentarifreform könnte indess doch wohl so lange gewartet werden, bis feststeht, wie diese Reform beschaffen sein wird. Alles, was bisher in dieser Beziehung laut wurde, gehört in das Gebiet blosser Vermuthung — das ist wiederholt in offizieller und offiziöser Form erklärt worden.

Wenn trotzdem gewisse Blätter und unter ihnen die „Vossische Zeitung" sich veranlasst fühlen, schon jetzt gegen die noch gar nicht feststehenden Einzelheiten der Reform in mehr oder minder animoser Weise Stellung zu nehmen, so sind das eben Konjekturalbetrachtungen, die an sich recht wenig praktischen Werth haben. Finden die Leser der betreffenden Zeitungen ihr Genügen dabei, mit solchen, jeder thatsächlichen Begründung entbehrenden Expektorationen unterhalten zu werden, so ist das ihre Sache, und jede Zeitung muss schliesslich selbst wissen, wie weit sie in dieser Richtung gehen kann, ohne Gefahr zu laufen, ihre Leser irre zu führen.

Ganz unerfindlich ist uns aber, woher der „Vossischen Zeitung" die Kenntniss gekommen ist, dass die Eisenbahnverwaltungen eine Erhöhung der Personengeldsätze beabsichtigen. Die angeblichen offiziösen Aeusserungen, welche zum Beleg dessen in dem Artikel wiedergegeben werden, sprechen unserer Ansicht nach nicht im entferntesten für eine derartige Annahme.

Wir fanden neulich in einem Leitartikel der „Vossischen Zeitung" folgenden Satz:

> „Auch bei dem redlichsten Streben, die Wahrheit zu sagen, bringt man zuweilen bei dem Hörer den Eindruck hervor, der der Wahrheit nicht entspricht. Die reine Thatsache fliesst zuweilen mit dem, was von dem Urtheil, der Auffassung abhängig ist, wunderbar zusammen!"

Ein solcher wunderbarer Zusammenfluss — durch den allerdings die Zuverlässigkeit der Berichterstattung nicht gewinnt — scheint auch im vorliegenden Falle stattgefunden zu haben. Noch mehr trifft dies betreffs der weiteren Behauptung zu, dass versucht worden sei, die süddeutschen Verwaltungen zur Annahme der höheren preussischen Einheitssätze zu veranlassen. Wir sind in der Lage, zu versichern, dass hieran kein wahres Wort ist. Ob die „Post", welche nach Angabe der Vossischen Zeitung gewisse Andeutungen hierüber gemacht haben soll, gewillt ist, die Vertretung für jene Nachricht zu übernehmen, ist uns unbekannt; wir bezweifeln es aber.

Was schliesslich die Behauptung betrifft, dass der einzige Punkt, bei welchem unsere Tarife in der letzten Zeit wesentlich verändert worden seien, die Entstehung der Platzkarten für die sogen. D-Züge sei, so ist auch diese durchaus unrichtig. Die einheitliche Regelung der deutschen Personentarife ist bekanntlich schon seit geraumer Zeit auf das Programm gesetzt. Wenn mit Rücksicht hierauf in den letzten Jahren von eingehenden Veränderungen der Personengeldsätze für die einzelnen Bahngebiete thunlichst abgesehen ward, so ist das nur recht und billig, denn es liegt auf der Hand, dass jede einseitige Verschiebung der Tarifgrundlage das Zustandekommen einer einheitlichen Regelung erschweren muss. Dagegen sind gerade in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Gütertarife so weitgehende Zugeständnisse gemacht worden, dass von „mangelnder Entwickelung" in dieser Richtung ganz gewiss nicht gesprochen werden kann. Allein die Ermässigung, welche im Laufe des verflossenen Jahres für den Transport der wichtigsten Rohprodukte gewährt wurde, kostet dem preussischen Staate jährlich etwa 17 Millionen Mark, das ist ungefähr der 7 fache Betrag von demjenigen, was die vielangefeindete Platzkartengebühr einbringt.

Vielleicht wird die „Vossische Zeitung" einwenden, dass sich der betreffende Passus in ihrem Artikel nur auf den Personentarif bezogen habe, obwohl dort von den Tarifen ohne diese Beschränkung die Rede ist.

Wir sollten aber meinen, dass — um die Entwickelung einer Verwaltung zu beurtheilen — ihre Thätigkeit im Ganzen betrachtet werden muss, nicht nur in einer einzelnen Beziehung und noch dazu in einer solchen, wo eben der zeitweise Stillstand seine sehr guten Gründe hat. Lg.

Die dänischen Fahrpreisermässigungen in dem direkten Verkehre mit Deutschland.

Das „Berliner Tageblatt" meldet in seiner Morgenausgabe zu Nr. 6 vom 5. d. Mts., dass die Fahrkarten nach Dänemark und nach Skandinavien — nach letzterem soweit der Weg über Dänemark in Betracht kommt — seit dem 3. Januar um nennenswerthe Beträge ermässigt worden seien, und knüpft hieran folgende Bemerkungen:

„Das Verdienst hieran dürfen wir uns selbst zum grossen Theil zuschreiben. Die preussische Eisenbahnverwaltung hatte

Monate lang übersehen, dass in Dänemark der Zonentarif eingeführt worden war, und hatte ganz gemüthlich die alten hohen Fahrpreise für direkte Fahrkarten beibehalten und nebenbei ein sehr gutes Geschäft damit gemacht; denn an die dänischen Staatsbahnen brauchte sie natürlich nur den Theilbetrag abzuführen, den Dänemark auf Grund seines verbilligten Zonentarifes für seine Strecken zu fordern hatte. Es hat erst unserer scharfen Hinweisung auf jenen unhaltbaren Zustand bedurft, um der preussischen Staatsbahnverwaltung zur Kenntniss zu bringen, dass in Dänemark der Zonentarif eingeführt worden war, und dass es doch wohl nicht länger anginge, sich von den Reisenden für die Auslandsstrecken mehr bezahlen zu lassen, als das Ausland selbst forderte. Wir möchten hieran die allgemeine Bemerkung knüpfen, dass es der Presse sehr lieb sein kann, zu sehen, wie durch ihre Anregungen öffentliche Uebelstände beseitigt werden; dass aber in einem solchen Falle es überhaupt erst einer Anregung durch die Presse bedarf, um eine Eisenbahnverwaltung zur Erfüllung der einfachsten rechnerischen Pflicht zu veranlassen, das muss billig Wunder nehmen. Der Mangel an Initiative, der unserer Eisenbahnverwaltung so vielfach vorgeworfen wird, wird durch einen solchen Fall wie diesen in sehr grelle Beleuchtung gerückt."

Wir haben gegenüber diesen Ausführungen folgendes festzustellen. Davon, dass seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung die Einführung des niedrigen Zonentarifs in Dänemark „übersehen" worden sei und dass deshalb die alten hohen Fahrpreise ruhig forterhoben worden seien, kann natürlich nicht im entferntesten die Rede sein. Eine Ermässigung der Fahrtaxen, die innerhalb eines bestimmten Bahnbereichs vorgenommen wird, kann in den direkten Tarifen erst dann zum Ausdruck gelangen, wenn die ändernde Verwaltung die neuen Sätze für die betreffenden Verkehrsbeziehungen zur Verfügung gestellt hat und wenn die Umrechnung der fraglichen direkten Tarife auf Grund der neuen Antheile durchgeführt ist. Diese Umrechnung ist manchmal ein sehr langwieriges und zeitraubendes Geschäft — so im vorliegenden Falle, wo es sich um eine besonders grosse Anzahl von Verkehrsbeziehungen handelt, an denen neben den nordischen Verwaltungen die preussischen Staatsbahnen, die norddeutschen Privatbahnen, die sächsische Staatsbahnverwaltung, ein grosser Theil der österreichischen Eisenbahnen und eine erhebliche Zahl von Dampfschifffahrtsgesellschaften betheiligt sind.*)

Lediglich dies war der Grund, warum die dänischen Ermässigungen im direkten Verkehr später zur Durchführung kamen als im intern-dänischen Verkehr. Selbstverständlich haben aber die preussischen Staatsbahnen die ermässigten Taxen in den fraglichen Verkehren genau zu demselben Zeitpunkt zur Anwendung gebracht, wie alle übrigen betheiligten Verwaltungen — einschliesslich der dänischen Bahnen, von welchen die Ermässigung ausging. Ausserdem hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin noch besonders dafür Sorge getragen, dass die Reisenden, welche innerhalb der fraglichen Zeit Fahrkarten nach Dänemark oder Skandinavien lösten, von den Ausgabestellen auf die obwaltenden Verhältnisse aufmerksam gemacht und darüber verständigt wurden, dass sie bei gebrochener Fahrt unter Umständen vortheilhafter daran sein würden.

Bis zur Ausgabe der neuen auf Grund der ermässigten Taxen berechneten Fahrkarten sind natürlich den dänischen Bahnen die vollen ursprünglichen Antheilssätze zugeschieden worden; von einem „guten Geschäft", welches die preussischen Staatsbahnen in der Zwischenzeit auf Kosten des Publikums gemacht, kann deshalb keine Rede sein.

Das „Berliner Tageblatt" wird hieraus selbst erkennen, dass seine Informationen sich sehr wenig mit dem wirklichen Sachverhalt decken. Wir möchten mit einiger Modifikation des Schlusssatzes des Artikels sagen:

> „Die Oberflächlichkeit, mit welcher zur Zeit Angriffe gegen die Eisenbahnverwaltung erhoben werden, wird durch einen solchen Fall wie dieser in sehr grelle Beleuchtung gerückt."

Lg.

*) In einem weiteren Artikel, in welchem das „Berliner Tageblatt" anlässlich einer ihm vom königlich preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugegangenen Berichtigung auf die Angelegenheit zurückkommt (s. Morgenblatt zu Nr. 17 vom 11. d. Mts.), wird allerdings behauptet, dass nach der festen Ueberzeugung des „Tageblattes" die Umrechnung des Tarifs von einem geschulten Beamten in höchstens 2 Tagen hätte vorgenommen werden können. Um sich einen Begriff von dem Sachverständniss zu machen, welches dieser Behauptung zu Grunde liegt, wolle man berücksichtigen, dass bei der Neuaufstellung des fraglichen Tarifs — neben der Umarbeitung der sehr umfangreichen Antheilstabellen — etwa 25 000 Tarifsätze und zwar sowohl in deutscher als in dänischer Währung neu zu berechnen und die erforderlichen Fahrkarten und Tarife neu zu drucken und aufzulegen waren. An der Umrechnungsarbeit selbst waren nicht weniger als 22 Verwaltungen betheiligt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Theilstrecken der ungarischen Nordwestbahn und zwar:
   a) Nagy Szombat-Nádas Szomolány (21,161 km),
   b) Jablonicz-Kutti (32,550 km)
   [zu a und b eröffnet am 14. Dezember v. J.] und
   c) Nyitra-Galgócz (30,433 km) [eröffnet am 18. Dezember v. J.];
2. die gleichfalls im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Sopron-Pozsonyer Lokalbahn mit den Strecken:
   a) Sopron-Pozsony Ujváros (eröffnet am 18. Dezember v. J.) und
   b) Sércz-Szt. Margit-Ruszt (eröffnet am 21. Dezember v. J.).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Wopparn der Lokalbahn-Theilstrecke Settenz-Lobositz ist am 1. d. Mts. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Zwardon-Sucha der galizischen Transversalbahn gelegenen Station Saybusch-Zablocie ist vom 10. d. Mts. ab in Saybusch-Zywiec abgeändert worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Dem Vernehmen nach wird dem preussischen Landtage mit dem Eisenbahnetat für das Rechnungsjahr 1898 auch eine ausführliche **Denkschrift über die Betriebssicherheit der Eisenbahnen** zugehen.

— Das wiederholte Versagen der Luftdruckbremsen beim Einfahren von Eisenbahnzügen in die Stationen hat dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten Anlass gegeben, eingehende Untersuchungen anstellen zu lassen. Bei der Bereisung der Direktionsbezirke haben die Kommissare des Ministers nun festgestellt, dass vielfach die **Vorschriften für den Gebrauch und die Unterhaltung der Luftdruckbremse** nicht genügend bekannt sind bezw. beachtet werden. Insbesondere ist beobachtet worden, dass die Lokomotivführer oftmals mit zu grosser Geschwindigkeit in die Stationen einfahren und vor der Einfahrt nicht immer von der Wirksamkeit der Bremseinrichtungen in vorgeschriebener Weise sich Ueberzeugung verschaffen, dass die

Bremsprobe auf den Anfangsstationen und den Zwischenstationen, auf denen eine Aenderung der Zugbildung vorgenommen wurde, nicht immer ausgeführt wird und dass das Ab- und Ankuppeln der Fahrzeuge oft nicht mit der nöthigen Sorgfalt ausgeführt wird, sodass dabei Schnellbremsungen usw. entstehen. Merkwürdigerweise hat sich auch gezeigt, dass das Stations-, Zug- und Lokomotivpersonal über die durch Ministerialerlass genau festgesetzte Anzahl der Achsen ohne durchgehende Bremseinrichtung, die an den Schluss von Zügen mit durchgehender Bremse gestellt werden dürfen, nicht genügend unterrichtet war. „Infolgedessen", so bemerkt der Minister, „muss mit dem grössten Nachdruck darauf hingewirkt werden, dass die für die Betriebssicherheit so überaus wichtigen Bremseinrichtungen sich stets im besten Zustande befinden und die für ihren Gebrauch und ihre Unterhaltung gegebenen Vorschriften auf das Peinlichste beachtet werden. Insbesondere werden die Vorstände der Maschineninspektionen durch häufige Besichtigung der Züge den Zustand der Bremsvorrichtungen festzustellen und sich davon zu überzeugen haben, dass die Vorschriften befolgt werden und die Beamten mit den Vorschriften bekannt sind." Zum Schluss macht der Minister darauf aufmerksam, dass es unstatthaft ist, den die Züge begleitenden Wagenwärtern andere Arbeiten (z. B. Hilfe bei Schaffnerdienst usw.) zu übertragen, durch welche sie von den ihnen obliegenden Dienstfunktionen — Beaufsichtigung des betriebssicheren Zustandes des Zuges, der Heizung, Beleuchtung desselben usw. — abgehalten werden können.

— In einer am 5. d. Mts. in Königsberg i. Pr. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung des ostpreussischen Zweigvereins deutscher Müller ist — wie die „B. N. N." melden — beschlossen worden, an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte zu richten, die seit dem 13. Dezember vorigen Jahres verfügte Ermässigung der **Tarife für Getreide und Mühlenfabrikate** nach den Seehäfen Königsberg, Danzig und Memel aufzuheben, weil infolge derselben die binnenländischen Mühlen mit den grossen Hafenmühlen nicht mehr konkurriren könnten.

Die **Internationale Expresszug- und Schlafwagen-Gesellschaft** hat in den letzten Tagen das Jubiläum ihres 25jährigen Bestehens gefeiert. Aus Anlass dessen schreibt die D. Tagesztg.:

„Das grosse Publikum, das im Jahre 1885 auf den Boulevards von Brüssel sich drängte, um den Festzug anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Eisenbahnen sich anzusehen, schaute mit Erstaunen und Neugier auf eine höchst merkwürdige Gruppe mitten im Zuge. Sie stellte den ersten Eisenbahnzug dar, der je auf dem europäischen Festlande lief. Da war die denkwürdige alte Lokomotive „le Belge", die alle die Sorten von Wagen hinter sich herzog, mit denen sie die Linie Brüssel-Melines eröffnete. Wenn man sich von der Eleganz und Bequemlichkeit der vornehmsten Wagenklasse des Jahres 1835 einen Begriff machen will, so denke man sich einen Rollwagen mit einem Geländer versehen, um das Hinausfallen zu verhüten, und darüber einen Plan gespannt, der den auf lose aufgestellten Bänken Sitzenden keine Garantie gegen Nasswerden bot. Das junge Paar, das heute im Nord-Süd-Brenner-Express von Berlin nach Verona seine Hochzeitsreise macht, auf bequemen Polstern im Salon ein Diner von sieben Gängen isst und dabei durch die grossen Spiegelfenster die Alpenwelt bewundert, durch die sie das Dampfross im Fluge trägt, wird sich kaum nach den Zeiten der Grosseltern und ihren vorsintfluthlichen Eisenbahnvehikeln zurücksehnen.

Es sind 25 Jahre seit der Gründung der grossen internationalen Expresszug- und Schlafwagen-Gesellschaft verflossen. Ihr Verdiest ist die gänzliche Umgestaltung der Eisenbahnbetriebsmittel, die zur Beförderung von Personen dienen. Ihr Werk ist die Einführung der grossen Expresszüge, die den Kontinent von einem Ende bis zum andern durchqueren und die Einstellung von Speisewagen, Schlafwagen und Salonwagen in die Züge aller bedeutenderen Linien des grossen europäischen Eisenbahnnetzes. Wir wollen hier nur den für uns Deutsche am meisten in Betracht kommenden Nord-Express von Petersburg über Berlin nach Paris, den Orient-Express von Paris über München und Wien nach Konstantinopel und den Nord-Süd-Brenner-Express erwähnen, der von Berlin über München nach Verona in 19 Stunden fährt. Die Idee der Expresszüge, der Schlaf- und Erfrischungswagen stammt aus Amerika, wo die Eisenbahnen vielfach durch ausgedehnte, unwirthliche Gegenden führen und dem Reisenden auf den tagelangen Fahrten keine Gelegenheit zur Uebernachtung und Verpflegung geboten ist. Was der Amerikaner Pullman für seinen Erdtheil, das hat der Belgier George Nagelmackers für das europäische Festland geschaffen. Ihm galten kürzlich in Lüttich, seiner Geburtsstadt und dem Gründungsort der durch ihn 1873 ins Leben gerufenen Gesellschaft, die Hauptehren der Jubiläumsfeier. Was uns Deutschen den Mann nahe bringt, ist sein Prinzip, die auf deutschen Bahnen laufenden Wagen der Gesellschaft von deutschen Händen aus deutschem Material bei uns in Deutschland herstellen zu lassen. Die europäischen Regierungen haben Nagelmackers mit hohen Orden geschmückt. Weit mehr schmückt ihn die Thatsache, dass durch ihn eine internationale Gesellschaft von der Grösse und Bedeutung der Hamburger Packetfahrt-Aktiengesellschaft oder des Bremer Lloyd veranlasst ist, das Geld uns nicht aus dem Lande zu tragen, sondern die Einnahmen der Gesellschaft zum grossen Theil wieder der deutschen Industrie und Arbeiterschaft zu gute kommen zu lassen und durch Einstellung von Militäranwärtern in ihr grosses Beamtenheer unsern altgedienten Soldaten und Offizieren eine bürgerliche Existenz zu bieten."

Auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen werden der Jubilarin die aufrichtigsten Sympathien entgegenbringen. Die Verdienste, welche sich die Gesellschaft — zum Theil unter schwierigen Verhältnissen — um die Ausgestaltung des Personentransportes erworben hat, sichern ihr einen ehrenvollen Platz im Kreise der grossen Verkehrsanstalten.

— Bei den **sächsischen Staatseisenbahnen** ist an Stelle der den Lokomotivführern und Feuermännern bisher gewährten Prämien für Kohlenersparniss eine Prämienvergütung nach Verhältniss der geleisteten Lokomotivkilometer und Rangirdienststunden getreten. Die Prämie für Ersparniss an Schmier- und Beleuchtungsmaterial bleibt bestehen. Den gleichen Beamten wird von jetzt ab an Stelle des Kilometer-, Stunden- und Tagegeldes ein nach Dienststunden zu berechnendes Fahrgeld gewährt. Nachtfeuermänner erhalten an Stelle der Ersparnissprämie eine Vergütung nach Maassgabe der Zahl der bewirkten Anfeuerungen. Man verspricht sich von dieser veränderten Gewährung der Nebenbezüge an das Betriebsmaschinenpersonal neben einer gerechteren Vertheilung auch eine erhebliche Vereinfachung des Rechnungswesens.

— Dem **Jahresbericht über die badischen Staatseisenbahnen für 1896** ist zu entnehmen, dass für die beiden Jahre 1896 und 1897 für Bauzwecke insgesammt 21 526 805 ℳ zur Verfügung standen. Hiervon kamen im Jahre 1896 9 825 737 ℳ zur Verwendung und es verblieb somit für das Jahr 1897 eine Summe von 11 701 086 ℳ. Als Einnahmen standen u. a. gegenüber 248 760 ℳ an Geldleistung des Reichs für Erstellung der Umgehungsbahnen an der Schweizer Grenze.

— Nachstehender **Aufruf an alle Eisenbahnbeamten und -Arbeiter von Berlin und in den Vororten** wird in Berliner Blättern veröffentlicht:

„Angesichts der in unserem Vaterlande in den letzten Jahren entstandenen intensiven organisatorischen Bewegung unter den Eisenbahnbediensteten, welche in dem sozialdemokratischen Verbande der Eisenbahner Deutschlands seinen Gipfelpunkt erreicht hat, ist es die Pflicht der auf loyalem patriotischen Boden aufgebauten Eisenbahnbeamtenvereine, aus sich selbst herauszutreten, den Stand zu schützen und vor unlauteren Eindringlingen zu bewahren. Dieser Verband ist eine ausgesprochene sozialdemokratische Gründung, denn die Wortführer in den zu Agitationszwecken einberufenen öffentlichen Versammlungen sind fast durchweg sozialdemokratische Führer oder Redner. Die Hebung der wirthschaftlichen Lage und die Pflege der besonderen Angelegenheiten ist ihm nur Vorwand; der eigentliche Zweck, die zahlreichen Unterbeamten und Arbeiter der Eisenbahnen unter dem Deckmantel gewerkschaftlicher Bestrebungen den politischen, vaterlandsfeindlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie dienstbar zu machen. Wenn nun auch die rechte Auffassung des Begriffes Pflicht und Berufstreue bei den preussischen Beamten dafür bürgt, dass ein für die Gesinnung, den inneren Werth und das Ansehen des preussischen Eisenbahnbeamtenstandes schädliches Eindringen der von diesem Verbande verfolgten Bestrebungen und Ideen in ihm nicht zu befürchten ist, so kann der Eisenbahnbeamtenstand gegenüber dieser Agitation doch nicht gleichgültig bleiben, weil der obige Verband es ganz offenkundig auf die Gewinnung der Beamten, im Besonderen der Unterbeamten, mit abgesehen hat, seine Absichten auf unlauterem Wege, nämlich durch Täuschung, unwahre Behauptungen und leichtfertige Versprechungen zu erreichen trachtet und dadurch, dass er gegen die bestehenden loyalen Vereine intriguirt und agitirt, namentlich durch Gehässigkeit und Verdächtigungen in den Augen der Standesangehörigen herabzuwürdigen bestrebt ist. In welcher Weise das geschieht, ist aus dem Inhalt der in den öffentlichen Versammlungen dieses Verbandes verbreiteten Flugblätter zu ersehen. Um einen öffentlichen Protest gegen die Bestrebungen des sozialdemokratischen Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, welcher die sozialdemokratische Partei als berufene oder beauftragte Vertreterin der Interessen der Eisenbahnangestellten hinstellt, zu erheben, werden alle Eisenbahnbeamten und -Arbeiter zu einer gemeinschaftlichen Aussprache

am Donnerstag, den 13. Januar d. J., Abends 8 Uhr nach den Sälen des Neuen königlichen Operntheaters (Kroll) eingeladen."

Wir behalten uns vor, über die Beschlüsse der Versammlung s. Z. zu berichten.

— Die **deutsche Levantelinie** in Hamburg lässt ihre Schiffe von jetzt ab auf drei Linien laufen, nämlich 1. nach Malta und Alexandrien direkt einmal im Monat, zurückkehrend von Alexandrien über Malta und Algier nach Hamburg; 2. nach Küstendje, Galatz und Braila direkt alle 24—25 Tage, rückkehrend von Braila über Konstantinopel direkt nach Hamburg. Durch diese Route wird die direkte Verbindung mit den rumänischen Häfen wesentlich abgekürzt. 3. nach Piraeus, Smyrna und Konstantinopel direkt, wenigstens einmal im Monat, abwechselnd Patras, Syra, Salonik, Dedeagatsch, Burgas, Varna und Odessa anlaufend, so dass mit diesen Plätzen eine monatliche Verbindung hergestellt wird, rückkehrend von Odessa direkt nach Hamburg, von Salonik, Piraeus und Patras rückkehrend nach Rotterdam. Die Frachtraten auf dem Durchfrachtsverkehr nach Häfen von Tunis, Algerien, Syrien, Griechenland, Kleinasien, Anatolien usw. werden wesentlich ermässigt, zumal nach Syrien (Beirut, Jaffa usw.).

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eisenbahnunfälle und der Ausbau des österreichischen Bahnnetzes.** Die „Neue Freie Presse" brachte kürzlich von wohlunterrichteter fachmännischer Seite eine sehr bemerkenswerthe, reiches statistisches Material enthaltende Abhandlung über die österreichichen Eisenbahnunfälle im Jahre 1897. In dieser Abhandlung, welche sich im wesentlichen an die Ausführungen im Jahrgang 1897, No. 72 d. Ztg. (Die Eisenbahnunfälle in Oesterreich) anschliesst, wird es als ein schwerwiegender Uebelstand bezeichnet, dass auf den Staatsbahnen nur relativ kurze Strecken zweigleisig sind, dass die Hauptstrecke Wien-Salzburg nur bis Wels das zweite Gleis besitzt und dass die eingleisigen Strecken bereits bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt werden. Bereits im letzten Budget war der Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Wels-Salzburg und Tulln-Absdorf in Aussicht genommen; will man die Betriebssicherheit bessern, so werden der Staatseisenbahnverwaltung für diesen Zweck weit höhere Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen als in den letzten Jahren. Bei den Privatbahnen wird beim Eintritte der konzessionsmässigen Ertragsgrenzen darauf gedrungen, ein zweites Gleis herzustellen. Nicht minder bildet die Verstärkung des Oberbaues und der Brücken, die Erweiterung der Stationen, Vermehrung und Verlängerung der Ausweichgleise, Centralisirung der Weichen und Ausdehnung der Blockirapparate auf frequenten Verkehrsstellen den Gegenstand fortgesetzter Einflussnahme.

Bei den Staatsbahnen sind für diesen Zweck in den letzten Jahren folgende Summen budgetmässig in Anspruch genommen bezw. verwendet worden: für Verstärkung und Verbesserung des Oberbaues in den Jahren 1894 bis 1897 5,5 Millionen Gulden, für Ameliorationen am Unterbau 2,7 Millionen Gulden, für Weichensicherungs- und Signalisirungsanlagen 1,2 Millionen Gulden, ausserdem für Gleisanlagen in den Stationen 4,7 Millionen Gulden. Der Gesammtaufwand für diese Vorsorgen erreicht seit 1894 nahezu 21 Millionen Gulden. Den Privatbahnen werden gleichartige Vorsorgen, um die Anlagen und Einrichtungen jederzeit mit dem gesteigerten Verkehre in Einklang zu erhalten, auf Grund eingehender Prüfung seitens der Aufsichtsbehörden mittelst besonderer Erlässe aufgetragen. Solche Erlässe, unter dem Namen „Investitionserlässe" bekannt, sind in den letzten zwei Jahren an die Staatseisenbahngesellschaft, Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Südbahngesellschaft, neuestens auch an die österreichische Nordwestbahn und süd-norddeutsche Verbindungsbahn hinausgegeben worden, und es befinden sich weitere derartige Erlässe in Vorbereitung.

Nicht minder ist das Augenmerk der staatlichen Eisenbahnverwaltung der dem zunehmenden Verkehre entsprechend zu bewirkenden Vermehrung des Fahrparkes zugewendet. Die Staatseisenbahnverwaltung hat, nachdem erst vor zwei Jahren eine Fahrparksvermehrung für die Staatsbahnen mit dem Kostenbetrage von 10 Millionen Gulden im Wege eines Spezialgesetzes erwirkt wurde, neuerdings die successive Verwendung eines weiteren Betrages von 10,22 Millionen Gulden vorgesehen, wovon die erste Rate mit 3 407 300 fl. bereits im Staatsvoranschlage für 1898 angesprochen ist. Ausserdem sind im obigen Staatsvoranschlage für Erneuerung minderwerthiger Fahrbetriebsmittel und bessere Ausstattung des Fahrparks 1 875 000 fl. eingestellt, sodass im ganzen für Fahrparksinvestitionen 5 282 300 fl. verwendet werden sollen. Bei den Privatbahnen bildet die Nachschaffung der nach dem sachlichen Erachten der Staatsaufsichtsbehörden zur anstandslosen Abwickelung des Verkehrs erforderlichen Fahrbetriebsmittel eine ständige Rubrik in den Investitionserlässen, und in der That haben alle Privatbahnen in den letzten Jahren Fahrparksnachschaffungen in grossem Umfange vorgenommen.

Eine der wichtigsten Vorsorgen für die Verkehrssicherheit bildet die Verwendung eines der Zahl nach ausreichenden, gut geschulten und leistungsfähigen Bertriebspersonals. Auch in dieser Hinsicht hat es die staatliche Eisenbahnverwaltung an Vorkehrungen nicht fehlen lassen. Bei den Staatsbahnen ist eine successive Vermehrung des im exekutiven Bahndienste verwendeten Personales während der letzten Jahre gegenüber dem Stande von 1895 ausschliesslich des Zuwachses für neue Linien und ausschliesslich der Stabilisirung in folgendem Umfange durchgeführt worden:

	Stand 1. Juli 1895	Stand 1. Juli 1897	daher mehr	weiter für 1. Juli 1898 präliminirt
Beamte und Bedienstete	29 663	31 618	+ 1 955	+ 3 123
Arbeiter	35 723	46 636	+ 10 913	+ 8 287

Die Personalauslagen sind in dieser Zeit von 25,8 Millionen Gulden auf 33,4 Millionen Gulden, also um 12,6 Millionen Gulden (Präliminare 1898) und die Arbeitslöhne von 9,9 Millionen Gulden auf 11,5 Millionen Gulden gestiegen. Was die oft beklagte Ueberbürdung des exekutiven Bahnpersonals anlangt, ist vorweg zu konstatiren, dass durch die bahnamtlichen Erhebungen bei keinem der diesjährigen Unfälle eine Ueberbürdung der betheiligten Bediensteten nachgewiesen werden konnte. Gleichwohl betrachtet es die staatliche Aufsicht als eine ihrer wichtigsten Aufgaben, darüber zu wachen, dass die Diensteseintheilungen und die Ruhezeiten im exekutiven Eisenbahndienste derart bestimmt werden, dass eine Ueberanstrengung des Personals ausgeschlossen sei. Das Eisenbahnministerium hat diesem wichtigen Punkte sein volles Augenmerk zugewendet. Nachdem bisher rücksichtlich der Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals bei den verschiedenen Verwaltungen nach verschiedenen Grundsätzen vorgegangen wird, so sind schon seit geraumer Zeit Normen in Ausarbeitung und Berathung, durch welche einheitlich für sämmtliche heimischen Eisenbahnen die Maximaldienstzeit und Minimalruhezeit des exekutiven Betriebspersonals in einer der heutigen Verkehrsentwickelung Rechnung tragenden möglichst befriedigenden Weise geregelt werden wird. Die bezügliche allgemeine Regelung ist in den internen Vorarbeiten soweit herangereift, dass dieselbe voraussichtlich in kurzer Zeit hinausgegeben werden kann.

Ein statistischer Vergleich der in der Zeit vom 1. Januar bis einschliesslich 17. Dezember 1897 vorgekommenen Unfälle mit jenen in der gleichen Periode des Vorjahres zeigt, dass die absolute Zahl der Unfälle (Entgleisungen, Zusammenstösse, sonstige Unfälle) im Jahre 1897 eine geringere war als im Vorjahre. Wenn dabei die Zahl der getödteten Reisenden von 2 auf 4 und jene der verletzten von 73 auf 125 gestiegen ist, so kann wohl von einem Missgeschick, welches die Wirkung der Unfälle vergrösserte, nicht aber von einer Abnahme der technischen Betriebssicherheit gesprochen werden. Bei den verunglückten Bahn- und Postbediensteten ergibt sich eine Steigerung der Tödtungen von 5 auf 21, dagegen eine Abnahme der Verletzungen von 291 auf 224, und es ist somit die Verunglückungsfrequenz beim Personal im ganzen zurückgegangen. Im Durchschnitte der letzten 10 Jahre wurden getödtet: in Deutschland von einer Million Reisenden 0,016, in Oesterreich 0,024, in England 0,027, in Frankreich 0,035.

— Die **Einnahmen der grossen österreichischen Privatbahnen** stellen sich nach den provisorischen Jahresausweisen für 1897 folgendermaassen dar:

	Einnahmen in Gulden 1897	1896	Differenz
Südbahn	45 868 885	45 619 335	+ 249 550
Kaiser Ferd.-Nordbahn	36 832 738	37 210 327	— 377 589
Staatseisenbahngesellschaft . . .	26 331 469	27 710 448	—1 378 979
Nordwestbahn	10 381 476	10 792 718	— 411 242
Elbethalbahn	6 849 500	6 882 182	— 32 682
Süd-norddeutsche Verbindungsb.	3 565 850	3 734 748	— 168 898
Buschtêhrader Bahn lit. A . . .	4 014 417	3 972 035	+ 42 382
„ lit. B. . . .	6 611 114	6 242 058	+ 369 056
Aussig-Teplitzer Bahn	6 677 167	6 467 507	+ 209 660
Böhmische Nordbahn	4 928 976	4 989 048	— 60 072

Den grössten Ausfall weist die Staatseisenbahn-Gesellschaft auf; das Minus beträgt nicht weniger als 1,38 Millionen Gulden. Die Ausweise sind jedoch nur für acht Monate definitiv; speziell für den Monat Ausgust haben die Rektifikationen ein Plus von 139 770 fl. ergeben, und es ist nicht ausgeschlossen, dass die Richtigstellungen der letzten vier Monate eine Aufbesserung des provisorisch ermittelten Resultates hervorrufen werden. Die Hauptursache des Rückganges bildet die ungünstige Ernte im Inlande, durch welche die Getreidetransporte sehr verringert wurden; einen ungünstigen Einfluss übten auch die Hochwässer und der schlechte Geschäftsgang der Textilindustrie aus. Die

Ausweise der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schliessen mit einer Mindereinnahme von nahe an 380 000 fl.; nach den bisherigen Erfahrungen ist es wahrscheinlich, dass die Mindereinnahme durch die Ergebnisse der definitiven Abrechnungen ganz oder doch zum grossen Theil verschwinden wird. (Für den Monat September beläuft sich die Mehreinnahme aus der definitiven Abrechnung auf 172 853 fl.) Der ungünstige Einfluss der schlechten eigenen Ernte wurde bei der Nordbahn durch grössere Getreideeinfuhr und Transitsendungen aus Russland einigermaassen ausgeglichen. Auch die Einnahmen der Nordwestbahn dürften durch die ausstehenden definitiven Abrechnungen noch eine Verbesserung erfahren. Die Einnahmen der Südbahn bieten die namhafte Steigerung von 249 550 fl. und mit Hinzurechnung des Mehrbetrages von 425 429 fl., welcher sich aus den nachträglichen Richtigstellungen durch die definitiven Abrechnungen bis Ende September ergibt, eine Steigerung von 674 801 fl. Die Aussig-Teplitzer und die Buschtêhrader Bahn schliessen mit beträchtlichen Mehreinnahmen ab, da der Kohlenverbrauch im Inlande und mehr noch der bedeutende Kohlenbedarf für die deutsche Industrie den böhmischen Kohlenbahnen grosse Transporte lieferte. Die Ausgaben sind bei den meisten Bahnen namhaft gest egen. Speziell für die Südbahnbilanz werden die grossen Investitionen von Bedeutung sein, die im Vorjahre vorgenommen werden mussten und das Zinsenkonto des Unternehmens erheblich belasten. Bei der Staatseisenbahngesellschaft aber muss noch mit dem Umstand gerechnet werden, dass die Domänen keinen namhaft grösseren Ertrag geliefert haben als im vorvergangenen Jahre, dass aber andererseits im laufenden Jahre zum ersten Mal ein Betrag von 230 000 fl. zur Sanirung der Banater Bruderlade wird verwendet werden müssen. Die Nordwestbahn hat ziemlich erhebliche Hochwasserschäden zu decken gehabt, welche eine weitere Belastung des Gewinn- und Verlustkontos bedeuten. Hinsichtlich des neuen Investitionsprogramms, also auch hinsichtlich der von der Regierung verlangten Legung eines zweiten Gleises auf der garantirten Strecke ist bis zur Stunde noch keine Entscheidung getroffen worden, mithin werden diese Forderungen für die Jahresbilanz belanglos bleiben.

— Verschiedene Blätter brachten in den letzten Tagen Mittheilungen über angebliche Studien wegen einer neuen **Organisation der österreichischen Staatsbahnverwaltung** und speziell wegen Reaktivirung der bestandenen Generaldirektion der Staatsbahnen. Mit Bezug auf diese Mittheilungen meldet das „Fremdenblatt", dass die seit dem Bestande des Eisenbahnministeriums gemachten Erfahrungen Anlass gegeben haben, sich mit der Frage zu befassen, ob und in welcher Weise eine Ausgestaltung der bestehenden Organisation im Sinne der möglichsten Geschäftsvereinfachung und Entlastung des Ministeriums von den Einzelngeschäften der laufenden Verwaltung ohne Beeinträchtigung der Einheitlichkeit derselben herbeigeführt werden könnte. Die Wiederherstellung der vormaligen Generaldirektion der Staatsbahnen sei dabei nicht ins Auge gefasst. Die Studien sollen noch keineswegs zum Abschlusse gelangt sein und sei ein Beschluss auch für die nächste Zeit nicht zu gewärtigen, zumal das Eisenbahnministerium durch die unaufschiebliche Vorsorge für die Erhöhung der Verkehrssicherheit vollauf in Anspruch genommen sei.

— Vor 60 Jahren, am „Dreikönigstage" des Jahres 1838, erfolgte die feierliche **Eröffnung der ersten österreichischen Lokomotiveisenbahn**, nämlich der Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Wagram. Im Frühjahre 1837 begannen die ersten Arbeiten auf der Strecke von Wien nach Lundenburg und am 23. November desselben Jahres konnte bereits die feierliche Probefahrt bis Wagram stattfinden. Doch nahm die Bahn nicht in Wien, sondern in Floridsdorf ihren Anfang, weil die hölzerne Donaubrücke nicht so rasch fertiggestellt werden konnte. So konnte erst am 6. Januar 1838 die eigentliche Eröffnung der Nordbahnlinie Wien-Wagram erfolgen. Schon einige Tage vorher wurden dem Publikum die näheren Bestimmungen durch Plakate bekannt gegeben. Es sollte an Wochentagen zweimal, an Sonn- und Feiertagen dreimal gefahren werden, und blieb vorbehalten, wenn Witterungsverhältnisse oder sonstige Hindernisse eintreten sollten, dies rechtzeitig bekannt zu geben.

Das Publikum wurde ersucht, sich eine Viertel Stunde vor Abgang der „Kolonne" auf dem Bahnhofe einzufinden. Zur Bestellung der Billets, welche für eine Tourfahrt in der I. Klasse 50 Kreuzer, in der II. Klasse 30 Kreuzer, in der III. Klasse 15 Kreuzer K.-M. kosteten, wurde ein eigenes Lokal in der Stadt eröffnet. Auch hatte die Direktion zur grösseren Bequemlichkeit des Publikums die Veranstaltung getroffen, dass durch einen Fiakerverein eigene „recht elegante" Gesellschaftswagen gestellt wurden, welche die Fahrenden bis an den Bahnhof führten. Auf den Billets war die Nummer des Wagens und des Platzes in demselben angegeben, sodass „jedermann sich gleich zurechtfinden konnte".

Am 6. Januar 1838 pünktlich um $^1/_2$10 Uhr setzte sich der Zug, welcher aus 10 Personenwagen und 2 Lokomotiven (an der Spitze die Lokomotive „Moravia", am Schlusse die Lokomotive „Herkules") bestand, in Bewegung. Man legte bei dieser ersten Fahrt die Strecke von Wien bis zum Stationsplatze in Deutsch-Wagram, beinahe dritthalb deutsche Meilen, in 40 Minuten zurück. Der zweite Zug desselben Tages brauchte für die Rückfahrt nach Wien sogar nur 34 Minuten.

Die Wagen I. und II. Klasse enthielten 3 Abtheilungen, je zu 6 Personen. Der Bau derselben und ihre Einrichtung liess nach damaligen Anschauungen nichts zu wünschen übrig. Bäuerle's Theaterzeitung schrieb hierüber: „Eleganz und Bequemlichkeit ist auf die ansprechendste Art in diesen Wagen vereinigt. Jeder der wohlgepolsterten Sitze ist mit Armlehnen und Ohren versehen. Die Wagen III. Klasse sind ganz offen und mit Sitzbänken versehen, übrigens von ebenso solider und eleganter Bauart als die übrigen.

Die Bewegung selbst ist für die Fahrenden von angenehmster Art. In den bequemen Sitzen ruhend, ohne die geringste Erschütterung, sodass man während der Fahrt bequem lesen kann, gewahrt man die ausserordentliche Schnelligkeit nur an dem magischen Vorübergleiten der an der Bahn stehenden Zuschauer, welche wie in einer Laterna magica erscheinen und verschwinden."

— Mit dem vor einigen Tagen erfolgten Schlusse der Reichsrathssession ist auch die dem Abgeordnetenhause überreichte Regierungsvorlage, betreffend die Einführung einer **Transportsteuer**, gegenstandslos geworden. Der Schluss einer Session hat nämlich die Konsequenz, dass alle im Laufe derselben nicht erledigten Regierungsvorlagen und Initiativanträge hinfällig werden. Solche Vorlagen müssen, falls eine weitere Verfolgung derselben beabsichtigt wird, in der neuen Session abermals überreicht werden. Hiermit erscheint das Projekt der Transportsteuer, auch wenn die jetzige Regierung daran denken sollte, eine Vorlage wegen der Transportsteuer neuerlich einzubringen, jedenfalls für geraume Zeit zurückgestellt.

— Von der in Ausführung befindlichen 140 km langen Lokalbahn Teplitz-Reichenberg der **Aussig-Teplitzer Bahn**, deren erste 38 km lange Theilstrecke Teplitz-Lobositz am 16. Dezember v. J. programm- und termingemäss dem Verkehre übergeben werden konnte, ist die in der Anschlussstrecke Lobositz-Leitmeritz gelegene grosse **Elbebrücke** in der Fundirung der Pfeiler beendet, die Felder der Brücke haben zusammen 330 m lichte Weite. Die Bauvergebung der Strecke bis Böhmisch-Leipa ist bereits bewirkt, der Bau des grossen, 825 m langen Jeschkentunnels bei Reichenberg wird eben ausgeschrieben. Ausser diesen, nicht nur im Vergleiche mit anderen Verkehrsbauten, gewiss rasch fortschreitenden Neuherstellungen, wurde auf der Aussig-Teplitzer Bahn, deren Verwaltung die neue Linie baut, der stärkste Verkehr anstandslos abgewickelt, den die genannte Bahn seit ihrem Bestande überhaupt zu verzeichnen hatte.

— Mit dem 1. Januar d. J. trat hinsichtlich des gesammten gesellschaftlichen Bahnnetzes der **Buschtêhrader Eisenbahn** das staatliche **Einlösungsrecht** ein, welches von diesem Tage an jederzeit ausgeübt werden kann. Dieses Recht, das die Regierung sich in Abänderung der früheren Konzessionsbestimmungen als ein einheitlich hinsichtlich sämmtlicher Linien auszuübendes Recht in dem Protokollarübereinkommen vom 17. März 1894 unter möglichst genau festgestellten Bedingungen gesichert hat, ist gleichzeitig mit der Genehmigung der von der Gesellschaft beschlossenen finanziellen Transaktion festgestellt worden, welche die Konvertirung der 5 % Prioritäten im Vereine mit der Emission einer Investitionsanleihe zum Zwecke hatte. Die praktische Ausübung des Einlösungsrechts erscheint allerdings angesichts der heutigen politischen Lage vorläufig nicht aktuell.

— Die Statthalterei in Prag hat der **Buschtêhrader Eisenbahn** den Baukonsens für die Anlage des 2. Gleises in der Strecke Welchau-Wickwitz-Schlackenwerth der Linie Prag-Eger im Namen des Eisenbahnministeriums ertheilt.

— Vor kurzem hat, wie gemeldet wird, bei der Direktion der Südbahn eine Besprechung mit den Vertretern der Aktiengesellschaft „Quarnero" stattgefunden, die sich bekanntlich für den Verkauf der **Kuranstalten der Südbahn in Abbazia** an die mit der internationalen Schlafwagengesellschaft verbundene Société des grands hôtels européens interessirt, ohne dass es jedoch zu einem positiven Ergebnisse gekommen wäre.

— Die niederösterreichische Eskomptegesellschaft hat vom **Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen** die neue Emission von Obligationen der Kategorie B im Betrage von 7 484 000 Kr. übernommen. Die neue Emission unterscheidet sich von den

im Umlauf befindlichen Obligationen der Kategorie A nur dadurch, dass diese pupillarsicher, die Obligationen der Kategorie B jedoch nicht pupillarsicher sind. Die Emission der Obligationen B erfolgt auf Grund des Besitzes an Prioritätsaktien der Bukowinaer Lokalbahnen. Die Verzinsung dieser Prioritätsaktien ist insofern von der Regierung garantirt, als der Betrieb der Bukowinaer Lokalbahnen von den Staatsbahnen geführt wird und die letzteren auf Grund des Lokalbahngesetzes sich verpflichtet haben, unter allen Umständen die Betriebskosten zu stunden bezw. zu decken. Von den Obligationen der Kategorie A cirkuliren 11 000 000 fl.

— In einer Ende Dezember v. J. im ungarischen Handelsministerium stattgehabten Konzessionsverhandlung, betreffend den Ausbau der schmalspurigen **Vizinalbahn Béga-Szent György-Ittebe-Párdány** wurde das Baukapital mit 400 000 fl. festgestellt, von welcher Summe zur Anschaffung der Betriebsmittel 74 200 fl., zur Bildung eines Reservefonds aber 10 000 fl. zu verwenden sind. Die Anschaffung des Baukapitals für diese 26,5 km lange Bahn ist in der Weise geplant, das 35 % Stammaktien und 65 % Prioritätsobligationen unter Garantie des Torontáler Komitats zum Kurse von 96 % ausgegeben werden.

— Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen macht seit längerem die Erfahrung, dass viele **Hörer des Eisenbahnkurses** nach Absolvirung desselben theils infolge eines organischen Fehlers, theils wegen körperlicher Gebrechen zum Dienste auf der Strecke nicht geeignet sind und deshalb zum Verkehrsdienste nicht verwendet werden können. Infolge dieses Umstandes hat die Direktion verfügt, dass in Hinkunft nur solche Hörer Aufnahme finden, deren Tauglichkeit von den delegirten Eisenbahnärzten konstatirt wurde.

— Die Budapester Bankverein-Aktiengesellschaft hatte, als Konzessionärin der 106 km langen Neusiedler Seebahn, 3 054 100 fl. 5 % Prioritätsaktien derselben als Aequivalent für den Bau der Eisenbahn übernommen und an die den Betrieb führende Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn gegen Ueberlassung von 5 628 400 ℳ 3 % **Goldobligationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn** verkauft. Diese Obligationen wurden nebst weiteren 1 371 600 ℳ 3 % gleicher Obligationen, welche die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn aus ihrem Reservefonds behufs Durchführung grösserer Investitionen an den Budapester Bankverein verkaufte, zu einer Gesammtemission von 7 000 000 ℳ Obligationen III. Serie vereinigt und von dem Budapester Bankverein an ein ausländisches Konsortium weitergegeben.

— Die **Franz Josef-Untergrundbahn** in Budapest hat im abgelaufenen Jahre ihr erstes volles Betriebsjahr abgeschlossen, da die Bahn bekanntlich im Monat Mai 1896 dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Dieses vollkommen neue System der Untergrundbahn hat sich nunmehr nach jeder Richtung hin bestens bewährt und wurde der Verkehr das ganze Jahr hindurch gleichmässig und ohne Störung abgewickelt. Auch der Betrieb der Untergrundbahn hat günstige Resultate ergeben. Im Jahre 1897 hat die Gesellschaft für etwa 3 560 000 beförderte Personen 356 000 fl. vereinnahmt.

Es ist von besonderem Interesse, zu erwähnen, dass die Haupt- und Residenzstadt Budapest nunmehr in Europa das grösste Netz elektrischer Bahnen besitzt. Mit Ende des Jahres 1897 befinden sich im Betriebe rund 192 km Gleis, davon 58,5 km mit unterirdischer Stromzuführung, 355 Motorwagen und 58 Beiwagen sowie 5 Centralstationen mit zusammen 6 500 Kilowatt Leistung.

— Der „Pester Lloyd“ bringt eingehende Mittheilungen über die **Betriebsergebnisse der Budapester Strassenbahnen im Jahre 1897.** Die Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat seit kurzem ihre sämmtlichen Linien auf den elektrischen Betrieb umgestaltet. Das gesammte, nunmehr in elektrischem Betriebe stehende Netz der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft hat eine Gleislänge von 106 km, davon 29 km mit unterirdischer Stromzuführung nach System Siemens & Halske und 77 km mit oberirdischer Stromzuführung für Stromabnehmer durch das Gleitbügelsystem. Auf den Linien stehen 180 Motorwagen, davon 90 Stück mit 2 Motoren zu 20 HP. und 90 Stück mit 1 Motor zu 20 HP. und 20 Beiwagen in Betrieb. Für die Stromlieferung dienen 2 Centralstationen, in denen 8 mit Tandem-Dampfmaschinen direkt gekuppelte Innenpool-Dynamomaschinen mit zusammen 4 000 Kilowatt aufgestellt sind. Für dieses Jahr ist eine bedeutende Erweiterung der Anlagen in Aussicht genommen, und zwar um rund 50 km Gleise, 110 Motorwagen und 2 Dynamomaschinen mit zusammen 1 300 Kilowatt. Der Verkehr des Jahres 1897, der unter den Widerwärtigkeiten des Umbaues, Verkehrsunterbrechungen und provisorischen Gleiseanlagen zu leiden hatte, ergab nichtsdestoweniger eine Mehreinnahme von etwa 88 000 fl., was in Anbetracht des Umstandes, dass im Vorjahre die Steigerung des Millenniumsausstellungs-Verkehrs sich geltend machte, als zufriedenstellend bezeichnet werden muss. Welchen Einfluss der elektrische Betrieb auf die Verkehrssteigerung überhaupt hat, zeigt auch der Umstand, dass 40 % der oben ausgewiesenen Mehreinnahme allein auf den Monat Dezember entfallen. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr beträgt 2 243 000 fl.

— Die **Budapester elektrische Stadtbahn-Aktiengesellschaft** hat im Interesse der weiteren Ergänzung ihres Bahnnetzes auch im abgelaufenen Jahre eine zielbewusste Thätigkeit entwickelt. Ueber die Betriebsergebnisse bieten die nachstehenden Daten Aufklärung, und zwar wurden im Jahre 1895 für 17 212 653 beförderte Personen 1 315 168,67 fl., im ausgedehnten Verkehr des 1896er Millenniumsjahres aber für 22 327 377 beförderte Personen 1 690 027,37 fl. vereinnahmt. Im Jahre 1897 hat die Gesellschaft für etwa 19 681 000 beförderte Personen annähernd 1 493 000 fl. Einnahmen erzielt, somit um 196 372 fl. weniger als im 1896er aussergewöhnlichen Jahre, jedoch um 178 487 fl. mehr als im Jahre 1895.

Belgien.

— Der belgische Generalstab hat der Brüsseler Regierung ein Gutachten dahingehend übergeben, dass die der französischen Nordbahngesellschaft gehörigen wichtigen belgischen **Eisenbahnlinien von der französischen Grenze nach Namur und Lüttich** im Interesse der belgischen Landesvertheidigung so rasch als möglich abgelöst werden sollen. Die Städte Namur und Lüttich beherrschen die Maasbefestigungslinie, die stärkste Festungslinie des Königreichs. Wenn nun die von der französischen Grenze dahin führenden Eisenbahnlinien sich im Besitze der Franzosen befinden, so liegt darin eine offenbare Gefahr für die Sicherheit des Landes, weshalb die Ablösung jener Linien erforderlich ist. Die französische Nordbahngesellschaft hat sich bisher stets geweigert, sich die erwähnten Eisenbahnlinien abkaufen zu lassen.

— Mit der **Verstaatlichung des Grand Central Belge** und der **Lüttich-Limburger Eisenbahn** soll es noch sehr unsicher aussehen und die „Etoile belge“ versichert, dass diese Verstaatlichung nicht vor dem 1. Juli 1898 oder vor dem 1. Januar 1899 erfolgen wird. Ein Haupthinderniss liegt nach diesem Blatte darin, dass die holländische Betriebsgesellschaft, die den Betrieb der auf holländischem Boden belegenen Linien der zu verstaatlichenden Eisenbahnen übernommen hatte, Bedingungen für die internationalen Transporte angenommen hat, die die Interessen der holländischen Häfen schwer schädigen. Die niederländischen Handelskammern fordern mit Entschiedenheit die Abänderung dieser mit Belgien abgeschlossenen Abmachungen.

Vereins-Ausland.

— Die Münchener „Allgemeine Zeitung“, welche bekanntlich kürzlich ihr hundertjähriges Jubiläum feierte, schreibt:

Wie die Allgemeine Zeitung ist auch der schweizer Bundesstaat mit dem Neujahrstag in ein Jubiläumsjahr eingetreten. Es ist nun ein halbes Jahrhundert vergangen, seitdem die Eidgenossenschaft aus einem losen Staatenbund in einen Bundesstaat sich umgewandelt hat. Waren auch die Gründer des neuen Bundesstaates redlich bestrebt, demselben gleich von Anfang an ein festes Gefüge zu geben, so klaffte es doch an vielen Stellen, und man hatte in den seitherigen 50 Jahren immer zu thun, um die Risse und Sprünge nachzubessern und auszufüllen. Es fehlte nicht an solchen, welche den Bauenden immer wieder in den Arm fielen und ihnen nicht gestatten wollten, das Werk zu sichern und auszugestalten. Der kommende 20. Februar ist abermals dazu berufen, den Bau des Bundesstaates zu vervollkommnen und dem Einheitsgedanken eine neue kräftige Stütze zu geben. Darum eben sehen alle Anhänger eines starken Bundes dem Ergebniss der **Volksabstimmung über die schweizer Eisenbahnverstaatlichung** mit Spannung entgegen. Denn dass es zum Volksentscheide kommen wird, steht ausser Zweifel. Von den 30 000 Unterschriften, deren es zur Herbeiführung eines Referendums bedarf, sind bereits mehr als 15 000 der Bundeskanzlei überreicht und die noch fehlenden werden jedenfalls rechtzeitig eingehen. Es scheint jedoch, als hätten die Rückkaufsgegner schon in dem Vorgefecht zur Sammlung der Unterschriften ihr Pulver verschossen. Ihre Presse wird von Tag zu Tag persönlicher, ein Zeichen, dass ihr die sachlichen Gründe für ihren Standpunkt schon ausgegangen sind. Interessant ist auch, zu sehen, wie der Widerstreit der Meinungen gerade in den Reihen der Konservativen am heftigsten sich gestaltet, sowohl innerhalb des Lagers der Katho-

lischkonservativen, als zwischen diesen und den protestantischen Konservativen. Beim „Beutezug“ unseligen Angedenkens marschirten beide Fraktionen noch Schulter an Schulter, und nun gähnt zwischen ihnen eine tiefe Kluft gerade in einer der grundsätzlich wichtigsten Fragen. Die eine Richtung will eine Stärkung des Bundes überall, wo diese sein Ansehen nach aussen hin fördert und der wirthschaftlichen Prosperität im Innern dient, die andere Richtung tritt jedem Streben nach grösserer Einigung und Stärkung der Bundesstaaten grundsätzlich entgegen. Sie hat sich diesmal mit dem Kapitalismus verbündet, um in extremis noch einen letzten Versuch zur Rettung des Privatbahnsystems zu unternehmen. Es handelt sich dabei jedoch um einen Kampf für eine verlorene Sache.

— Der schweizer Bundesrath hat die Zahl der zur sicheren, ungestörten Abwickelung des **Betriebsdienstes auf der Nordostbahn** nöthigen Lokomotiven bis zur Aufstellung von bezüglichen allgemeinen Normen auf 240 Stück normirt. Von den für 1897 bestellten 12 Lokomotiven sind 9 Stück als Ersatz für auszurangirende Tenderlokomotiven der ehemaligen Nationalbahn bestimmt. Der Lokomotivenpark ist durch successive Anschaffung innerhalb einer Frist von 3 Jahren auf die genannte Höhe zu bringen. Die Direktion der Nordostbahn hat den Bundesrath vor dem Juni 1898 den Nachweis zu liefern, dass die hierfür nöthigen Bestellungen aufgegeben sind. Ausser dieser Vermehrung hat die Bahnverwaltung auch für rechtzeitigen Ersatz der zahlreichen an der Grenze der Gebrauchsfähigkeit angelangten Lokomotiven Sorge zu tragen.

— Die **Gesammteinnahmen der italienischen Mittelmeerbahn im Betriebsjahre 1897** übersteigen beim Hauptnetz mit 6 831 059 Lire, beim Nebennetz mit 361 987 Lire, also zusammen mit 7 193 046 Lire die Gesammteinnahmen des Jahres 1896.

— Die Gesellschaft für die **italienischen Südbahnen** hat beschlossen, die Hardybremse aufzugeben und ihr Rollmaterial mit der **Westinghousebremse** auszurüsten. Vorerst sollen 140 Lokomotiven, 158 Personenwagen und 45 Gepäckwagen mit der neuen Bremse versehen werden, und die Gesellschaft hat bereits bei der Regierung um Bewilligung der dazu nöthigen Mittel von 1 300 000 L. nachgesucht.

— Die **italienische Mittelmeerbahn**, dem Beispiele anderer Bahnen folgend, ist seit 2 Jahren mit Studien über die Verwendung der **Elektrizität** als Zugkraft beschäftigt. Um das Ergebniss dieser Studien praktisch zu verwerthen, hat sie nun der Regierung Vorschläge unterbreitet, auf der Strecke Rom-Frascati Versuche mit von Akkumulatoren betriebenen Automobilwagen zu machen. Die Regierung hat ihre Einwilligung und Unterstützung zugesagt, nur hat sie die Gesellschaft aufgefordert, sich mit der Adriatica, bei der gleiche Studien im Zuge sind, ins Einvernehmen zu setzen und die praktischen Experimente gemeinsam zu machen.

Die Verwaltung der italienischen Mittelmeerbahn hat **60 Güterwagen amerikanischer Bauart** mit Röhrenuntergestell von 30 t Zugkraft in Bestellung gegeben.

— Schon seit längerer Zeit haben die Verwaltungen der **italienischen Mittelmeerbahnen** und der **Südbahn** Gesuche an die Regierung gerichtet, um auf ihren Netzen die grossen, vierachsigen, mit 2 Drehgestellen und Seitengängen sowie Uebergangsbrücken versehenen Personenwagen (nach dem System der im Ausland, besonders in Deutschland in den direkten Verkehren kursirenden **Durchgangswagen**) einzuführen, einerseits um die Schnelligkeit der Züge vergrössern zu können, andererseits um den Reisenden in Italien die grossen Bequemlichkeiten, welche von diesen Wagen geboten werden, nicht länger vorzuenthalten. Wie sehr das reisende Publikum auch in Italien die Vorzüge dieser Wagen zu schätzen weiss, geht am besten aus der stets sehr starken Besetzung der aus dem Auslande kommenden direkten Wagen hervor, die nach dem Durchgangssystem gebaut sind. Die neuen Wagen sollen ganz besonders in die zwischen Oberitalien und Rom verkehrenden Eilzüge eingestellt werden. Die technischen Büreaus der beiden Verwaltungen haben sich bereits über alle Einzelheiten der zu bauenden Type geeinigt, so zwar dass die neuen Durchgangswagen beider Bahnen in der Bauart und in den wichtigsten Dimensionen übereinstimmen sollen, während die innere Ausstattung und die Nebeneinrichtungen von jeder Verwaltung nach eigenem Gutdünken ausgeführt werden.

Die Regierung, von der die Neuanschaffung des Rollmaterials der Bahnen abhängt, nahm im Anfange eine ablehnende Haltung an, unter Hinweis darauf, dass die neu anzuschaffenden Wagen beinahe doppelt so viel kosten, als die gewöhnlichen, und dass noch zu viel altes Material sich im Umlauf befinde. Aber die beiden Bahnen, welche auf die so sehr gebotene Verbesserung ihres Materials unter keinen Umständen verzichten wollen, dringen neuerdings bei der Regierung auf Anschaffung langer vierachsiger Wagen. Endlich sind die Verhandlungen auch so weit gediehen, dass es sicher ist, dass bei der nächsten Neubeschaffung von Personenwagen eine gewisse Anzahl besagter Wagen inbegriffen sein wird, was gewiss von den Reisenden mit Beifall begrüsst werden wird.

— Um den Fremdenzuzug aus dem Auslande nach Sizilien zu heben und zu erleichtern, hat die Gesellschaft für die **sizilischen Bahnen** die Reiseagentur Carl Stangen in Berlin mit dem Verkaufe von Billets für ihre bedeutendsten Linien betraut. Das mit der Firma Stangen, welche bereits für Rechnung der Adriatica einen ähnlichen Dienst ausübt, abgeschlossene Uebereinkommen beruht auf gleicher Grundlage, wie das mit dem Hause Th. Cook in London bestehende.

— Die **Verwaltung** der **schwedischen Staatsbahnen** hat im vorigen Jahre 13 8°0 000 Kr. **Ueberschüsse** an das Staatskontor abgeliefert oder 4 000 000 Kronen mehr als in 1896. Die schwedische Regierung wird die Verwendung dieser Ueberschüsse zum Bau neuer Eisenbahnlinien bei dem Reichstage beantragen.

— Am 5. d. Mts. ist in Stockholm der Reichstag zusammengetreten, dessen feierliche Eröffnung nach Erledigung verschiedener geschäftlicher Angelegenheiten erfolgen wird. Mit Rücksicht auf den günstigen Stand der Finanzen **Schwedens** werden auch diesmal wieder die **Eisenbahnbauten** eine grössere Rolle spielen. Man muss es Schweden lassen, dass es rastlos sein Schienennetz auszudehnen und die dünn bevölkerten weiten Gebiete im Norden durch die Bahn mit den anderen Landestheilen in engere Berührung zu bringen strebt. Die vor einigen Jahren bis Boden fertiggestellte Nordbahn schuf in Verbindung mit der Lulea-Gellivarabahn einen weit über den Polarkreis hinausgehenden Schienenstrang, dessen Fortsetzung bis zur finnischen Grenze bereits im vorigen Reichstag zum Theil bewilligt wurde. Ein anderes sehr wichtiges Eisenbahnunternehmen ist die Fortführung der Lulea-Gellivarabahn bis zur norwegischen Grenze und von dort bis Ofoten an der Westküste, wodurch im Zusammenhang mit der finnisch-schwedischen Linie eine Eisenbahnverbindung von Russland bis zur Küste des atlantischen Ozeans geschaffen wird. Von besonderer Bedeutung ist die Gellivara-Ofotenbahn, über die wir eingehender in Nr. 93 S. 949, Jahrg. 1897 d. Ztg., berichteten, ferner dadurch, dass mit ihr die ungeheuren Erzgebiete, die noch zwischen Gellivara und der norwegischen Grenze liegen und der Erschliessung harren, ausgebeutet und ihre Erzeugnisse das ganze Jahr von dem eisfreien Hafen aus verschifft werden können.

— Der langjährige Generalsekretär des **Gewerkvereins der englischen Eisenbahnangestellten**, Edward Harford, ist, 57 Jahre alt, gestorben. Die Gründung des Vereins, der gegenwärtig 100 000 Mitglieder zählt, ist sein Werk. Er hatte sich vom gewöhnlichen Eisenbahnsignalisten zu dem einflussreichen Posten emporgeschwungen. Sein grosses Organisationstalent verschaffte ihm auch ausserhalb des Kreises der Arbeiter Anerkennung. Die Arbeiter selber haben ihm kaum seine Aufopferung für sie gelohnt. Vor einigen Monaten enthoben sie ihn wegen winzigen Anlasses seines Postens. Es hätte wenig gefehlt, so wäre ihm nicht einmal eine Pension ausgezahlt worden.

— Schon seit Jahren beschäftigt man sich mit dem Projekt, eine **Eisenbahn über den Kaukasus** zu bauen. Jetzt wird bekannt, die Wladikawkasbahn plane den Bau einer Eisenbahn, von Darg-Koch beginnend durch das Thal des Rion weitergehend; eine Linie soll von Oni nach Gori, einer Station der transkaukasischen Eisenbahn, führen, und die andere durch das Rionthal nach Kutaïs. Zugleich wird noch eine besondere Zweigbahn von der Station Nowo-Ssenaki bis Ssuchum geplant.

— Nachdem der Bau der **Eisenbahn Keneh-Assouan** nunmehr vollendet ist, wird deren Eröffnung Anfang Februar stattfinden. Die Bahn schliesst sich an die ägyptische Staatsbahn in Keneh an, ist von da bis Luxor — woselbst auch grosse Bahnhofsanlagen errichtet worden sind — normalspurig und geht mit einer Spurweite von 1,0675 m bis Assouan (1. Nilkatarakt). Der Betrieb der Bahn wird bekanntlich von der ägyptischen Staatsbahnverwaltung gemäss dem mit der Regierung geschlossenen Pachtvertrage übernommen. Die zur Verwendung gelangten Schienen entstammen den Krupp'schen Werkstätten, den Bau der Bahn hat für das Konsortium Suares-Warschauer-Berliner Handelsgesellschaft der Konsul W. Pelizaeus in Kairo durchgeführt.

— Aus Kairo wird gemeldet, dass beschlossen wurde, die bis **Abu Hamed** fertiggestellte Eisenbahn bis **Ed Damer** an der Mündung des Atbara in den Nil zu verlängern.

— In den Kreisen der englischen Kolonialpolitiker von dem Schlage der Rhodes und Genossen denkt man noch immer an die Herstellung **englischer Verkehrsverbindungen** zwischen **Kapstadt** und **Alexandrien**. So soll einer der Gehilfen des Rhodes, der Dr. Jameson, unlängst versichert haben, dass der transafrikanische Telegraph, der eben von Nyassaland nach Uganda verlängert wird, in drei Jahren vollendet sein werde, und zwar würden die beiden Endpunkte in Khartum zusammentreffen, dessen Besetzung durch die Engländer bis dahin unzweifelhaft sei.

— Ein gutes Spiegelbild der raschen **Entwickelung der Verkehrsverhältnisse der argentinischen Republik** liefert der durch Herrn C. Carles, Generaldirektor der Post und Telegraphie in Buenos Aires aufgestellte 9. Jahresbericht über „Antecedentes administrativos de correos y telégrafos de la República Argentina.“ Seit 1870 die erste Telegraphenlinie von nur 270 km Länge im Lande gelegt wurde, hat sich das Drahtnetz vergrössert und verdichtet zu einer Ausdehnung, die schon jetzt das Netz von Oesterreich-Ungarn, Italien und aller kleineren europäischen Staaten übertrifft. 1896 betrug die Gesammtlänge 17 751 km, 1897 schon 40 814 km, so dass jetzt fast alle Provinzen und Territorien des ausgedehnten Freistaates mit der Hauptstadt durch den Draht verbunden sind. Nur die am weitesten nach Süden gelegenen Gobernaciones del Chubut und del Rio Negro harren noch des Anschlusses, der indessen für das nächste Jahr geplant ist. Auch in den spärlich besiedelten Gebieten von Formosa und Chaco im Nordosten sind die Linien nur kurz, dagegen wird die Ausdehnung des Netzes nach Brasilien, durch Kabellegung nach Rio de Janeiro und nach Chile durch Verbindung mit Valparaiso in Angriff genommen. Die Zahl der beförderten Depeschen ist von 6 440 im ersten Jahre der Anlage auf 2 691 521 im letzten gestiegen, steht damit allerdings noch weit hinter den europäischen Staaten gleicher Drahtlänge zurück, was durch die unverhältnissmässig dünne Bevölkerung (geringer als die des 100 mal so kleinen Belgiens) erklärt wird.

— In einigen Blättern ist die Frage aufgeworfen worden, ob **Kiaotschau** durch die Eröffnung der **chinesischen Ostbahn** an Bedeutung gewinnen kann. Mit der chinesischen Ostbahn wird Nordchina überhaupt an Bedeutung gewinnen und somit auch Kiaotschau. Eine unmittelbare Verbindung Kiaotschaus mit der chinesischen Ostbahn würde nur über Peking hergestellt werden können.

— Näheres über die Anlage von **Eisenbahnen** in der **Kiaotschaubucht** findet sich in einem Bericht des „Ostasiatischen Lloyd“ über eine Reise durch die Provinz Schantung. Kiaotschau selbst ist versandet. Die Bucht besitzt aber eine Reihe günstiger Anlegestellen, welche in das künftige Eisenbahnnetz einzubeziehen wären. Landungsstege und Anlagebrücken machen es den grössten Ozeandampfern und Kriegsschiffen möglich, bei jeder Fluth anzulegen und zu laden oder zu löschen. Die Bodengestaltung bietet keine Schwierigkeiten. Von der Provinzhauptstadt Tsinanfu nach Kiaotschau ist die Linie fast vollkommen eben und keine Bergschnitte sind nothwendig. Der Grund und Boden ist frei von Ueberschwemmung, Arbeit ist billig, guter Steinballast lässt sich überall am Wege in allen gewünschten Mengen finden; über die wenigen Flüsse und Schluchten, über die die Bahn führt, lassen sich mit Leichtigkeit eiserne Brücken ziehen. Es lässt sich somit ohne weiteres annehmen, dass die Baukosten unerheblich sein werden. Was die unaufgeschlossenen Quellen des Reichthums in Schantung anbetrifft, so wissen wir, dass die Hügel, die vom Standpunkt des Landmanns so unproduktiv sind, eine Menge Reichthum bergen, nämlich Kohlen, Eisen, Blei, Silber, Gold, Kupfer, Asbest; man hat mir sogar gesagt, dass Diamanten, z. B. in Itschaufu, sich finden und zwar in nicht geringen Mengen und nur auf den Tag warten, wo diese und andere Provinzen infolge kaiserlicher Genehmigung oder anderer Maassregeln dem Bergmann, sei er Einheimischer oder Ausländer, zur Ausbeutung überlassen werden. Dann wird thatsächlich das Glück dem armen halbverhungerten Bewohner Schantungs lächeln; gegen Hungersnoth gesichert durch die Einführung des Dampfrosses und jederzeit in der Lage, sein tägliches Brot anständig zu verdienen und sich einen Sparpfennig zurückzulegen, wird seine jetzt so traurige und elende Lage ein ganz anderes Gesicht erhalten.

— Der Bau der **chinesischen Ostbahn** bietet — wie der „Hamb. Korresp.“ mittheilt — unerwartete Schwierigkeiten, weil die geplante gerade Verbindungslinie nach Port Arthur durch Gebiete führt, die von sehr kriegerischen nomadisirenden Mongolenstämmen bewohnt sind. Die Sicherung des Bahnbaues würde demnach erst möglich werden, nachdem diese Stämme durch ein starkes militärisches Aufgebot dauernd zur Ruhe gebracht sind, was eine vorherige vollständige Besitzergreifung dieser chinesischen Provinz von russischer Seite erforderlich macht. Andererseits ist von dem russischen Verkehrsministerium eine wesentliche Umlegung der Bahnstrecke in Vorschlag gebracht worden, die die volkreicheren und civilisirteren Gegenden des nordöstlichen China durchziehen soll. Die Ausführung dieses Planes schliesst jedoch eine bedeutende Vergrösserung der Bahnarbeiten in sich.

— In einem interessanten Artikel des „Figaro“ bespricht Marc Landry die **Thätigkeit der Chinesen im Eisenbahnbau**. Danach wird sich China binnen wenigen Jahren im Besitze von nicht weniger als 10 Eisenbahnlinien befinden, die entweder ganz oder wenigstens theilweise sein Gebiet durchziehen. Wenn man bedenkt, dass noch vor einem Vierteljahrhundert die erste Eisenbahnlinie, die kurze Strecke von Shanghai nach Wusung, dem allen Neuerungen feindlichen Sinn der Bevölkerung nicht Stand halten konnte, sondern nicht lange nach der Eröffnung dem Verfall überlassen werden musste, so darf man den Aufschwung, der sich neuerdings auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues im himmlischen Reiche bemerkbar macht, wohl auch als ein Zeichen betrachten, dass China die Unmöglichkeit einsieht, noch länger sich abendländischer Civilisation in gewissen Grenzen verschliessen zu können, und gewillt ist, die aus dieser Hinsicht sich ergebenden Folgerungen zu ziehen.

Von den bereits im Betriebe befindlichen Bahnen ist, abgesehen von dem erwähnten missglückten Versuch mit der Linie Shanghai-Wusung, die im Jahre 1890 eröffnete Linie die älteste, welche von Tien-tsin in nordöstlicher Richtung nach Shen-hai-kwang, dem Endpunkte der chinesischen Mauer am Meere, führt und 276 km lang ist. Diese Linie soll über Mukden und Kirin weiter geführt werden und in Wladiwostok Anschluss an die transsibirische Bahn erhalten. Eine zweite Linie wird derjenige Theil der transsibirischen Bahn sein, der die chinesische Mandschurei durchschneidet, das ist von dem hinter Nertschinsk gelegenen Strjetensk in Transbaikalien bis Wladiwostok. Die dritte Linie führt von Tien-tsin nach Peking. Sie ist 127 km lang, im Mai vorigen Jahres eröffnet und erfreut sich eines äusserst lebhaften Betriebes.

An einer weiteren Bahn, die in einer Länge von 1200 km Peking mit Hankau am Yangtsekiang verbindet und in sieben Jahren vollendet sein wird, baut ein stark mit französischem Gelde arbeitendes belgisches Syndikat. Eine weitere von Peking ausgehende Bahn würde die in südwestlicher Richtung nach Tai-yuen, der Hauptstadt der Provinz Shau-Si, führende sein. Sie würde 450 km durchlaufen; ihre Trasse ist jedoch noch nicht endgültig festgelegt. Auch wird demnächst die früher aufgegebene Linie Shanghai-Wusung wieder eröffnet werden, und ferner soll ein Theil der augenblicklich zur Vergebung gelangenden chinesischen Anleihe zum Bau einer Bahn von Shanghai nach Nanking verwendet werden. Schliesslich sind noch drei Bahnen im südlichen China zu erwähnen: eine englische Linie von Madalay in Britisch Birma nach Ta-li-fu in der Provinz Yün-ngan, welche bis Kun-lon-ferry schon fertig ist, eine französische von Ha-noi, bezw. Lang-sai in Tonkin über Lao-kai nach Mongtse in Yün-nan und eine chinesische, die von Kanton oder richtiger von Tak-hoi aus nach Norden nach einem noch zu bestimmenden Endpunkt gebaut werden soll. Wenn man annimmt, dass diese letztere Linie, wie zu vermuthen ist, in Nanking oder Hankau münden wird, dann wird man nach ihrer Fertigstellung das chinesische Reich in seiner ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden, von der sibirischen Grenze über Wladiwostok, Peking, Nanking, Hankau, Kanton nach Tak-hoi an der Grenze von Tonkin durchqueren können.

Die Verstaatlichung der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn.

Ueber diese Frage bringt die „Kölnische Zeitung“ folgende interessante Mittheilung: Seit einer Reihe von Monaten drängt die im Solde von Rhodes stehende südafrikanische Presse auf die Verstaatlichung der die Republik mit dem Meere verbindenden Eisenbahn. Bald waren es die unerträglich hohen Tarifsätze, welche der Goldminenindustrie den Lebensnerv zu durchschneiden drohten, bald beschuldigte man die Verwaltung eines engherzigen Geschäftsgebahrens, aber stets war die Spitze aller Beschuldigungen und aller Vorwürfe gegen den konservativen Volksrath und das Oberhaupt des Staates, den greisen Präsidenten Paul Krüger, gerichtet, der ja in den Augen der genannten Presse als der Vater aller Hindernisse, als der personifizirte Hemmschuh jedes wirthschaftlichen Aufschwungs der Republik gilt. Wenn man im allgemeinen nicht fehl gehen wird, alle Wünsche, Vorschläge und Forderungen, die aus dem Rhodesschen Lager kommen und sich mit den inneren Zuständen der Republik beschäftigen, als ebenso viele, mehr oder weniger versteckte Anschläge auf die Sicherheit und Unabhängigkeit derselben zu betrachten, so muss jeder Zweifel darüber schwinden, wenn man die von dem Präsidenten während seiner letzten Reise

bei verschiedenen Anlässen gemachten Mittheilungen über diese Verstaatlichungsfrage näher betrachtet; man wird finden, dass es sich hier gar nicht um technische, sondern um rein politische Gesichtspunkte handelt. Um die Lage vollständig zu begreifen, muss man sich der Vorgänge der letzten 20 Jahre erinnern. Im Jahre 1875 — damals war Burgers Präsident — kam der erste Vertrag zwischen Portugal und der südafrikanischen Republik zustande, durch welchen für den Transport transvaalscher Erzeugnisse bis nach Lourenço-Marques vollständige Zollfreiheit gesichert war, während Portugal sich verpflichtete, für die über Lourenço-Marques in die Republik einzuführenden Waaren nicht mehr als 3% Durchgangszoll zu erheben. Dieser Vertrag wurde für 20 Jahre geschlossen, und da die Ratifikation erst 1882 erfolgte, so musste er bis 1902 in Kraft bleiben. Indessen war die Republik von England ihrer Selbständigkeit beraubt worden, hatte aber ihre Unabhängigkeit mit den Waffen wieder zurückerlangt. Eine der ersten Sorgen der Regierung in Pretoria war der Bau der Delagoa-Eisenbahn, und nach längeren Unterhandlungen kam 1884 zwischen der Republik und Portugal ein Vertrag zustande, in welchem festgesetzt wurde, dass, wenn die Regierung der Republik irgend welcher Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der Delagoabai-Linie verleihen würde, die im Vertrag von 1875 über die Durchfuhrtarife vereinbarten Bestimmungen dieselbe Dauer haben sollten, wie die Konzession selbst. Nun blieb aber die am 1. Februar 1883 einer Gesellschaft ertheilte Konzession so lange ein todter Buchstabe, als der Strohmann der englischen Politik, Mac Murdo, die portugiesische Linie von Lourenço-Marques bis an die Grenze der Republik beherrschte; erst im Jahre 1889 fiel dieses Hinderniss, nachdem die portugiesische Regierung die Mac Murdo gegebene Konzession eingezogen hatte. Am 4. September 1889 wurde zwischen Portugal und der Republik ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen die Bestimmungen der früheren Verträge von 1875 hinsichtlich der Durchfuhrzölle und der von 1884 hinsichtlich der Uebertragung der Konzession an eine Gesellschaft und ihre Dauer aufrecht erhalten wurden. Daraus folgt also, dass, so lange die niederländisch-südafrikanische Eisenbahngesellschaft besteht, auch die im Vertrag von 1875 gesicherten Vortheile der südafrikanischen Republik erhalten bleiben; die Dauer der Gesellschaft ist aber auf 99 Jahre festgesetzt. Wird aber die Bahn verstaatlicht, dann hat Portugal vom Jahre 1902 an vollständig freie Hand, die Ausfuhrtarife in beliebiger Weise zu erhöhen. Aber neben der wirthschaftlichen Frage erhebt sich hier eine politische. Wird die Eisenbahn in der That verstaatlicht, dann verfallen, wie gesagt, die Bestimmungen der Verträge von 1875 und 1884, und selbst den allergünstigsten, aber auch den kaum denkbaren Fall vorausgesetzt, dass Portugal hinsichtlich der Durchfuhrzölle ganz dieselben freigebigen Zugeständnisse machen würde, wie bisher, müsste doch jedenfalls ein neuer Vertrag, wenigstens formell, abgeschlossen werden, dann aber würde England schwerlich die Gelegenheit vorbeigehen lassen, der Regierung in Pretoria den berüchtigten Artikel 4 der Londoner Konvention in Erinnerung zu bringen, der für die Verträge, welche die Republik mit anderen Staaten schliesst, die Zustimmung Englands erfordert. Und glaubt man wohl, letzteres werde sich auch nur einen Augenblick besinnen, den genannten Artikel mit rücksichtsloser Schärfe anzuwenden? Man begreift deshalb auch den Widerstand, dem der Plan der Verstaatlichung der Bahn in der Republik durchweg begegnet. Auch für deutsche Interessen ist die Entscheidung dieser Frage keineswegs gleichgültig, da in der niederländisch-südafrikanischen Bahn grosse Beträge deutschen Kapitals festgelegt sind; die Regierung des Deutschen Reiches wird es unter keinen Umständen gleichgültig hinnehmen können, wenn vom Jahre 1902 an die trotz aller englischen Umtriebe zustande gekommene Bahn dem Edelmuthe Englands preisgegeben werden soll. Cecil Rhodes ist es im letzten Jahre gelungen, auch verschiedene französische Blätter gegen die Buren mobil zu machen, deren Sache sie vorher unentwegt verfochten hatten, und wenn die Behauptung richtig ist, dass er es sich eine sehr hohe Summe hat kosten lassen, um den „Matin“ auf seine Seite zu bringen, so dürfen wir in der nächsten Zeit der erneuten Eröffnung eines gehässigen Pressfeldzuges gegen die Republik entgegensehen. Soviel steht aber fest: eine Verstaatlichung der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn wäre ein Nagel zum Sarge der südafrikanischen Republik.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Januar d. J. wird der 2,3 km von Schieder und 4,3 km von Blomberg neu hergestellte Haltepunkt Noltehof für den Personenverkehr eröffnet.

Derselbe dient zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck mit der Einschränkung, dass die Fahrkarten durch die Zugführer verkauft werden und das Gepäck nur zur Nachabfertigung angenommen wird. Nach dem Haltepunkte kann Reisegepäck nur abgefertigt werden, wenn sich die Reisenden zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge auf dem Haltepunkte bereit erklären.

Die Fahrpreise von und nach Noltehof sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen Schieder und Blomberg zu erfahren.

Sämmtliche zwischen Schieder und Blomberg verkehrenden Züge halten in Noltehof.

Hannover, im Januar 1898. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Tiefenau auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Viehverkehr eröffnet.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle in den Staatsbahn-Viehtarif einbezogen.

Danzig, den 6. Januar 1898. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Die im Nachtrag III veröffentlichten Entfernungen und Frachtsätze für die Station Rengen haben ab 1. Januar 1898, jene für die Stationen Bettingen (Rheinpr.), Büschfeld, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler und Wadern ab 15. Januar 1898 Gültigkeit.

München, im Januar 1898. (125)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1898 gelangt zum Gütertarif, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 der Nachtrag IV zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der zugehörigen Nachträge enthält.

München, im Januar 1898. (126)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ab sind für den Verkehr mit den Stationen Erding, Kitzingen - Etwashausen und Rothenburg o/Tauber der bayerischen Staatseisenbahnen Frachtermässigungen eingetreten. Die Stationen ertheilen weitere Auskunft.

Strassburg, den 4. Januar 1898. (127)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppenverkehr Elberfeld und Essen (VII) Berlin-Stettin-westdeutscher und ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr. Anlässlich der am 3. Januar 1898 stattfindenden Eröffnung der Station Vogelheim des Direktionsbezirks Essen für den Wagenladungs-Güterverkehr der angeschlossenen Werke — mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen — werden an diesem Tage für die genannte Station direkte Frachtsätze in den vorbezeichneten Verkehren eingeführt. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 31. Dezember 1897. (128)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Gütertarif des Verbandes der Ausnahmetarif 4a für Mergel zum Düngen neu aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Wegebaumaterialien zu Grunde gelegt.

Der neue Ausnahmetarif gilt nur im Versande von der Station Itzehoe des Direktionsbezirks Altona. Auf den Verkehr nach den Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn und Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn findet er aber keine Anwendung. Die im Kilometerzeiger ersichtlich gemachten Zuschläge bleiben bei der Frachtberechnung unberücksichtigt. Der bisherige Ausnahmetarif 4a für Staubkalk erhält die Bezeichnung 4b.

Altona, den 7. Januar 1898. (129)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Amtl. Bekanntmachungen Forts. S. XI.

Nr. 1. Jahrgang 1898. **Berlin, am 12. Januar 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	1	—	gusseis. Rohr —	38	1	Posen	K. E.-D. Posen	
2	A	9887	1	Ring	Bleirohr —	65	2	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
3	a	—	2	Kistchen	Enameline —	8	3	Mannheim	Badische Stsb.	
4	A & A	7580	1	—	leere Kiste —	10	4	Posen	K. E.-D. Posen	
5	A A	8231	1	Kiste	Bleiplatten —	107	5	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A B	2	1	—	leeres Fass —	15	6	Posen	K. E.-D. Posen	
7	A B	—	1	Kiste	Badeofen —	80	7	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A E	140. 508. 589. 636. 660. 678. 696. 699	8	—	leere Fässer —	1050	8	Strassburg	Reichsbahn	
9	A F	4018	1	Kiste	Käse —	28	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	A G F	5573	1	—	leeres Oelfass —	130	10	Strassburg	Reichsbahn	
11	A G S	8493	1	Kiste	Wein —	115	11	Passau	Bayerische Stsb.	
12	A J S	2105	1	Ballen	Federn —	58	12	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
13	A L	I	1	Kollo	? —	33	13	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
14	A L	181	1	—	leere Kiste —	10	14	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
15	A	—	1	Bund	leere Säcke —	11	15	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	A M	—	1	Schliesskorb	? —	13,5	16	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
	—	—	1	Blechkanne						
17	A M S D A	—	1	Kiste	Feigen —	16	17	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
18	A N C F R	63	1	„	Wein —	7,5	18	Hagen Eilgut	„	
19	A S	1361	1	„	Puppen —	65	19	Elberfeld Stb.	„	
20	A T	542	1	—	leeres Fass —	—	20	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
21	A Z B	4	1	Pack	Zuckersäcke —	25	21	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
22	B	—	10	Säcke	Hafergrütze —	515	22	Mülheim a/R.	K. E.-D. Elberfeld	
23	B	467/8	2	Verschläge	2 eis. Schwungräder	87	23	Düsseldorf-B.	„	
24	B	516	1	Pack	Thürangeln —	14	24	Bonn	K. E.-D. Köln	
25	B	6	1	Kollo	Messing u. Eisentheile	0,5	25	Neisse	K. E.-D. Breslau	
26	B	125. 131 137	3	Ringe	Ofenröhren —	11	26	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
27	B	2385	1	Verschlag	schwarz lackirtes Blech	10	27	Bruchsal	Badische Stsb.	
28	B	14	1	—	Viehgitter —	—	28	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	B	95	1	—	leere Kiste —	25	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	
30	B C	12	1	Gestell	5 Dosen Fische —	—	30	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
31	B C	2496. 99 u. 2500	3	Kisten	Musikwerke —	—	31	„	„	
32	B D N	89	1	Sack	Nüsse —	88	32	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
33	B G	3663	1	Pack	Schmirgelleinen —	25	33	Elberfeld Stb.	„	
34	B G F	20984	1	—	leere Kiste —	15	34	Gemünden	Bayerische Stsb.	
35	B L	9558	1	Fass	? —	32	35	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
36	B M	—	73	—	lose Kohlen-Briquetts —	—	36	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
37	B M	742	1	Kiste	gefüllt —	11	37	Lindau	Bayerische Stsb.	
38	B S	9748	1	Ballen	unbekannt —	41	38	Metz Eilg.	Reichsbahn	
39	B & S	10857	1	Fass	? —	61,5	39	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Minden.
40	B W	473	1	—	leere Kiste —	26	40	Colmar	Reichsbahn	
41	C A	—	1	Kollo	5 Roste —	—	41	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Berlin beschr.
42	C A R	655	1	Kiste	eingemachte Früchte	25	42	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
43	C B	984	1	„	(mit Klappgestell) —	17	43	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Barmen-Frankfurt.
44	C B	10686	1	„	gefüllt —	16	44	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
45	C F K	5847/48	2	Kisten	leer —	53	45	Lauenburg i/P.	K. E.-D. Danzig	
46	C H H	93	1	Bällchen	? —	8	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	C K	3021	1	Kiste	Cigarren —	26	47	Eching	Bayerische Stsb.	
48	C K & Co.	995	1	Kistchen	Holzleisten —	1,5	48	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
49	C M	1	1	Kiste	Maschinentheil —	19	49	Remscheid	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	C P	3	4	Kisten	Teigwaaren —	55	50	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
51	C S	10066	1	—	leere Kiste —	40	51	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
52	C S	21/22	2	—	Sportwagen —	15	52	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
53	C St	3713	1	Ballen	Wollwaaren —	46	53	Stolberg-H.	K. E.-D. Köln	
54	C W	2156	1	Kiste	gefüllt —	57	54	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
55	C W	8049	1	„	Baumwollw. —	62	55	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
56	C Y C C F	—	2	Tonnen	leer —	27	56	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
57	D	824	6	Stück	Küchenschränke —	222	57	Colmar	Reichsbahn	
58	D	1254	1	—	Leiter —	—	58	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
59	D A	3	1	—	leerer Korb —	17	59	Posen	K. E.-D. Posen	
60	D A	II	2	—	leere Körbe —		60			
61	D B	2363	1	Fass	Oel —	—	61	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
62	D F T	9950/2	3	Pack	6 Sessel —	17	62	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
63	D L	4	1	—	eiserne Welle —	38	63	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Stettin	
64	D R	45	1	Sack	gefüllt —	38	64	Gemünden	Bayerische Stsb.	beschr.: Grünhainichen.
65	E	7052	1	Kiste	leer —	32	65	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
66	E	46/50	5	—	kl. neue Fässchen —	12	66	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
67	E A N	6480	1	—	Kinderstuhl —	2	67	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin.
68	E A N	5919	1	Pack*)	Stühle —	6	68	Hamburg H.	„	*) in Papier.
69	E B	53	1	Fass	Oel —	202	69	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
70	E B	360	1	Stange	Flacheisen —	28	70	Posen	K. E.-D. Posen	
71	E D S	6315	1	Kiste	Eisenwaaren —	13	71	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
72	E G	1618	1	Ballen	? —	18	72	Frkfrt. a/M. Eilg. H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	E H H G	4540	1	Stab	Flacheisen —	47	73	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
74	E K	—	1	Pack	2 Stück Eisen —	2	74	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	E K	23	1	Sack	Betten —	22	75	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
76	E K C	1486	1	Kiste	? —	37,25	76	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
77	E M	26	1	Kollo	Verschlag —	47	77	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
78	E M	3	1	Sack	scheinbar Hülsenfrüchte	50	78	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	*)
79	E N	1, 31, 37	3	Kolli	Ofentheile —	6,5	79	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	E S	3783	1	Sack	Salz —	100	80	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
81	E W	4247	1	Kiste	Puppenstube —	42	81	Neustadt a/Orla	K. E.-D. Erfurt	
82	F	83937	1	Kübel	Wagenfett —	7	82	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
83	F	3	1	Sack	Zucker —	100	83	Hameln	K. E.-D. Hannover	
84	F	5693	1	Fass	gefüllt (anschein. Wein)	137	84	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	F B	6731	1	Kiste	leer —	—	85	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	F B	4	1	Sack	leerer Kübel —	16	86	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
87	F B	1502	1	Ballen	Flachs —	49,5	87	Herford	K. E.-D. Hannover	bez. Herford.
88	F B	97	1	—	eis. Zughacken —	20	88	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
89	F B H	—	1	—	l. Säurekessel —	18	89	Haan	„	
90	F & C A	2058	1	Kiste	gefüllt? —	—	90	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	F K	2438	1	Fass	leer —	—	91	Frankfrt. a/M.-Sachsenhausen	„	
92	F K	2155	1	„	leer —	—	92			
93	F L	627	1	Kiste	gefüllt —	—	93	Hanau Ostb.	„	
94	F M	63039	1	Bund	Stahl —	51	94	Würzburg	Bayerische Stsb.	
95	F P M	1473/5	3	—	leere Kisten —	84	95	Posen	K. E.-D. Posen	
96	F S	6	1	Kollo	Polsterstuhl —	26,5	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	
97	F S	1027/36	10	Eimer	Gelee —	—	97	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
98	F T	—	2	Säcke	Wallnüsse —	100	98	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
99	F W	75	3	Kisten	Würfelzucker —	—	99	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
100	F W	1578	1	—	Wagenfeder —	—	100	„	„	
101	G	—	1	Kiste	Sprotten —	2	101	Selb-Plösberg	Bayerische Stsb.	
102	G	—	1	—	Ofenthür —	—	102	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
103	G B	3315	1	—	eis. Bodenplatte —	8	103	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
104	G B	156	1	Pack	Papier —	37	104	„	„	
105	G C	816	1	Kiste	gefüllt —	32	105	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
106	G C	2145	1	„	leere Weinflaschen —	27	106	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
107	G D	1790	5	Kolli	Wagenfedern —	70	107	Crefeld	K. E.-D. Köln	Duenden beschr.
108	G F	806	1	Kiste	Hackbeile —	30	108	Heidelberg	Badische Stsb.	
109	G G	9626	1	„	leer —	—	109	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
110	G H	54	1	„	Filtrirapparat aus Blech	46	110	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
111	G H S	18506	1	„	leer —	33,5	111	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
112	G J	1067	1	„	gefüllt —	42	112	Bonn	K. E.-D. Köln	
113	G K	213	1	Pack	Matratzenrahmen —	—	113	Rheydt	„	
114	G K	7	10	Stück	Eisenröhren —	50	114	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
115	G L	—	1	Kiste	leer —	42	115	Waldshut	Badische Stsb.	
116	G N	43	1	„	Zucker —	56	116	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	G P	101	1	„	leer —	—	117	Aachen	K. E.-D. Köln	
118	G P	—	1	Sack	Nüsse —	50	118	Köln-Ger.	„	
119	G R	909	1	„	gefüllt —	60	119	Düren	„	
120	G R & Cie.	55027	1	Kiste	? —	16	120	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	G S	—	1	Pack	ges. Haut —	19	121	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	

*) An dem Sack befindet sich eine Plombe vom Hauptzollamt Bentheim.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
122	G S	877	1	Kiste	gefüllt —	—	122	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	G S	2145	1	„	l. Weinflaschen —	27	123	Kiel	K. E.-D. Altona	
124	G W	6321	1	Bund	Messingröhren —	8	124	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
125	H	22	1	Kiste	Porzellan —	24	125	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
126	H	1/3	3	—	Aschenkästchen aus Blech	2	126	Bamberg	Bayerische Stsb.	
127	H	5/7	2	Säcke	Kartoffeln —	102	127	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
128	H	1	1	Sack	leere Säcke —	14	128	Ringl. Gebesee	K. E.-D. Erfurt	
129	H	2	1	Pack	Blechwaaren —	10	129	Friedberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	H	4489	1	Fass	Kienruss —	34	130	Hanau Ostb.	„	
131	H	7506	1	Kiste	Papierwaaren —	57	131	Spandau	K. E.-D. Altona	
132	H	1	1	Pack	3 Stangen Stahl —	15	132	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
133	H B	4417	1	Bund	Eisenstangen —	7,5	133	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
134	H B	5157	1	Kiste	Eisenwaaren —	27	134	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
135	H B	124	1	„	gefüllt —	19	135	Bonn	„	
136	H B L	21464	2	—	eis. leere Fässer —	138	136	Köln-Ger.	„	
137	H C	639	1	Ballen	— —	—	137	Rheydt	„	
138	H C	5170	1	Pack	Eisenblechböden —	40	138	Köln-Ger.	„	
139	H C	—	1	Fass	leer —	77	139	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
140	H E & C	1923	1	Kiste	gefüllt —	35	140	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
141	H F	1540	1	„	48 Büchsen Konserven	60	141	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	angeschr.: Krakau-Leobschütz.
142	H F	53	1	„	Orangen —	40	142	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
143	H G	768	1	„	Holzmodelle —	68	143	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
144	H H	1908	1	Ballen	Tapeten —	15	144	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
145	H H Pr.	—	1	Fass	Heringe —	152	145	Neuss	K. E.-D. Köln	
146	H K	—	1	Sack	Zwiebeln u. Erbsen —	31,5	146	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
147	H K	821	1	Ballen	Hafenspitzen u. Haare	52	147	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
148	H L S	—	3	—	leere Tonnen —	28	148	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
149	H M	6	1	Kollo	Wellblech —	9	149	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
150	H M	2018	1	Pack	Schmelztiegel —	13	150	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	H P	2243/44	2	Kisten	Hafermehl —	38	151	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
152	H P F	1264	1	Ballen	Papier —	54	152	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
153	H R	11664/65	2	Säcke	Teigwaaren —	25	153	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
154	H & R	1098	1	Kiste	gefüllt —	133	154	Eisenach	„	
155	H R	5530	2	—	Rohrstühle —	7	155	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
156	—	—	6	—	Rohrstühle —	19	156			
157	H S	44	1	Kiste	Marien-Bilder —	124	157	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
158	H S	—	2	Fässer	leer —	—	158	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
159	H S	678	1	Ballen	Futterstoff —	—	159			
160	H S	8171	1	Fass	Farbe —	56	160	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
161	H S Glas	4269	1	—	leere Kiste —	13	161	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
162	H W A	82664	1	Kistchen	Fleisch in Büchsen —	11	162	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
163	H W	7605	1	Kiste	Puppen —	92,5	163	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
164	H W	745	1	„	Packheu —	29	164	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
165	J	596	1	Ballen	Kaffee —	70	165	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
166	J	1	1	—	leere Kiste —	24	166	Aachen	K. E.-D. Köln	
167	J A B	2177	1	—	leere Kiste —	10	167	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
168	J B	10385	1	Kiste	Würfelzucker —	28	168	Morsbach b. Wissen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	J B J	6468	1	„	Farben in Blechschachteln	38	169	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
170	J F	7	1	Fass	leer —	21	170	Frankfurt a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
171	J F M	166	3	Rollen	Messingblech —	—	171	Offenbach	„	
172	J F S	175. 233	2	Kisten	Nudeln —	40	172	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
173	J H	5986	1	Kiste	Gelatine —	80	173	„	„	
174	J H S	1480	1	—	l. Petroleumfass —	—	174	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
175	J J A	6388/90	3	Kisten	? —	595	175	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
176	J J	100/1	2	—	leere Kisten —	44	176	Aachen	K. E.-D. Köln	
177	J K	216	1	—	leere Kiste —	12	177	Posen	K. E.-D. Posen	
178	J L L	4086 2	1	—	gusseis. Riemscheibe	28	178	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
179	J M	4116/7	2	Kisten	Cigarren —	143	179	München Cent.	Bayerische Stsb.	
180	J P	22	1	—	leeres Fass —	13	180	Bonn	K. E.-D. Köln	
181	J S	2629	1	Kiste	Filzschuhe —	120	181	Frkfrt. a/M. H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
182	K	2386	1	Fass	Oel? —	185	182	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
183	K	4802	1	Ballen	Federn —	17	183	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
184	K	13	1	—	Ofenuntersatz —	14	184	Siegen	„	
185	K	—	3	—	Eisenröhren —	75	185	Solingen	„	
186	K B J	100	1	Fass	Apfelwein —	131	186	Crefeld	K. E.-D. Köln	
187	K E	152	1	—	leerer Korb —	3	187	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
188	K J	—	1	—	l. Korbflasche —	3	188	Posen	K. E.-D. Posen	
189	K M	54	1	Kiste	gefüllt —	8	189	Gr.-Heringen	K. E.-D. Erfurt	
190	K R	—	1	„	Kreissäge —	23	190	Kempten	Bayerische Stsb.	
191	K W	170	1	„	Seide —	35	191	Elberfeld Stsb.	K. E.-D. Elberfeld	
192	K W	4952	1	Sack	leere Säcke —	—	192	Zell-Romrod	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	L	—	1	„	leere Säcke —	22	193	Franzensbad	Bayerische Stsb.	
194	L	2	1	Kiste	Blechwaaren —	37	194	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
195	L B	1/4	4	Pack	gebrauchte Säcke —	138	195	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
196	L C	—	1	Pack	leere Säcke —	24	196	Posen	K. E.-D. Posen	
197	L C	—	1	Kiste	emaillirte Waschbecken	40	197	Weissenburg a. S.	Bayerische Stsb.	
198	L K	—	1	Bund	leere Säcke —	15	198	München Süd	„	
199	L L	6589	1	—	Waschkommode —	23	199	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
200	L W	20	1	Sack	— —	94	200	Lobberich	„	
201	M A H	3705	1	—	gelochtes Eisenblech	11	201	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
202	M A	8660	1	Sack	Papierschnitzel —	65	202	Oppum	K. E.-D. Köln	
203	M A V	68567	1	Wagen	Fassholz —	—	203	Berlin H.	K. E.-D. Berlin	
204	M A V	5609 5606	2	—	Decken —	—	204	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	Deutsch-Avricourt
205	M B C	—	1	Kiste	? —	42	205	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Berlin bezettelt.
206	M B	265	1	Fass	Mineralöl —	303	206	Leisnig	Sächsische Stsb.	
207	M C	2554	1	—	leeres Fass —	33	207	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
208	M & Co.	9182	1	Bund	leere Säcke —	32	208	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	M E	21	1	—	Banka-Zinn —	35	209	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
210	M F	5974	1	Kiste	Betten u. Kleider —	57	210	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
211	M J F	1698	1	„	Cognac in Flaschen	21	211	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
212	M K	3164	1	Harasse	leer —	27	212	Posen	K. E.-D. Posen	
213	M K	37104	1	Kiste	gefüllt? —	—	213	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	M M	2006	2	Bund	Stahl —	94	214	Warstade-Hemmoor	K. E.-D. Hannover	
215	M P	798	1	Kiste	gefüllt —	—	215	Aachen	K. E.-D. Köln	
216	M & S	2193	1	„	leer —	—	216	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	M S	39938	1	Korb	Korbwaaren —	39	217	Lindau	Bayerische Stsb.	
218	M S	374	1	Bällchen	Treibriemen —	22	218	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
219	M S	3903	1	Kiste	leer —	—	219	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	M T	5	1	„	Marzipan —	12	220	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Ber n	
221	M W	—	1	Fass	leer —	10	221	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
222	N & Co	1696	1	Ballen	Tapeten —	38	222	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Magdeburg Hptb.
223	N W	—	1	Pack	2 Stränge —	1,5	223	„	„	
224	O B	9	2	Kisten	Zuckerw. —	50	224	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
225	O L	6815	1	Kiste	? —	61	225	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
226	O S	1475	1	„	Stuhlrohr u. eis. Handwerkzeug	60	226	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
227	O S F	17	1	Ballen	Säure —	73 (13)	227	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
228	P	2685	1	Kiste	Christbaumschmuck	27,5	228	München Centr.	Bayerische Stsb.	
229	P	132 5	4	Kisten	Braunstein —	800	229	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
230	P A A	769. 771	2	Pack	Sägen —	16	230	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Saalfelden-?
231	P F	—	1	Sack	leere Säcke —	8	231	Ahrweiler	K. E.-D. Köln	
232	P S	63	1	Kiste	Wein —	43	232	Walburg	Reichsbahn	
233	P Sch	24	1	Fass	leer —	7	233	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
234	R	58	1	„	Farberde —	184	234	Königswinter	K. E.-D. Köln	bez.: Emmerke
235	R	1	1	Pack	Schuhwaaren —	26	235	Ringelheim	K. E.-D. Hannover	Ringelheim.
236	R	1853	1	Korbkanne	Gasstoff —	29	236	Busendorf	Reichsbahn	
237	R	625. 63 u. 262	3	—	Petroleumfässer —	96	237	Freiburg	Badische Stsb.	
238	R	24/14	1	Stück	Ofentheil —	1	238	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
239	R	2089	1	Ballen	Biberstoff zu Hemden	—	239	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
240	R B	3326	1	Kiste	? —	50	240	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	Bamberg Berlin bezettelt.
241	R F	—	3	Kübel	Schmalz —	120	241	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
242	R G	510	1	—	Sophagestell —	?	242	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
243	R H G L W	357 21954	1	Ballen	? —	—	243	Mülhausen	Reichsbahn	
244	R K	2474	1	Kiste	leer —	—	244	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
245	R K	2482	1	„	leer —	6	245	„	„	
246	R L	1	1	Ballen	Wolle —	—	246	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
247	R L	3403	1	„	Gewebe —	14	247	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
248	R S	1491	1	„	gefüllt? —	67	248	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	R'S	4294	1	Kiste	— —	34,5	249	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
250	S	1—8	8	Pack	leere Säcke —	156	250	Posen	K. E.-D. Posen	
251	S	80	1	Sack	Pflaumen —	90	251	Bremen	K. E.-D. Hannover	
252	S	—	4	Kolli	Herdtheile —	—	252	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	S	20910	1	Kiste	Cognac —	21	253	Altenkirchen	„	
254	S	1000	1	—	unverpackte Steinplatte (in 3 Stücke zerbrochen)	21	254	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	Neuhaldensleben.
255	S	1956	1	Fass	leer —	35	255	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
256	S	I	2	—	Sophagestelle —	45	256	Kiel	K. E.-D. Altona	
257	S	864	1	Kiste	6 Paar Schaftstiefel	28	257	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
258	S	200	1	Pack	Pappe —	25	258	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
259	S	2186	1	Ballen	Leinen —	28	259	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
260	S	21	1	Pack	Nägel —	7	260	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	„	
261	S & Cie.	—	3	—	Viehgitter —	—	261	Fulda	„	
262	S F	—	2	Säcke	Zwiebeln —	—	262	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					der Güter					
263	S G C	9428	1	Kiste	leer —	43	263	Waldshut	Badische Stsb.	
264	S L	1676	1	„	? —	36	264	Basel	Reichsbahn	
265	S M	8293	1	„	Backpulver —	35	265	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
266	S & M	22434	1	„	leer —	—	266	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	S S A	—	3	Kisten	Würfelzucker —	165	267	Breslau-M.	K. E.-D. Breslau	
268	S W	1047	1	Pack	2 Bettrahmen —	15	268	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
269	S Z	1151	1	—	eis. Fass, leer —	98	269	Basel	Reichsbahn	
270	T C H & Cie.	3303	1	Bll.	Papier —	46	270	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
271	T F	990	1	Kiste	— —	46,5	271	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
272	Th K	2	1	„	Isolirplatten —	48	272	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
273	T K	7186	1	„	Porzellantrichter —	?	273	Ruhla	Ruhlaer Eisenbahn	
274	T & P	6824	1	„	? —	35	274	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	T P L	2586	1	„	Flaschen (Paul Helwig & Co., Berlin	58	275	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
276	T W	9909	1	Fässchen	leer —	9	276	Frkfrt. a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
277	U	149	1	Kiste	Glaswaaren —	22	277	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
278	V	829	1	Bund	Stahl —	—	278	Rheydt	K. E.-D. Köln	
279	V & H	9310	1	—	Schaltapparat für elektr. Ströme	60	279	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
280	V H	350	2	Pack	Sprungfedern —	50	280	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	V V G	2037	1	Verschlag	Medizingläser —	50	281	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	mit aufgeprägter Kopffigur.
282	W	2	1	—	Ofen-Seitentheil —	5,5	282	Trendelburg	K. E.-D. Cassel	
283	W	7604	1	Sack	Leim —	50	283	Fürth	Bayerische Stsb.	
284	W	—	1	—	Façonstück —	17	284	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
285	W	10	1	Kiste	Lampe —	8	285	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
286	W B	475	1	Fass	leer, gebraucht —	18	286	Heidelberg	Badische Stsb.	
287	W B	5	1	Kiste	alte Kleider —	7	287	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
288	W B	1185	1	„	Wollengarn auf Spulen	183	288	Berlin H. L.	K. E.-D. Berlin	
289	W B	8359	1	„	Surrogat? —	15	289	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
290	W D	18359	1	„	Konserven —	58	290	Limburg a. L.	„	
291	W G	10843/44	2	Kisten	Sicherheits-Zündschnur	32	291	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
292	W H	346	1	Kiste	Leim —	65,5	292	Lebach	St. Johann-Saarbr.	
293	W J	41	1	Pack	Bretter —	—	293	Aachen	K. E.-D. Köln	
294	W K	1026	1	Sack	Kaffee —	100	294	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
295	W M	6147	1	Kiste	Damenkonfektion —	52	295	Friedberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	W S	24672	1	„	Packstroh —	48	296	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
297	W S	II	1	Korb	Anstreicherwaaren —	35	297	St. Wendel	St. Johann-Saarbr.	
298	W S	9. 10 u. 12	3	—	neue Kisten —	50	298	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
299	W T S	1543	1	Fass	leer —	9	299	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
300	W T S	2543	1	„	leer —	9	300	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
301	W Z	642	1	Kiste	gefüllt —	32	301	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
302	W Z	500	1	—	1. Korbflasche —	7	302	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
303	Z	514	1	Bund	Stahl —	18	303	Kiel	K. E.-D. Altona	
304	Z & C	131	1	Fass	Oel —	237	304	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
305	Z F	1260	1	Pack	Papier —	—	305	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
306	Gebr. B.	17152	1	Verschlag	eis. lackirter Ofen zu einer Badeeinrichtung	57	306	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
307	S. B. Berlin	6	1	Fass	leer —	8	307	Posen	K. E.-D. Posen	
308	E. S. Berlin	2273	1	Kiste	leer —	37	308	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
309	O. H. Berlin	—	1	Verschlag	eis. Ofen —	77	309	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
310	A. G. Eberswalde	287	1	—	Bierfass, leer —	34	310	Berlin P.	„	
311	Gebr. Freyecien	5449	1	Fass	leer —	36	311	Berlin Anh. B.	„	beschr.: Frankfurt a/M.
312	Central-Heizungsapparat-Bauanstalt. Filiale Frankfurt a/M.	—	1	Bund	3 eiserne Rohre —	48	312	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
313	Graf & Co.	—	1	—	Blechkanne —	8	313	Berlin Nordb.	K. E.-D. Berlin	
314	W. C. Cassel	—	1	Fass	anschein. Sprit —	97	314	Berlin W.	„	
315	A. Christenn Kulmbach	7077 8372 5486	3	Gebinde	leer, gebr. —	52	315	Posen	K. E.-D. Posen	
316	Dyczkowski Posen	15596	1	—	Kohlensäureflasche, leer	43	316	„	„	
317	W. K. B. Germany	—	2	—	leere Fässer —	50	317	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
318	E. B. Hannover	26	1	Kübel	leer, alt —	6	318	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
319	Hauser Sobotka	—	4	Säcke	leere Säcke —	220	319	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
320	Hamels Sohn	—	1	Fass	leer —	58	320	Strassburg	Reichsbahn	
321	E. B. Hannover	26	1	Kübel	leer, alt —	6	321	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
322	Harburg	—	1	Stück	Flacheisen —	5	322	Harburg H.	„	
323	Stöckefabrik in Heerdt	—	1	Pack	Stöcke —	—	323	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
324	Gebr. Heller Dresden	—	1	„	leere Säcke —	23	324	Posen	K. E.-D. Posen	
325	Franz Heuser & Co. Hannover	—	1	—	Maschinentheil —	10	325	Gemünden	Bayerische Stsb.	
326	Otto Hoy	—	1	Kiste	leere Flaschen —	47	326	Posen	K. E.-D. Posen	
327	A. Höcherl	17580	1	Gebinde	leer —	16	327	„	„	
328	Hermann Kaiser Viersen	—	1	Ballen	gebr. Gerste —	51	328	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
329	E. Kückelhausen	—	8	—	Blechrohre —	18	329	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
330	A. W. Kyritz	—	1	—	eis. Brunnenbohrer (Spitze)	7,5	330	Kyritz	K. E.-D. Altona	
331	R. F. Leipzig	924 B	1	Kiste	Packstroh u. eine kleine zerbrochene Figur	62	331	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
332	F. S. Leipzig	447	1	Ballen	Wellpapier —	22	332	„	„	
333	Martin Meister Dettingen	—	1	Fass	leer —	22	333	Neckarhausen	Württemberg. Stsb.	
334	Megl	7	1	—	Decke —	?	334	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
335	J. A. F. Nachf.	7068	1	Kiste	eiserne Ofentheile —	55	335	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
336	Pilsener Actien-Brauerei	895	1	Fass	leer —	19	336	Posen	K. E.-D. Posen	
337	B Posen	—	1	Pack	leere Säcke —	32	337	„	„	
338	Posen	10	1	—	l. Korbflasche —	5	338	„	„	
339	Przytulek	—	2	—	leere Körbe —	70	339	„	„	
340	Dr. Rux Karlsruhe	—	1	Kiste	Medizinflaschen —	—	340	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
341	× Rügenwalde	—	2	—	Randtöpfe —	8	341	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
342	Tetschad Remscheid	—	1	Pack	Rohrstühle —	—	342	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
343	Sändler Culmbach	17073	1	Fass	leer —	17	343	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
344	R. Schneider, Lauterburg W.-Pr.	—	1	Pack	leere Säcke —	14	344	Posen	K. E.-D. Posen	
345	Schneider	—	1	Kiste	Spielwaaren —	—	345	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankft. a/M.	
346	H. C. L. Schrader Hamburg	—	1	Pack in Leinen	Blechwaaren —	—	346	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
347	H. Sörgel	—	1	Kiste	leer (ohne Deckel) —	30	347	Husum	„	
348	Spatenbräu	61569	1	—	l. Bierfass —	22	348	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
349	superior self hardening Steel	—	1	Bund	Stahl —	66	349	Lüdenscheid	„	
350	Station Stettin C	—	2	Kolli	Piassava —	—	350	Kleinen	Meckl. Friedr. Franzb.	
351	Korkenfabrik Stutzbach & Schmekorat Halle a/S.	—	1	Rolle in braunem Papier	Kapseln —	1	351	Holzdorf	K. E.-D. Halle a/S.	
352	Kgl. Staatsbrauerei Weihen-Stephan	438	1	—	leeres Bierfass —	25	352	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
353	Wallfischbay M. S.	10	2	Kolli	lange eiserne Röhren	57	353	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
354	M Wriezen	—	1	Sack	leere Säcke —	21	354	Nauen	„	
355	Kl. Krouczynski Wronke	154427	1	—	leere Kohlensäureflasche	20	355	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
356	F. Zickau Arneberg	—	1	Sack	gebr. Kleider —	30	356	Thorn	b	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
357	roth	1	1	Kiste	Porzellan u. Eisent. —	92	357	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
358	roth	1	1	Bund	Rundeisen —	54	358	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
359	weiss	11	4	—	Herdplatten mit Ringen	66	359	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
360	—	12	1	Korb	todtes Geflügel —	57	360	München Cent.	Bayerische Stsb.	
361	—	107	3	Kolli	Gepäck —	38	361	„	„	
362	—	107	1	Fass	leer —	34	362	Bünde i/W.	K. E.-D. Hannover	
363	—	610	1	Ballen	Kaffee —	76	363	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	884	1	—	kleiner Ofenrost —	2	364	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
365	—	1054	1	Kiste	Blechkessel-Apparat —	8	365	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
366	—	1626 / 1626 / 1639	3	Kolli	Ofentheile —	11,5	366	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	beschr.: Wunstorf.
367	—	35361	1	Kiste	Margarine —	20	367	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
368	weiss —	—	3 / 1	Bund / „	Bandeisen — / Rundeisen —	100	368	Baruth	K. E.-D. Halle a/S.	
369	roth	—	3	Pack	Rübenheber —	30	369	Posen	K. E.-D. Posen	
370	—	—	2	Kolli	16 Kohlenlöffel —	6	370			
371	rother Strich	—	24	„	gusseis. Platten —	96	371	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
372	rother Strich	—	1	—	Knierohr —	2	372	Obernigk	K. E.-D. Breslau	
373	G.J.	842	1	Kiste	Cigarren —	51	373	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
374	W.	135	1	—	eis. Fass, leer —	63	374	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
375		12110	1	Ballen	? —	78	375	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
376	TN	9843	1	„	? —	27	376	Kamenz	„	Aufschrift: Chrasterhof.
377	W.G.C.	6641	1	Verschlag	leer —	29	377	Berlin Nordb.	K. E.-D. Berlin	
378	VP	5970	1	Kiste	? —	32	378	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Nürnberg.
379	w	—	1	Bund	2 eis. Stangen —	6	379	„	„	
380	H	2440	1	Kiste	leere Flaschen —	55	380	Frkfrt. a/M. H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
381	(roth)	—	1	—	Maschinentheil (Cylinder) —	—	381	Giessen	„	
382	∅	17½	1	Bund	7 Stangen Rundeisen	61	382	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
383	7	11	1	Kiste	Wringmaschine —	8	383	Elberfeld Stb.	„	
384	T.	1835	1	„	leer —	43	384	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
385		12019	1	„	? —	21	385	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
386	—	—	1	—	Achsbuchsuntertheil —	?	386	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
387	—	—	1	Tonne	Aepfel —	—	387	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	*)
388	—	—	1	Fass	Asphalt —	173	388	Christburg	K. E.-D. Königsberg	
389	—	—	1	—	Bastdecke —	1	389	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
390	—	—	2	Pack	Besenstiele —	32	390	Aachen	K. E.-D. Köln	
391	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	30	391	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
392	—	—	1	Blechcylinder	gefüllt? —	49	392	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
393	—	—	1	—	Blechflasche —	4,5	393	Kiel	K. E.-D. Altona	
394	—	—	39	—	Bretter —	—	394	Hochdahl	K. E.-D. Elberfeld	

*) Mit rother Kreide angeschrieben: Adam.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
395	—	—	5	—	Bretter —	20	395	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Retourgut.
396	—	—	1	Pack	5 Kisten Bücklinge —	24,5	396	Kahla S. A.	K. E.-D. Erfurt	
397	—	—	1	Sack	Camillen —	20	397	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
398	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	22	398	Homberg	„	
399	—	—	1	—	kleine Decke —	3	399	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
400	—	—	1	—	Decke —	18	400	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
401	—	—	1	Dose	Delikatessheringe —	4	401	Bamberg	Bayerische Stsb.	
402	—	—	1	Sack	anschein. Düngesalz	53	402	Minden	K. E.-D. Hannover	
403	—	—	1	Pack	Eimer —	?	403	Löhne i/W.	„	
404	—	—	1	Eimer	gefüllt? —	—	404	Frankf. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
405	—	—	1	—	Eisenplatte —	105	405	Bredelar	K. E.-D. Cassel	
406	—	—	1	—	Eisenplatte —	36,5	406	Gr.-Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	
407	—	—	1	Bund	5 Eisenrohre —	66	407	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
408	—	—	5	—	alte Eisenrohre —	—	408	Hochdahl	„	
409	—	—	1	Partie	Eisenguss —	45	409	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
410	—	—	2	Bund	❑ Eisenstangen —	51	410	Posen	K. E.-D. Posen	
411	—	—	1	„	Eisenstäbe m. Schrauben	9	411	Kempten	Bayerische Stsb.	
412	—	—	1	—	Eisenträger —	200	412	Nürnberg C.	„	
413	—	—	1	Pack	Eisentheile —	15	413	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
414	—	—	5	Ballen	Emballage u. Lumpen	230	414	„	„	
415	—	—	1	Bund	eine Etagère u. ein Briefumschlagkasten	5,5	415	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
416	—	—	1	Fass	leer —	17	416	Posen	K. E.-D. Posen	
417	—	—	1	Bund	neue hölz. Fassbänder	2,5	417	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
418	—	—	1	„	Façoneisen —	32	418	Celle	„	
419	—	—	1	—	Fahrradbremse —	0,5	419	Gardelegen	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	—	todter Fasan ohne Kopf	—	420	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
421	—	—	1	Kollo	19 Stäbe Fensterschienen	15,5	421	Steinb.-Hallenberg	K. E.-D. Erfurt	
422	—	—	1	Bund	Fensterstangen —	10	422	Mörchingen	Reichsbahn	
423	—	—	1	„	18 Fensterstangen —	14	423	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
424	—	—	1	Korb	fr. Fische —	64	424	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
425	—	—	1	Bund	Flacheisen —	54	425	Posen	K. E.-D. Posen	
426	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	50	426	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
427	—	—	1	Bund	Flacheisen —	58	427	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	1	„	Fusskratzer —	10	428	Strassburg	Reichsbahn	
429	—	—	1	—	Futtertrog (Holz) —	—	429	Hagen-Eck.	K. E.-D. Elberfeld	
430	—	—	1	Ballen	Ganzleinen —	50	430	Elberfeld Stb.	„	
431	—	—	4	—	eis. Gardinenstangen	2	431	Siegen	„	
432	—	—	1	—	Gartenbank —	24	432	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
433	—	—	1	Pack	Gartenharken —	—	433	Rheydt	„	
434	—	—	2	Stück	Gasrohr —	25	434	Posen	K. E.-D. Posen	
435	—	—	2	Gebinde	leer —	45	435	Kiel	K. E.-D. Altona	
436	—	—	1	„	leer —	37	436	Posen	K. E.-D. Posen	
437	—	—	1	„	leer —	21	437	„	„	
438	—	—	1	Eimer	Gelee —	13	438	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	„	Gelee —	5	439			
440	—	—	1	Sack	Gemüse —	20	440	Elberfeld Stb.	„	
441	—	—	1	Schachtel	Gummi arab. —	1	441	Opladen	„	
442	—	—	1	Stück	Gussrohr —	4	442	Schlettstadt	Reichsbahn	
443	—	—	1	—	Gusstheil —	7	443	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
444	—	—	1	Korb	Haken, Lochstifte —	80	444	Elberfeld Stb.	„	
445	—	—	1	—	Hebelgewicht —	5,5	445	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
446	—	—	38	—	l. Heringstonnen —	910	446	Grossgattern	K. E.-D. Erfurt	
447	—	—	1	—	Holzgestell II —	—	447	Spandau	K. E.-D. Altona	
448	—	—	1	schwarzer Holzkoffer	Eisentheile (Werkzeug)	95	448	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
449	—	—	1	Pack	Holzreif —	16	449	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
450	—	—	1	„	10 Paar Holzschuhe —	—	450	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	—	Holzverschlag —	28	451	Hagen	„	
452	—	—	1	Sack	Kaffee —	10,5	452	Dülken	K. E.-D. Köln	
453	—	—	1	Ballen	getrocknete Kalbfelle	27	453	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
454	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	454	Kiel	K. E.-D. Altona	
455	—	—	2	Beutel	Rüben —	31	455			
456	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	141	456	Tetingen	Reichsbahn	
457	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	55	457	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
458	—	—	1	—	gusseis. Kessel —	70	458	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
459	—	—	1	—	verzinkter Kessel —	4	459	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
460	—	—	2	—	Ketten —	—	460	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
461	—	—	1	—	Kette (4,55 m lg.) —	15	461	Mannheim	Bayerische Stb.	
462	—	—	2	—	Ketten —	—	462	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
463	—	—	1	—	Kette —	—	463	Barmen-R.	„	
464	—	—	1	—	Kinderstuhl —	7	464	Kiel	K. E.-D. Altona	
465	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	465	„	„	
466	—	—	1	—	leere Kiste —	18	466	Posen	K. E.-D. Posen	
467	—	—	4	—	eis. Kniee z. Gasleitungsröhren	0,5	467	Weetzen	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
468	—	—	2	—	Kohlenfüller —	—	468	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
469	—	—	1	Pack	4 Kohlenschaufeln —	10,5	469	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
470	—	—	1	Korbkanne	gefüllt —	58	470	Würzburg	Bayerische Stsb.	
471	—	—	1	—	Krahnhaken —	?	471	Bremen	K. E.-D. Hannover	
472	—	—	1	—	Küchenrahmen —	3	472	Posen	K. E.-D. Posen	
473	—	—	4	—	Kupferrohre —	45	473	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
474	—	—	4	—	eiserne Lager —	4,5	474	München C.	Bayerische Stsb.	
475	—	—	1	Kiste	alte Lampen usw. —	11	475	Posen	K. E.-D. Posen	
476	—	—	1	Bürde	Leder —	193	476	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
477	—	—	1	—	Leine —	3,5	477	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
478	—	—	1	—	Leiter aus Tannenholz	—	478	Wahn	K. E.-D. Köln	
479	—	—	1	Korb	Maschinenöl —	19,75	479	Artern	K. E.-D. Erfurt	
480	—	—	1	Kiste	Maschinentheile —	23	480	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
481	—	—	6	Bund	Maschinentheile —	25	481	Strassburg	Reichsbahn	
482	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	7,5	482	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
483	—	—	1	—	Maschine zur Zahntechnik	29	483	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
484	—	—	2	Ballen	alte Matratze mit Keilkissen	—	484	Gr.-Lichterfelde (Berlin-Anh. B.)	„	
485	—	—	1	Päckchen	Messingknöpfe —	1	485	Nürnberg Cent.	Bayerische Stsb.	für Oefen.
486	—	—	1	Bund	dünne Messingstangen	26	486	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
487	—	—	1	—	l. Musterkoffer —	—	487	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	in brauner Leinwand.
488	weiss	—	1	—	Ofenplatte —	2,5	488	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
489	—	—	12	Stück	Ofenrohre —	19	489	Liegnitz	„	
490	—	—	2	—	Ofenrohre —	23	490	Sorau	„	
491	—	—	2	Kolli	eis. Ofenthüren —	?	491	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
492	—	—	1	Pack*)	? —	10	492	Kiel	K. E.-D. Altona	*) in Leinen.
493	—	—	1	Korb	Papierwaaren —	5	493	Strassburg Eilg.	Reichsbahn	
494	—	—	1	—	l. Petroleumkanne —	—	494	Pritzier	K. E.-D. Altona	**)
495	—	—	1	Packet	Peitschenschnüre —	0,5	495	Augsburg	Bayerische Stsb.	
496	—	—	1	—	eis. Pflugschaar —	6	496	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
497	—	—	1	—	alte eiserne Platte —	34	497	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
498	—	—	1	—	quadrirte eis. Platte	3	498	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
499	—	—	1	—	eis. Platte —	44	499	Lutterbach	Reichsbahn	
500	—	—	1	—	Privatstrohdecke —	—	500	Euskirchen	K. E.-D. Köln	
501	—	—	1	—	Privatwagendecke —	—	501	Köln-Deutz	„	
502	—	—	1	Kiste	kleine Pumpe —	9	502	Köln-Ger.	„	
503	—	—	3	Pack	Puppenfahrstühle —	6	503	Crefeld	„	
504	—	—	1	—	Puppenwagen —	3	504	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	mit Verdeck.
505	—	—	1	—	eis. Rahmen mit angeschraubtem Brett	4	505	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
506	—	—	1	—	Reklameschild —	—	506	Gunsleben	K. E.-D. Magdeburg	***)
507	—	—	1	Reisekorb	— —	15	507	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
508	—	—	1	„	— —	15	508	„	„	(Gepäck).
509	—	—	1	„	Pfefferkuchen, Fleischw., Schuhe, Gewürzspind, Cigarrenspind usw.	?	509	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
510	—	—	1	Bund	4 schwarze eis. Röhren	15	510	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
511	—	—	2	—	schwarze eis. Röhren	20	511	„	„	
512	—	—	1	—	Rohr —	6	512	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
513	—	—	1	Bund	eiserne Rohre —	30	513	Cleve	K. E.-D. Köln	
514	—	—	1	—	eis. Rohr —	188	514	Posen	K. E.-D. Posen	
515	—	—	1	Bund	2 Rohrschellen — 2 Ventile — 2 Winkeleisen —	13	515	Rastatt	Badische Stsb.	
516	—	—	1	—	Rohrsessel —	5	516	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
517	—	—	60	—	Roststäbe —	—	517	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
518	—	—	3	—	eis. Rosttheile —	21	518	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
519	—	—	1	Stange	Rundeisen —	12	519	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
520	—	—	4	Stangen	Rundeisen —	256	520	Posen	K. E.-D. Posen	
521	—	—	5	„	Rundeisen —	376	521	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
522	—	—	2	„	Rundeisen —	132	522			
523	—	—	2	„	Rundeisen —	240	523	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	
524	—	—	2	—	Saaröfen —	—	524	Ottweiler	St. Johann-Saarbr.	
525	—	—	1	Pack	leere Säcke —	—	525	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
526	—	—	2	Ballen	alte leere Säcke —	59	526	Köln-Ger.	„	
527	—	—	1	Sack	alte Säcke —	8	527	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
528	—	—	2	Korbflaschen	Säure —	—	528	Lüdenscheid	„	
529	—	—	2	—	eis. Schaufeln —	4	529	Neuwied	K. E.-D. Köln	bez.: Frankfurt a/M. (undeutlich).
530	—	—	1	—	Schaukelpferd —	?	530	Minden	K. E.-D. Hannover	
531	—	—	1	Rolle	Schilfrohrgeflecht —	8	531	Rietschen	K. E.-D. Halle a/S.	
532	—	—	1	Pack	alte Schläuche —	12	532	Rostock	Meckl. Friedr.-Frzb.	
533	—	—	1	Schliesskorb	Kleider —	8	533	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
534	—	—	1	Ledertasche	Schlosserwerkzeug —	11	534	Rosenheim	Bayerische Stsb.	

**) Auf der Strecke Brahlstorf-Pritzier gefunden.

***) In hellbraunem Holzrahmen auf schwarzer Platte, unter Glas in Goldbuchstaben die Firma Hansdorf Reg.-Bez. Liegnitz (450 cm lang, 12 cm breit).

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
535	—	—	1	Kübel	Schmalz —	15	535	Stuttgart Hptb. Gep.	Württemberg. Stb.	
536	—	—	1	Pack	Schrankeinlagen —	25	536	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
537	—	—	1	Korb	eiserne Schrauben —	62	537	Engers	K. E.-D. Köln	
538	—	—	1	Pack	Schrauben —	10	538	Gera	K. E.-D. Erfurt	
539	—	—	1	„	Schraubstockschraube	9	539	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	3,5 m lang,
540	—	—	74	lose	Schwartenbretter —	—	540	Landsberg W.	K. E.-D. Bromberg	20 cm breit,
541	—	—	5	Tafeln	Schwarzblech —	50	541	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	1,2 cm stark.
542	—	—	1	Sack	Schweinehaare —	—	542	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
543	—	—	1	Ballen	Seegras —	25	543	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
544	—	—	3	Pack	Seegras —	15	544	Frankfurt a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
545	—	—	1	„	Spitzhaken —	12	545	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
546	—	—	1	—	Sportwagen —	15	546	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
547	—	—	1	—	Ständer —	31	547	Schlettstadt	Reichsbahn	zur Warnungstafel.
548	—	—	1	Stück	Stahl (1,10 m lang) —	10	548	Neuhof b/Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
549	—	—	1	Bund	Stahl —	—	549	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
550	—	—	1	„	Stahl —	50	550	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
551	—	—	1	Kollo	Stange —	—	551	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
552	—	—	1	Ballen	Steifleinen —	15	552	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
553	—	—	1	—	Stellring —	—	553	Mainkur	K. E.-D. Frankf. a/M.	
554	—	—	1	Stück	Stirnrad —	5	554			
555	—	—	1	—	eis. Rohr, 4,5 m lg. —	30	555	Posen	K. E.-D. Posen	
556	—	—	1	—	eis. Göpelstange —	32	556			
557	—	—	1	Pack	6 hölzerne Stöcke —	2	557	Breslau O.-S.	K. E.-D. Breslau	
558	—	—	1	Bund	eis. Stopfbüchsen für Pferdekarren	8	558	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
559	—	—	1	Sack	Stricke —	9	559	Wipperfürth	„	
560	—	—	2	—	Stühle (Strohgeflecht)	6	560	Elberfeld Stb.	„	
561	—	—	1	Ballen	alter Teppich —	7	561	Crefeld	K. E.-D. Köln	
562	—	—	1	—	Thonrohr —	—	562	Kempem	Breslau-Warschau	1,08 m lang
563	—	—	1	—	eis. Topf —	5	563	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	0,36 m breit.
564	—	—	2	Bund	eis. Träger —	20	564	München Süd	Bayerische Stsb.	
565	—	—	2		gusseis. Verbindungsbogen	16,5	565	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
566	—	—	1	—	preuss. Viehgatter —	—	566	Riesa	Sächsische Stsb.	
567	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	567	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
568	—	—	1	Sack	Wachsscheiben —	59	568	Crefeld	K. E.-D. Köln	
569	—	—	1	Ballot	2 Rollen Wachstuch	10	569	Neuhof	Bayerische Stsb.	
570	—	—	1	—	Waschkomode —	25	570	Elberfeld Stb.	K. E.-D. Elberfeld	
571	—	—	1	—	Waschständer —	2,5	571	Posen	K. E.-D. Posen	
572	—	—	2	—	gusseis. Waschständer	4	572	Gera	K. E.-D. Erfurt	
573	—	—	1	Pack	6 leere Weidenkörbe —	—	573	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
574	—	—	2	—	Weichenpumpen —	—	574	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
			17		Laschen —					
575	—	—	1	—	Wringmaschine —	10,5	575	Leipzig M.	K. E.-D. Halle	
576	—	—	5	Tafeln	Zinkblech —	42	576	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	

Nachtrag.

1	A G	36307	1	Kiste	Cichorien —	38	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	B M	70	1	Sack	Zucker —	80	2	Worms	„	[1]
3	B O	34130	1	Kiste	Materialwaaren —	67	3	Mainz	„	[2]
4	C K	5699	1	„	leer —	27	4	„	„	[3]
5	weiss D	—	1	—	Schmortopf —	2	5	Magdebg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
6	D H	523	1	Fass	leer —	14	6	Darmstadt	Direktion Mainz	
7	D H	64	1	„	leer —	14	7	„	„	
8	E G B	404	1	„	gefüllt —	32	8	Bingerbrück	„	
9	F O	6269	1	Kiste	gefüllt —	—	9	Bacharach	„	
10	G M	1/15	15	Kolli	Eisentheile —	—	10	Neckar-Vorstadt	„	
11	G S K	18325	1	Pack	Bettstellenfüsse —	—	11	Mannheim	„	
12	H F	4217	1	Ballen	gefüllt —	24	12	„	„	Mannheim
13	H P	547	1	Kiste	Hasenflocken —	37	13	Mainz	„	beschrieben.
14	H R	785	1	„	Garn —	88	14	„	„	
15	J C	511	1	Sack	Kaffee —	46	15	„	„	[4]
16	J C M	620	1	Kiste	Dr. Ringeler's Infantin	42	16	„	„	[5]
17	J K	4226	1	„	Bonbons —	13	17	„	„	
18	K	288a	1	Sack	Bürstenwaaren —	36	18	„	„	
19	L B N	510/1	2	Pack	Papier —	32	19	„	„	
20	N A	2	1	Fass	leer —	—	20	Darmstadt	„	Bischofsheim-Mainz bezett.
21	P A	—	2	Pack	Bügelstähle —	27	21	„	„	
22	P K	61	1	Kiste	Schraubstock —	43	22	Mainz	„	
23	S L	254	1	„	Liqueur —	23	23	„	„	
24	S M / K S	—	1	Fass	Heringe —	35	24	Bingen	„	
25	W	428	1	Bund	Knieröhren —	—	25	Worms	„	
26	W C	1946	1	Kiste	elektr. Apparat —	9	26	Mainz	„	

[1]) Mainz-Worms bezettelt. [2]) Martinikenfeld b. Berlin-Frankfurt bezettelt. [3]) Esperode-Mainz & Offenbach bezettelt.
[4]) Kreuznach-Mainz bezettelt. [5]) Frankfurt-Mainz bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
27	WHL	—	1	Fass	leer —	14	27	Darmstadt	Direktion Mainz	
28	Z	—	1	Sack	Därme, getrocknete —	—	28	Worms	„	
29	August Schneider, Sulzbach	—	1	—	zerrissene Decke —	—	29	Wendelsheim	„	
30	G. Wolf	—	1	Fass	Wein —	54	30	Darmstadt	„	Graiberg beschrieben.
31	△	6	1	Kiste	Ofenkacheln —	70	31	Mainz	„	Worms-Mainz bezettelt
32	MC	8069	1	„	Kleiderstoffe —	60	32	„	„	
33	—	1190	1	Rolle	Eisenblech, gelocht	90	33	Mannheim	„	
34	—	—	6	Colli	Flacheisen —	21	34	Eberbach	„	
35	—	—	1	Kiste	Gemüsekonserven —	31	35	Mainz	„	
36	—	—	1	Gebund	Hohlglas —	3	36	„	„	
37	—	—	1	Bund	Hohlglas —	9	37	Bingerbrück	„	
38	—	—	3	—	Lattengestelle —	—	38	Mainz	„	
39	—	—	3	Ringe	Ofenrohrknie —	10,5	39	Heddesheim	„	
40	—	—	1	Bündel	Säcke —	4	40	Darmstadt	„	
41	—	—	1	„	Säcke —	18	41	„	„	
42	—	—	1	Colli	Syphon —	—	42	Mannheim	„	
43	—	—	1	„	steinerner Trog —	—	43	Gross-Gerau	„	

Amtl. Bekanntmachungen (Schluss).

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Am 15. Januar d. J. wird die Station Zwötzen pr. Staatsb. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Januar 1898. (130)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit kommen Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine (Ausnahmetarif 5 a) von den Stationen Baudach (Lausitz) und Niewerle der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld nach den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen und Anschlussstellen zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 5. Januar 1898. (131)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Sächsisch - westösterreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Heft 3. Am 10. d. Mts. tritt zwischen Voitersreuth und Innsbruck ein direkter Frachtsatz für Güter des Spezialtarifs III von 149 Heller für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 7. Januar 1898. (132)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - linksrheinischer Güterverkehr. Am 10. Januar 1898 treten für den Verkehr zwischen den Stationen Merseburg, Oker und Vienenburg einerseits und Aachen - Bleyberg Grenze, Aachen - Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo linksrh. andererseits Ausnahmefrachtsätze für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 8. Januar 1898. (133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika - Verkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. sind für die Station Helmbrechts der bayerischen Staatsbahnen ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und die deutsche Ostafrikalinie in Hamburg.

Altona, den 5. Januar 1898. (134)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Vom 1. Januar 1898 ab bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 finden die im vorbezeichneten Ausnahmetarife für die Station Hotzendorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Frachtsätze unter den gleichen Bedingungen auch für die Lokalbahnstation Neutitschein dieser Bahn Anwendung.

Kattowitz, den 7. Januar 1898. (135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch - sächsisch/österreichischen Grenzstationen. Im Vorwort auf Seite 2 des Tarifs ist bei den betheiligten Verwaltungen am Schluss die Direktion der k. k. priv. süd - norddeutschen Verbindungsbahn nachzutragen.

Breslau, den 5. Januar 1898. (136)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 20. Januar l. J. kommen direkte Frachtsätze für Petroleumkokes zu 10 000 kg von galizischen Stationen nach Berlin und Ratibor zur Einführung. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Januar 1898. (137)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2. Am 10. dieses Monats tritt ein ermässigter Frachtsatz des Ausnahmetarifes 13 (Kalk) zwischen Beraun und Zwickau i/S. von 71 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 7. Januar 1898. (138)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Sendungen nach dem schlesischen Ueberschwemmungsgebiet. Für die von Hans-Heinrich-Tiefbau, Charlottenbrunn und Wenzeslausgrube nach Gottesberg zur Beförderung kommenden, zur Koksbereitung bestimmten Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 t, welche als Ersatz für den durch das vorjährige Hochwasser verursachten Mangel an eigenen Kohlen bezogen werden, wird für die Zeit von heute bis einschliesslich 28. Februar d. J. im Rückvergütungswege ein Frachtnachlass von 50 % der regelmässigen Fracht gewährt, wenn bis spätestens 1. April d. J. unter Vorlage der Originalfrachtbriefe durch eine Bescheinigung des Kreislandraths der Nachweis erbracht wird, dass den vorbezeichneten Voraussetzungen entsprochen ist.

Breslau, den 6. Januar 1898. (139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband. Am 10. dieses Monats tritt für die Beförderung von Holz über 2,5 m Länge bei Frachtzahlung für mindestens

10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ein direkter Frachtsatz von der Station Frankstadt der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Alt- und Neugersdorf von 97 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 7. Januar 1898. (140)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Einbeziehung der Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár in den Verbandstarif Theil II, Heft 4 vom 15. Oktober 1893. Mit Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 finden die im obenbezeichneten Tarife, sowie in dessen Nachträgen für die Station Pozsony (Pressburg) vorgesehenen Frachtsätze bei Einhaltung der für diesen Tarif maassgebenden Bestimmungen auch auf Sendungen von bezw. nach der Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár (Pressburg Dynamitfabrik) Anwendung.

Die Auf- und Abgabe in Pozsony dynamitgyár ist jedoch beschränkt auf Sendungen, die von der Dynamitfabrik der Aktiengesellschaft „Dynamit Nobel" stammen oder für dieselbe anlangen. Dagegen ist es zulässig, dass solche Transporte nicht nur von der genannten Fabrik selbst, sondern auch von anderen Firmen aufgegeben resp. bezogen werden.

Wien, am 5. Januar 1898. (141)

Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr. Theilweise Ermässigung von Frachtsätzen im Getreideverkehr. Mit Gültigkeit ab 1. Januar 1898 ermässigen sich die Frachtsätze der Schnitttafel B (Seite 15—19) des vom 1. Januar 1897 gültigen Tarifes Theil II, Heft 2 für Getreide, Mais und Kleie bei nachbezeichneten Stationen um je 6 ₰ für 100 kg: Bayerbach, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Erding, Garmisch-Partenkirchen, Langenzenn, Murnau, Pfarrkirchen, Pocking, Rothenburg o. T., Uffing und Weissenhorn.

Wien, im Januar 1898. (142)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-pommersche Schmalspurbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von Rohzucker in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Friedland nach Ferdinandshof ein Ausnahmefrachtsatz von 0,15 ℳ für 100 kg in Kraft.

In diesem Frachtsatz ist die Ueberladegebühr in die Staatsbahnwagen enthalten. (143)

Friedland i/Mecklb., den 6. Jan. 1898.

Die Direktion.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Mit sofortiger Wirkung treten bei den Stationen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn die Bestimmungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auch bei Verfrachtung von Torfmüll und Torfstreu in Kraft.

Halle a/S., den 4. Januar 1898. (144)

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.
Der Vorstand.
Betriebsabtheilung Halle a/S.
der Ges. m. b. H. Lenz & Co. Stettin.

---

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

Aus der Verloosung zum 1. April 1895.

(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895).

à 1 500 ℳ Nr. 2 769 2 998.

Aus der Verloosung zum 1. April 1896.

(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896.)

à 1 500 ℳ Nr. 6 009.

à 300 ℳ Nr. 6 686.

Aus der Verloosung zum 1. April 1897.

(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1897.)

à 3 000 ℳ Nr. 474.

à 1 500 ℳ Nr. 2 775.

à 300 ℳ Nr. 3 528 3 825 4 003 5 774 6 362 6 729 7 161 9 494 9 800 9 824 11 882 11 885 12 359.

Magdeburg, den 6. Januar 1898. (145)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung. Am 3. Januar 1898 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ Nr. 11 158 203 251 271 273 330 347 402 403 457 481 583 619 629 643 680 681 713 910 975 1 043.

à 1 500 ℳ Nr. 1 169 1 219 1 383 1 399 1 427 1 442 1 748 1 806 1 904 1 921 1 939 1 951 1 965 2 048 2 086 2 108 2 127 2 133 2 136 2 139 2 144 2 217 2 235 2 353 2 363 2 367 2 384 2 435 2 467 2 472 2 479 2 515 2 516 2 526 2 637 2 638 2 678 2 727 2 738 2 765 2 815 2 819 2 831 2 840 2 861 2 956 3 032 3 109 3 154 3 210 3 224 3 244 3 307 3 331 3 336 3 340 3 342 3 451 3 470.

à 300 ℳ Nr. 3 554 3 561 3 609 3 634 3 643 3 750 3 796 3 798 3 879 3 940 4 030 4 044 4 143 4 168 4 226 4 232 4 453 4 587 4 653 4 654 4 679 4 686 4 700 4 739 4 805 4 893 4 926 4 904 5 057 5 058 5 357 5 534 5 557 5 614 5 675 5 693 5 777 5 823 5 837 5 862 5 917 5 930 6 021 6 107 6 133 6 165 6 194 6 201 6 361 6 443 6 452 6 499 6 593 6 599 6 632 6 649 6 655 6 656 6 747 6 795 6 871 6 920 6 939 6 940 6 960 6 983 6 989 7 002 7 073 7 099 7 159 7 281 7 348 7 704 7 750 7 875 7 880 7 942 7 943 7 955 7 958 7 961 7 964 7 965 7 970 7 977 8 005 8 063 8 111 8 141 8 151 8 217 8 233 8 268 8 313 8 334 8 369 8 440 8 458 8 459 8 548 8 567 8 584 8 587 8 705 8 827 8 842 8 859 8 915 8 916 8 986 8 987 8 996 9 005 9 007 9 051 9 063 9 117 9 253 9 259 9 262 9 309 9 313 9 356 9 370 9 412 9 586 9 636 9 671 9 764 9 825 9 834 9 924 10 010 10 075 10 182 10 185 10 192 10 205 10 236 10 277 10 308 10 325 10 381 10 438 10 499 10 564 10 642 10 648 10 670 10 701 10 772 10 812 10 951 11 050 11 054 11 056 11 186 11 273 11 339 11 442 11 445 11 524 11 550 11 581 11 583 11 641 11 644 11 657 11 675 11 681 11 722 11 744 11 804 11 837 11 857 11 892 11 923 11 944 11 975 11 996 12 017 12 033 12 085 12 125 12 148 12 163 12 254 12 331 12 361 12 400 12 437.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1898 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1898. (146)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Betriebsdirektor.

Zur Leitung des Betriebes einer Strassenbahn, welche elektrischen und Dampfbetrieb sowie Kraft- und Lichtabgabe vereinigt, wird ein technisch und kaufmännisch erfahrener Direktor (eventuell Regierungsbaumeister des Maschinenfachs) gesucht.

Angebote mit Angaben über Vorbildung, Gehaltsansprüche und frühesten Termin des Eintritts werden an unsere Adresse erbeten.

Vering & Waechter,
Berlin, Hohenzollernstrasse Nr. 1.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70 845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 86.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 4.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Januar 1898.

Inhalt:

Nochmals die Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnverwaltungen.
Eine Quelle von Unzufriedenheiten.
Eine Entgegnung zu Dr. Blume's Forderung, betr. Einführung beamteter Bahnärzte.
Denkschrift des preuss. Ministeriums der öffentl. Arbeiten über die Betriebssicherheit auf den preuss. Staatsb.
Vereinsmittheilungen:
Ab- bezw. Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. — Vereins-Kilometerzeiger. — Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Aenderung von Stationsnamen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Betriebsergebnisse der preuss. Staatsb. — Verhandlungen des Landeseisenbahnraths. — Von den preuss. Ausgabestellen verausgabte zusammenstellbare Fahrscheinhefte. — Einnahmen der Berliner Stadtb. — Berliner Vorortverkehr. — Ermässigung der sommerlichen Kohlenfrachten. — Wannseebahn. — Lob der preuss. Eisenbahnverwaltung. — Spremberger Stadtbahn. — Vorgebirgsbahn Köln-Bonn. — Oberschlesische Kohlenpreise. — Gleishochlegung auf der Strecke Dresden-Reick. — Personenhauptbahnhof Dresden-A. — Konkurrenzirung der grossen Wasserstrassen d. deutsche Bahnen. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Kasernenräume für das Eisenbahn-Fahrpersonal. — Wagenbeistellung in Triest. — Zusatzbestimmungen z. Vereins-Wagenübereinkommen. — Verkehr der österr. Bahnen im November v. J. — Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonn- und Feiertagen. — Kohlenhandel und Wagenmangel. — Konvertirung des 5 % Südbahnanlehens. — Personalkommission der Südbahn. — Delatyn-Kolomea-Stefanowka. — Einführung der Marke als Zahlungsmittel im Güterverkehr. — Eisenbahn-Unterstützungsfonds. — Antheil Oesterreichs u. Ungarns am Mahlverkehr. — Abänderung des ungar. Zonentarifs. — Ungar. Eisenb.-Konzessionen. Einnahmen d. ungar. Staatsb. — Personalnachrichten.
Belgien: Finanzielle Ergebnisse der Staatsbahnen.
Vereins-Ausland: Schweiz. Eisenb.-Rückkaufsgesetz. — Kapitalbeschaffung z. Simplontunnel. — Gornergratb. — Jungfraubahn. — Italien. Mittelmeerbahn. — Donaubrücke bei Kladowa. — Freie Fahrt auf den russ. Staatsb. — Ermässigung der Versicherungsgebühren. — Krankentransport. — Betriebseröffnung Grodno-Ssuwalki. — Wologda-Archangelsk. — Ural- und westsibirische E. dem internat. Uebereinkommen unterstellt. — Bildliche Darstellung d. sibirischen E. — Eisenbahn von Swakopmund ins Innere. — Eisenb. Hankau-Peking.
Allgemeines: Die Nutzlosigkeit der Probebelastung eiserner Brücken. — Eine elektr. Strassenbahn ohne Schienen. — Grösster Bahnhof d. Erde.
Betriebssicherheit u. Oekonomie im Eisenbahnwesen.
Kartenschau:
Eisenbahn- u. Verkehrsatlas von Europa, Abtheilung Deutsches Reich.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Nochmals die Mässigkeitsbestrebungen und die Eisenbahnverwaltungen.

Es hat nicht fehlen können, dass die rasche Aufeinanderfolge zum Theil schwerer Eisenbahnunfälle hier und da, wenngleich meist nur andeutungsweise, auch mit dem Alkoholmissbrauch in ursächlichen Zusammenhang gebracht worden ist, der bei anderen Unfällen erfahrungsmässig eine grosse Rolle spielt. Die in jedem Falle angestellten eingehenden amtlichen Untersuchungen haben unseres Wissens keinen Anlass zu der Annahme ergeben, dass ein übermässiger Genuss geistiger Getränke bei den betheiligten Bediensteten einen Unfall verschuldet oder auch nur dabei mitgewirkt habe. Obwohl die deutschen Beamten gleich ihren übrigen Stammesgenossen im allgemeinen nicht gerade zur Enthaltsamkeit von alkoholischen Getränken neigen, so wird ihnen im grossen und ganzen doch auch nicht besondere Unmässigkeit nachgesagt werden können. Dass es in dem grossen Heere von Beamten und Arbeitern, die in der Eisenbahnverwaltung thätig sind, auch an beklagenswerthen Ausnahmen nicht fehlt, ist erklärlich genug. Doch sind diese gewöhnlich sehr bald bekannt, und jeder gewissenhafte Vorgesetzte wird es bei aller Milde und Rücksicht, die dem weitverbreiteten, gewissermaassen nationalen Laster gegenüber sonst geübt zu werden pflegt, als seine ernste Pflicht betrachten, einen trunksüchtigen Beamten aus einer Stellung zu entfernen, in der er durch zeitweisen Mangel an klarer Dispositionsfähigkeit Unheil anzurichten vermag. Immerhin ist schon gegenüber einem auch nur möglichen Alkoholmissbrauch bei den Eisenbahnbediensteten im Hinblick auf dessen Gefahren für sie selbst, für Gut und Leben der die Eisenbahnen benutzenden Personen und das werthvolle Eisenbahnmaterial die allergrösste Vorsicht geboten. Um so mehr als es meistens sehr schwer hält, oft ganz unmöglich ist, einen wirklichen Miss-.

brauch festzustellen, zumal dieser selbst der verschiedensten Abstufungen fähig ist. Es wäre deshalb, schon um unbegründeten Vermuthungen in dieser Richtung von vornherein zu begegnen, vielleicht zweckmässig, jede Untersuchung eines Unfalles, und sei er noch so unbedeutend, grundsätzlich auch darauf auszudehnen, ob und inwiefern etwa Alkoholmissbrauch daran betheiligt ist.

Wenn die Wirkung der alkoholischen Getränke auf den einzelnen, je nach seinem Gesundheitszustande und seiner „Trunkfestigkeit“ (ein Ausdruck, der übrigens sehr mit Unrecht im schmeichelhaften Sinne gebraucht wird) auch sehr verschieden ist, so würde eine solche Feststellung doch unter allen Umständen von Werth sein. Sie würde die Grundlagen zur Beurtheilung des Sachverhalts in wünschenswerther Weise vervollständigen, die Statistik der Unfälle um eine neue wichtige Seite bereichern und zugleich brauchbare Fingerzeige für die Nothwendigkeit bieten, das Eisenbahnpersonal, namentlich soweit es im Betriebsdienst thätig ist, mit allen dazu geeigneten Mitteln zu grösster Nüchternheit und Enthaltsamkeit sowohl während des Dienstes selbst, als auch in der ihm unmittelbar vorangehenden Zeit anzuhalten.

Wie auch in anderen Ländern die grosse Bedeutung des Alkoholmissbrauchs als direkte oder auch nur mittelbare Ursache von Unfällen gewürdigt und welcher Werth dort insbesondere auf Förderung der Enthaltsamkeit bei den Eisenbahnbediensteten gelegt wird, ist aus einem in den „Grenzboten“ kürzlich veröffentlichten Aufsatz ersichtlich, in dem es heisst:

> Die Erfahrung, dass der Trunk die Unfallwahrscheinlichkeit steigert, hat die schweizer Unfallversicherungsgesellschaft veranlasst, „Totalabstinenten“ einen Rabatt von 10 % zu gewähren. In der Erwägung, dass die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, der wie kaum ein anderer die volle Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Leistungsfähigkeit des Personals erfordert, durch das Trinken gefährdet wird, da kleine Versehen die grössten Gefahren für Hunderte von Menschenleben herbeiführen können, haben grosse englische und amerikanische Eisenbahngesellschaften ihren Angestellten den Alkohol ganz verboten. Auf der Linie der englischen Great Western Railway dürfen den Beamten und Arbeitern (2000 an der Zahl) keine alkoholischen Getränke verabreicht werden, weil man die Erfahrung gemacht hat, dass die meisten auf ein Verschulden von Beamten zurückzuführenden Betriebsunfälle in angetrunkenem Zustande herbeigeführt worden waren. Unter den englischen Eisenbahnbeamten gibt es nicht weniger als 50000 „Abstinenten.“ Die Angestellten der Great Western Railway bilden einen besonderen Abstinentenverein mit 700 Mitgliegern. Diese Eisenbahnlinie wird vom Publikum besonders bevorzugt, weil es dort sicherer zu fahren glaubt.
>
> Die praktischen Amerikaner haben längst die Nothwendigkeit eingesehen, dass zu dem verantwortungsvollen Eisenbahndienst nur nüchterne Leute passen. Eine an die Direktionen von 25 amerikanischen Eisenbahngesellschaften (mit 200000 Angestellten) gerichtete Anfrage hat vollständige Uebereinstimmung darüber ergeben, dass gewohnheitsmässiges Trinken die Leute für ihren Dienst untauglich macht. 18 Direktionen verlangen gänzliche Enthaltsamkeit im Zugdienst, manche sogar in allen Dienstzweigen; alle 25 aber geben „Abstinenten“ bei der Anstellung den Vorzug. Der Direktor der Seabored Aire Line schreibt: „Auf keiner unserer Linien lassen wir jemanden, der Alkohol trinkt, eine verantwortliche Stellung bekleiden. Die Erfahrung hat uns gelehrt, dass man sich auf solche Leute nicht verlassen kann, und wir wollen nicht das Leben des Publikums, das unsere Züge benutzt, aufs Spiel setzen.“ Die Gesellschaft Canadian Pacific Railroad hat das Land neben ihren Stationen nur unter der Bedingung verkauft, dass keine geistigen Getränke dort ausgeschenkt würden, widrigenfalls der Verkauf als ungültig betrachtet werden und das Land an die Gesellschaft zurückfallen soll. Die Eisenbahngesellschaft Chicago and Northwestern Railway hat bekannt gemacht, dass jeder Angestellte, der beim Betreten oder Verlassen einer Wirthschaft betroffen wird oder nach Alkohol riecht, entlassen wird. Ebenso energisch verfährt die Pittsburgh und Western Eisenbahn, sie lässt ihre Angestellten scharf überwachen und entlässt jeden, der der Uebertretung des Verbots, Spirituosen zu trinken, überführt wird. „Die Phrase von der persönlichen Freiheit, so schliesst der Bericht über die Enquete, gilt nicht für einen Dienst, zu dem nüchterne Leute und helle Köpfe nöthig sind.“
>
> In Belgien hat sich der Minister der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen vor einiger Zeit veranlasst gesehen, allen Angestellten seines Ressorts den Verkauf geistiger Getränke zu verbieten. Er rechtfertigte die Maassregel vor der Kammer mit den Worten: „1400 Angestellte meines Ressorts betreiben Wirthschaften, und da wundert man sich, dass so oft Angestellte wegen Trunkenheit im Dienst bestraft werden müssen! Das Uebel liegt in den 1400 Wirthschaften. Man wundert sich, dass 800 Arbeiter jährlich verunglücken. Die Hälfte dieser Unfälle ist eine Folge des Alkoholmissbrauchs, und dieser Missbrauch wird in den Kneipen unserer Angestellten getrieben.“

Diese Mittheilungen sind ganz danach angethan, die neulich (in Nr. 99) gegebene Anregung zu ergänzen und ihr grösseren Nachdruck zu verleihen.

Die Ausstellungen der „Köln. Ztg.“ an dieser Anregung sind in Nr. 1 schon völlig zutreffend im Sinne des Verfassers zurückgewiesen worden. Ergänzend möge noch bemerkt werden, dass eine staatliche Verwaltung sich das Wohl aller Staatsbürger gleichmässig angelegen sein lassen muss. Sie wird sich deshalb nicht darauf beschränken dürfen, bei den eigenen Bediensteten die Enthaltsamkeit zu fördern und allein auf diesem Wege die Gefahren zu verhüten, denen das die Eisenbahnen benutzende Publikum durch Alkoholmissbrauch ausgesetzt werden kann. Auch diesem selbst wird sie, zu seinem eigenen Besten, nur die unbedingt nothwendige Gelegenheit zur Einnahme von „Erfrischungen“ in Gestalt alkoholischer Getränke bieten dürfen. Alles, was hier über das wirkliche Bedürfniss hinausgeht, ist zweifellos vom Uebel, auch wenn „fiskalische“ Erwägungen noch so sehr dagegen sprechen.

Abgesehen davon, dass damit keinerlei Bevormundung der Reisenden verbunden ist, darf daran erinnert werden, dass die persönliche Freiheit des einzelnen auch in dieser Beziehung an der Wohlfahrt des Ganzen ihre Grenze finden muss, und dass es schlechterdings nicht angeht, eine für diese so überaus wichtige Angelegenheit mit der etwas spöttisch klingenden Bemerkung abzuthun, dass man in Deutschland für „Temperenzlereien“ kein Verständniss habe. Otto de Terra.

Eine Quelle von Unzufriedenheiten.

In einer Berliner Zeitung war vor Kurzem Folgendes zu lesen:

> „Die Bahnhofsrestauration im N. Bahnhof ist vom 1. Dezember ab an den Bahnhofsrestaurateur N. zum Preise von 23000 ℳ jährlich vermiethet worden. Es bedeutet das ein Mehr von 10000 ℳ gegen den gegenwärtigen Pachtzins.“

Es ist nicht immer alles richtig und genau, was über Eisenbahnverhältnisse in den Blättern zu lesen ist, indessen wird in diesem Falle die Sache sich ganz wahrscheinlich so verhalten, wie sie dargestellt ist: der Pachtschilling einer Bahnhofsrestauration ist von 13000 auf 23000 ℳ, d. h. also um 77 % gesteigert worden. Man pflegt bei solchen Dingen zu sagen: „Das lässt tief blicken!“ Jedenfalls gibt ein solches Emporschnellen des Restaurationspachtes viel zu denken und zwar sowohl in der Richtung, wie es zustande gekommen, wie in der, was es zur Folge haben wird. Wenn man eine Bahnhofsrestauration verpachtet, so nimmt man jetzt die öffentliche Ausschreibung zu Hilfe, d. h. man veranlasst eine Anzahl geeigneter und ungeeigneter Bewerber zu einem Wettbewerbe, der vielmehr die thunlichste Steigerung des Pachtgebotes, als die Auffindung des geeignetsten Bewerbers zum Zwecke hat. Selbstverständlich leisten dieser Aufforderung zahlreiche Bewerber Folge, von

denen die Kühnsten Pachtsummen bieten, deren schwindelnde Höhe zu dem wahren Geschäftswerthe des Pachtobjektes oft im schreiendsten Widerspruche steht. Die Folge davon ist nun, dass die Eisenbahnverwaltung, selbst wenn sie von diesen unsinnigen Angeboten keinen Gebrauch macht, doch eine mehr oder weniger gelinde Hinaufschraubung des Pachtzinses für nöthig hält, um nicht angesichts der vorliegenden hohen Angebote der Parteilichkeit oder unwirthschaftlichen Gebahrung mit dem fiskalischen Eigenthum geziehen zu werden. Entweder also, der vorhandene Bahnhofswirth muss sich wohl oder übel die Steigerung des Pachtzinses gefallen lassen, oder an seine Stelle tritt ein Anderer, der sich den höheren Pachtzins herauszuschlagen getraut. In beiden Fällen scheint die Eisenbahnverwaltung ein gutes Geschäft gemacht zu haben; sie bezieht ja eine Mehreinnahme. Allein dies scheint nur so, denn auf dieser Mehreinnahme ruht kein Segen, sie muss vielmehr als eine Quelle von allerlei Aerger und Verdruss für die Verwaltung betrachtet werden.

Der Mann mit dem hohen Pachtzins und dem neuen Pachtkontrakte wird — nach allgemein menschlischer Uebung — zunächst auch nur das Bestreben haben, seinen Verdienst so hoch wie möglich zu schrauben; er wird diese Absicht um so intensiver verfolgen, je kürzer kontrakt- oder erfahrungsgemäss die Pachtzeit ist, die ihm dazu zu Gebote steht. Er wird entweder hohe Preise nehmen, oder mittelmässige Speisen und Getränke bieten, vielleicht auch, wenn sonst die Umstände günstig sind, beides zugleich versuchen. In jedem Falle wird unter den heutigen Umständen nur ausnahmsweise eine Bahnhofswirthschaft sich finden, deren Leitung und Betrieb man vorzüglich nennen kann. Wer hat nun den Schaden davon? Das reisende Publikum zunächst, das ist gewiss, aber indirekt auch die Eisenbahnverwaltung, die doch schliesslich den Zorn über eine Tasse schlechten Kaffee, oder über den hohen Preis eines belegten Brodes auszubaden hat!

Man möge uns die Ansicht nicht verübeln, dass mit der jetzigen Gepflogenheit, die Bahnhofsrestaurationen an Meistbietende zu verpachten, die Eisenbahnverwaltungen in ihrem eigenen Fleische wühlen. Wenn sie vielfach nicht in der Lage sind, sich die Zufriedenheit ihrer Reisenden zu erwerben, weil Tarife und Reglements auf der einen und unverständige Anforderungen der Reisenden selbst auf der anderen Seite sie nur zu oft daran behindern, so hätten sie hier wenigstens Gelegenheit, für diese Zufriedenheit wirklich etwas zu thun. Man unterschätze den Werth dieser Zufriedenheit für ein gedeihliches Verhältniss zwischen Eisenbahnverwaltung und reisendem Publikum doch ja nicht! Ein Reisender, der nach langer Fahrt sich im Bahnhofsrestaurant stärken will und dabei eine schlechte oder ungenügende Verpflegung erfährt oder übertheuert wird, der verliert nur zu leicht die gute Laune und bekanntlich ist der Uebelgelaunte immer geneigt, das Beste schlecht zu finden, seiner schlechten Stimmung die Zügel schiessen zu lassen und andere mit seiner Unzufriedenheit anzustecken. Andererseits wird das Gemüth des ärgsten Raisonneurs besänftigt, wenn den Ansprüchen an die Güte und Billigkeit der materiellen Verpflegung seines werthen Ichs entsprochen wird. Diesen Fingerzeig sollten die Eisenbahnverwaltungen nicht unbeachtet lassen, sie sollten es nicht verschmähen, auch in dieser anscheinend wenig bedeutungsvollen „Magenfrage“ mehr als bisher den praktischen, man möchte sagen egoistischen Standpunkt einzunehmen. Mit diesem Standpunkt aber verträgt es sich nicht, aus den Bahnhofswirthschaften hohe Pachtzinse zu ziehen, im Gegentheil: es ist hier nöthig, den fiskalischen Gesichtspunkt soweit wie nur irgend möglich fortzurücken.

Ein intelligenter Bahnhofswirth, ein niedriger Pachtzins, scharfe Kontrole und rasches Hinausbefördern eines ungeeigneten Pächters: das wären so die Vorbedingungen für eine gedeihliche Lösung dieser Frage. Dann würde man die Bahnhofspreise nicht wie es jetzt üblich, höher, sondern eher niedriger als in anderen Wirthschaften stellen können und dann erst würden die Bahnhofsrestaurationen dem schönen Zwecke, zu dem sie da sind, wirklich dienen: nicht die Zwangslage, in der sich der stärkungsbedürftige Reisende befindet, auszubeuten, sondern sie in eine angenehme Unterbrechung der Mühsal und Langeweile einer Reise oder eine ebensolche Vorbereitung darauf umzuwandeln.

Mit der öffentlichen Ausschreibung der Verpachtung wird diese Umwandlung freilich nicht erreicht werden. Diese Ausschreibung ist nur ein schlechter Nothbehelf für das sorgsame Suchen nach guten, tüchtigen und vertrauenswürdigen Männern, die bei der Führung einer Bahnhofswirthschaft nicht als Hauptziel im Auge haben, so bald wie möglich reich zu werden, sondern den Wunsch, mit der Zufriedenheit ihrer Eisenbahnverwaltung und des reisenden Publikums sich eine sichere Lebensexistenz zu schaffen, aus der sie kein Brotneid, keine Konkurrenz und kein Ueberbieten, sondern nur eigene Schuld und Nachlässigkeit vertreiben kann. Solche Männer zu finden, wird nicht so schwer sein, und kommt ein solcher Mitarbeiter an der Zufriedenheit des reisenden Publikums mit den Jahren doch zu Wohlstand, so gönne man es ihm und freue sich, so lange er seine Gäste bei guter Laune erhält!

Eine Entgegnung zu Dr. Blume's Forderung, betreffend Einführung beamteter Bahnärzte.

Von Dr. med. **Löwe**, praktischer Arzt in Cannstatt.

Der in Nr. 80 Jahrg. 1897 d. Ztg. veröffentlichte Vortrag des Herrn Dr. Blume, gehalten auf dem internationalen Kongress für Sanitätsdienst und Hygiene der Eisenbahnen in Brüssel, bedarf nach mancher Richtung hin einer Erwiderung. Als ich diesen Vortrag zu Ende gelesen, konnte ich mich des Eindruckes nicht erwehren, dass Herr Dr. Blume sich kein ganz klares Bild von der Aufgabe eines Arztes macht in seiner Stellung zwischen zwei Parteien, nämlich den Untergebenen und der Bahnverwaltung. Aber ich glaube, er verkennt auch ferner noch die Stellung der Verwaltung selbst, welche sie gegenüber ihren Untergebenen einzunehmen ein Interesse hat. Aus diesen falschen Auffassungen ergeben sich nothwendig die Forderungen, zu denen der Herr Kollege gelangt. Im Gegensatz zu ihm betrachte ich es als die wichtigste und schönste Aufgabe des Arztes, sich nach allen Richtungen hin möglichst unabhängig zu erhalten, weil er nur dann die nöthige Objektivität, sowohl nach unten wie nach oben, sich wahren kann. Das wird dem beamteten Arzte aber sehr schwer gelingen, und wenn Herr Dr. Blume auf das System der Militärärzte hinweisen zu müssen glaubt, so kann er gerade von ihnen bittere Klagen darüber zu hören bekommen, welche Schwierigkeiten sich für sie aus ihrer Beamten- resp. Soldatenstellung in Ausübung ihres Berufes ergeben. Ich will von dem Druck, den eine Bahnverwaltung in gewissen Fällen auf den beamteten Arzt ausüben könnte, gar nicht reden, ich will mich auch darüber des weiteren nicht auslassen, wie so mancher beamtete Arzt, um bei der Verwaltung lieb' Kind zu werden, bei verschiedenen Untergebenen die nöthige Objektivität verlieren würde; ja, ich will eine solche Eigenschaft bei einem Arzte gar nicht als vorhanden betrachten, während Dr. Blume gegen die freie Arztwahl Argumente anführt, die seinen eigenen Stand in seiner Lauterkeit nur zu verdächtigen und herabzuwürdigen geeignet sind. Vielmehr möge man sich von einem temperamentvollen — gebrauchen wir einmal das modern gewordene Wort „schneidigen“ Arzt ein Bild machen, um zu begreifen, wie derselbe, gedeckt durch seine staatliche Autorität, bei diesen Charakteranlagen sich sehr schnell und weit von den schönsten Eigenschaften des ärztlichen Berufes, von einer ge-

wissen Milde und Leutseligkeit gegen den kranken Untergebenen entfernen würde. Und nun gar erst, wenn der beamtete Arzt zum Büreaukraten würde, zu dem Herr Dr. Blume sich schon ausgewachsen zu haben scheint. Wie der Herr Kollege nämlich in seinem Vortrage selbst erwähnt, hatte s. Zt. Dr. Herzog - München auf dem Hygienekongress zu Budapest unter anderen Thesen auch folgende aufgestellt: Die bei der Systemisirung des Streckendienstes als Hauptpunkt aufgestellte Forderung, dass nämlich die ärztliche Hilfe so schnell als möglich geleistet werde, wird wohl zweifellos durch eine freie Arztwahl in dem Sinne am besten erfüllt werden, dass sämmtliche an der Strecke wohnende Aerzte, sofern sie sich hierzu bereit erklären, zur Behandlung des erkrankten Bahnpersonals und zur Hilfeleistung bei Unfällen herangezogen werden. Und was antwortet wörtlich Herr Dr. Blume darauf? „Nun, meine Herren, sagt er, diese freie Aerztewahl ist von allen Standpunkten aus absolut unzweckmässig und auch nicht durchführbar; es würde hiermit weder den Bediensteten, noch den Bahnärzten, am wenigsten der Bahnverwaltung genützt sein, sie wäre auch geradezu gefährlich, denn sie würde eine Zersplitterung des Dienstes und eine noch grössere Beeinträchtigung der gegenwärtigen ohnedies sehr labilen Stellung der Bahnärzte zur Folge haben.“ Also ein mitten auf der Strecke verunglückter Beamter, dem vielleicht beide Beine abgefahren worden sind, soll ruhig 1—2 Stunden in diesem Zustande liegen bleiben, damit der bahnärztliche Dienst keine Zersplitterung erleide. Ein solcher Büreaukratismus ist mir bei dem verknöchertsten Kanzleischreiber noch nicht vorgekommen und ich bin überzeugt, dass sich jede Bahnverwaltung vor einem solchen Dienste „zu ihren Gunsten“ bestens bedanken würde und zwar in alle Zukunft. Bei dieser Gelegenheit sei übrigens erwähnt, dass die freie Arztwahl bei den Betriebskrankenkassen der Eisenbahnverwaltung sehr wohl durchführbar ist, wie sich der Herr Kollege davon in Cannstatt überzeugen kann. Ebenso unberechtigt wie seine Angriffe auf die freie Arztwahl, sind seine Forderungen bezüglich Erlangung einer Bahnarztstelle. Was das Examen betrifft, so wird es sich nur auf theoretische Kenntnisse erstrecken können, die in wichtigen Momenten den praktischen Arzt, sobald er unpraktisch ist, leider nur zu leicht im Stiche lassen. Uebrigens haben sich die Aerzte im allgemeinen noch in allen Lagen des Lebens zurecht finden können und so werden sie auch ohne Examen den Aufgaben des Bahnarztdienstes, die Herr Dr. Blume uns zum Gruseln schwierig hinstellt, gewachsen sein. Der praktische Arzt hat es heute jeden Tag mit dem Krankenkassen-, Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz zu thun und da er nicht gerade am ersten Tage nach bestandenem Staatsexamen eine Bahnarztstelle erhalten dürfte, so wird er, einmal damit beglückt, schon einen ausreichenden Fonds mitbringen. Ob die Beamten (also auch die beamteten Aerzte) gerade erst bei fester Anstellung mit Pensionsberechtigung diensteifriger werden, wie Dr. Blume behauptet, möchte ich dahingestellt sein lassen. Bei einer ganzen Anzahl würde der Diensteifer gewiss eher durch die Angst vor Kündigung gesteigert werden, als durch das Bewusstsein einer beinahe gänzlichen Unabsetzbarkeit und Pensionsberechtigung. Sein Verlangen nach staatlicher Autorität ist so gross, dass er sich schon an der „scheinbaren“ Autorität eines Physikus in seiner Eigenschaft als Bahnarzt förmlich weidet. Meiner Ansicht nach bedarf der Arzt durchaus keiner staatlichen Autorität. Er soll autoritativ wirken durch seine ärztliche Kunst, durch seine Leutseligkeit und Freundlichkeit gegen den unglücklichen Kranken, wie gegen jedermann, den er in seiner Eigenschaft als Arzt zu untersuchen und zu begutachten hat. Gegen renitente Untergebene und Beamte sich zu schützen, kann der Arzt sich selbst Manns genug sein. Gedeckt durch die Autorität des Staates erweckt der Arzt nur zu leicht den Eindruck eines Kriminalpolizisten, der von der Verwaltung gesandt hinter jedem Kranken einen Simulanten zu wittern scheint. Und damit komme ich auf die Stellung der Verwaltung zu sprechen, welche dieselbe, wie ich glaube, gegenüber ihren Untergebenen in eigenem Interesse einzunehmen wünscht. In allererster Linie wünscht die Verwaltung für alle Untergebenen ärztliche Hilfe und ärztlichen Schutz aus rein menschlicher Empfindung heraus, in zweiter Linie will sie damit bei der heutigen sozialen Strömung den Arbeiter- und Beamtenstand zufrieden erhalten und vertrauenerweckend zu ihrer Fürsorge für die Untergebenen wirken und erst in letzter Reihe will sie sich gegen gewisse Uebergriffe derselben durch die Aerzte schützen. Diese Fälle sind aber immerhin die selteneren und dazu bedarf sie durchaus nicht des grossen und kostspieligen Apparates der beamteten Aerzte. Was Herr Dr. Blume befürchtet, erhoffe ich zuversichtlich von den Bahnverwaltungen, dass sie nämlich noch sehr weit von der Einführung des Blume'schen Systems entfernt sind und sich immer mehr den anderen Systemen, nämlich dem der freien Arztwahl, in ihrem eigenen, wie in dem Interesse der Untergebenen zuneigen werden.

Denkschrift des königlich preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten über die Betriebssicherheit auf den preussischen Staatseisenbahnen.

In einer dem preussischen Landtage bei seinem Zusammentritt vorgelegten „Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst auf den preussischen Staatseisenbahnen“ wird darauf hingewiesen, dass die preussischen Staatsbahnen, welche in Bezug auf die Betriebssicherheit stets eine der ersten Stellen eingenommen haben und seit einer Reihe von Jahren von schweren Betriebsunfällen verschont geblieben waren, im letzten Jahre in schneller Folge eine Reihe schwerer Unfälle zu beklagen hatten, die in ungewöhnlich grosser Zahl Opfer, Leben und Gesundheit forderten und in weiten Kreisen Unruhe und Besorgniss erregten. Obgleich in der Mehrzahl der Fälle die gerichtliche Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist, hielt sich die Staatseisenbahnverwaltung doch für verpflichtet, dem Landtag sogleich bei seinem Zusammentritt ausführliche Mittheilung über die im letzten Sommer und Herbste vorgekommenen folgenschweren Unfälle zu machen und den Stand der Betriebssicherheit auf den Staatsbahnen sowie der Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst, soweit sich diese auf die Sicherheit des Betriebes erstrecken, eingehend darzulegen. Die Staatseisenbahnverwaltung ist sich bewusst, dass es zu ihren vornehmsten Aufgaben gehört, für die Sicherheit des Betriebes durch entsprechende Ausrüstung der Bahn in den baulichen Anlagen und Betriebsmitteln durch klare Gliederung und straffe Ordnung des Betriebsdienstes, durch ausreichende Bemessung und tüchtige Schulung des Personals und durch sachgemässe, den Kräften angemessene Diensteintheilung unablässig zu sorgen.

Die Denkschrift zerfällt in fünf Hauptabschnitte. Im ersten Abschnitt, der den bisherigen Stand der Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen auch im Vergleich mit den Bahnen der Nachbarländer darlegt, wird bemerkt, dass ein sicherer Ueberblick über den Stand der Betriebssicherheit auf einem grösseren Bahngebiet nur gewonnen werden könne, wenn eine möglichst lange Reihe von Betriebsjahren beobachtet werde, weil die einzelnen aufeinanderfolgenden Jahre zum Theil so erhebliche Schwankungen zeigten, dass diese zu Trugschlüssen verleiten könnten.

Auch muss bei einem Vergleich der Betriebssicherheit auf verschiedenen Bahnen, namentlich auf Bahnen verschiedener Länder geprüft werden können, ob die Zählung der Unfälle und der dabei Verunglückten nach gleichen oder abweichenden Grundsätzen erfolgt.

Da nun z. B., wie näher dargelegt wird, die Ermittelung und Meldung der Zahl der Unfälle bei den französischen und englischen Bahnen nicht nach denselben Grundsätzen erfolgt wie in Deutschland, so können diese Bahnen bezüglich der Unfallzahl nicht zu Vergleichen herangezogen werden.

Dagegen erfolgt die Zählung der Unfälle auf allen deutschen Eisenbahnen nach gleichen Grundsätzen, die im wesent-

lichen auch im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (dem ausser den deutschen auch die österreichisch-ungarischen und holländischen sowie einzelne Bahnen anderer angrenzender Länder angehören) angewandt werden, so dass hier Vergleiche möglich sind. Gestützt auf mehrere Anlagen, in denen die einschlägigen Verhältnisse für die Jahre seit 1880/81 dargestellt sind, wird der Nachweis erbracht, dass auf den preussischen Staatsbahnen die auf die Leistung an Zugkilometer bezogene Unfallzahl im Durchschnitt der betrachteten Jahre niedriger ist, als auf den anderen Bahngebieten. Denn es kamen im Jahresdurchschnitt auf 1 000 000 Zugkm:

auf den preussischen Staatsbahnen 10,7
„ allen deutschen Bahnen 12,4
„ den österreichich-ungarischen Bahnen 13,3
und auf allen Vereinsbahnen 12,6

Unfälle, während sich andererseits die Leistung an Zugkilometern auf 1 km Betriebslänge, also die Dichtigkeit des Zugverkehrs auf den genannten Bahngruppen verhält wie:

1 : 0,90 : 0,59 : 0,79, bei diesem Vergleich auf den preussischen Staatsbahnen also am höchsten war.

Zugleich ist eine allgemeine Abnahme der auf die Betriebseinheit bezogenen Unfallzahlen zu erkennen, namentlich der Entgleisungen und Zusammenstösse, denn es betrugen auf den preussischen Staatsbahnen die Durchschnittszahlen der auf 1 000 000 Zugkm kommenden

	Unfälle	Entgleisungen	Zusammenstösse
während der ersten 10 der beobachteten Jahre	11,6	1,61	1,53
während der letzten 10 der beobachteten Jahre	9,7	1,31	0,93

Die Zahl der Zusammenstösse, die ganz besonders als Werthmesser für die Betriebssicherheit gelten kann, ist also im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts um annähernd 40 % niedriger, als im Durchschnitt der Zeit von 1880/81 bis 1889/90; und in den beobachteten 17 Jahren um 73 % gefallen, eine Folge der fortschreitenden Verbesserung der betriebssicherheitlichen Anlagen und Anordnungen.

Diese Abnahme ist um so bemerkenswerther, als gleichzeitig der Verkehr sehr beträchtlich gewachsen ist. Denn es ist in dem Zeitraume von 1880/81 ab die Zahl der Zugkilometer aller Züge auf 1 km der Betriebslänge um 28,4 % und die Zahl der Personenkilometer auf 1 km der Betriebslänge um 60 % gestiegen.

Die Betriebsgefahr nimmt aber bei wachsendem Verkehr in stärkerem Maasse zu als der Verkehr. Bezüglich der Zahl der verunglückten Reisenden werden auch die Bahnen in Frankreich und England zu Vergleichen herangezogen, und auch aus diesen Vergleichen kann gefolgert werden, dass die Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen höher ist als auf den in Vergleich gestellten anderen Bahngebieten; denn es bestand bezüglich der verunglückten Reisenden ein Jahresdurchschnitt der beobachteten Jahre bei den:

	preussischen St.-E.	Deutschlands	Eisenbahnen oesterr.-ung.	d. Ver. d.E.-V.	Frankreichs	Englands
bezogen auf die Zahl der beförderten Reisenden im Verhältniss von	1 zu	1,18	: —	: —	: 2,47	: 4,22
bezogen auf die Zahl der zur Personenbeförderung dienenden Zugkm im Verhältniss von	1 zu	1,10	: 1,29	: 1,11	: 1,83	: 5,44;

und auf 1 000 000 Personenkm betrug die Zahl der verunglückten Reisenden im Jahresdurchschnitt

auf den preussischen Staatsbahnen 0,015 Reisende,
„ allen deutschen Bahnen . . . 0,019 „
„ den österreichisch-ungarischen Bahnen . . . . . 0,025 „
„ allen Vereinsbahnen . . . . 0,022 „
„ den französischen Bahnen . . 0,039 „

Dies ergibt ein Verhältniss von 1 : 1,27 bezw. 1,67, 1,47 und 2,60.

Ueber die Zahl der verunglückten Beamten und Arbeiter ist ein zutreffender Vergleich mit ausländischen Bahnen deshalb nicht möglich, weil die Grundsätze sowohl für die Feststellung der überhaupt beschäftigten Bediensteten, wie namentlich für die Zählung der Verletzungen vielfach von einander abweichen. Der Vergleich beschränkt sich daher auf die preussischen Staatsbahnen und den Gesammtbereich der deutschen Eisenbahnen. Danach kamen in der Zeit vom Jahre 1880/81 bis 1896/97 bezw. 1895/96 im Jahresdurchschnitt an verletzten und getödteten Bediensteten auf 1 000 Angestellte

auf den preussischen Staatsbahnen 5,31,
„ allen deutschen Bahnen . . . 6,11

und auf 1 000 000 Zugkm

auf den preussischen Staatsbahnen 6,22,
„ allen deutschen Bahnen . . . 6,84.

Ferner betrug die Gesammtzahl der im Betriebe verunglückten Reisenden, Beamten und Arbeiter auf 1 000 000 Zugkm aller Züge im Durchschnitt der verglichenen Jahre

auf den preussischen Staatsbahnen 6,86 Personen,
„ allen deutschen Bahnen . . . 7,60 „

Im zweiten Abschnitt, der von den Unfällen des vergangenen Sommers handelt und am Schlusse eine Darstellung der besonders bemerkenswerthen Fälle gibt, wird gezeigt, dass zwar die Zahl der Unfälle sowohl im Vergleich mit den Sommerhalbjahren der vorhergegangenen 5 Jahre, wie mit der langen Reihe von Jahren seit 1880/81 überhaupt nicht eine verhältnissmässig hohe ist. Denn es betrug in dem Halbjahr vom April bis Ende September auf den preussischen Staatsbahnen die Zahl der Unfälle:

	1892	1893	1894	1895	1896	Durchschnitt 1892 bis 1896	1897
überhaupt . .	941	916	1 004	635	715	—	811
auf 100 km Betriebslänge	3,70	3,56	3,85	2,36	2,60	3,21	2,80
auf 1 000 000 Zugkm aller Züge	8,75	8,49	9,17	5,52	5,99	7,58	6,22

während diese Zahlen im Jahresdurchschnitt von 1880/81 bis 1896/97 8,28 und 10,70 betrugen.

Dagegen hatten die Unfälle des letzten Sommers zum Theil ausserordentlich schwere und beklagenswerthe Folgen, sodass die Zahl der verunglückten Reisenden in dieser Zeit eine ungewöhnliche Höhe erreichte.

Es wurden im Betriebe, einschliesslich der durch eigenes Verschulden Verunglückten, getödtet: 32 Reisende und 133 Bahnbeamte und Arbeiter, und verletzt: 198 Reisende und 322 Bahnbeamte und Arbeiter, es verunglückten also im ganzen 230 Reisende und 455 Beamte und Arbeiter, davon wurden durch eigenes Verschulden 15 Reisende getödtet und 31 verletzt. Es kamen somit auf 1 000 000 Zugkm aller Züge an Verunglückten 1,76 Reisende und 3,49 Beamte und Arbeiter, zusammen 5,25 und auf 1 000 000 Zugkm der zur Personenbeförderung dienenden Züge 2,94 Reisende. Diese Zahlen waren hinsichtlich der Reisenden höher als in einem der voraufgegangenen 5 Jahre, sie blieben aber bezüglich der verunglückten Beamten und Arbeiter bezogen auf 1 000 000 Zugkm aller Züge mit 3,49 hinter dem Durchschnitt der 5 vorhergehenden Jahre mit 4,92 erheblich zurück, sodass die auf die Betriebseinheit bezogene Summe der im ganzen verunglückten Reisenden, Beamten und Arbeiter unter dem Durchschnitte der vorhergegangenen 5 Jahre bleibt.

Es betrug nämlich die Zahl der verunglückten

	im Sommer 1892	1893	1894	1895	1896
1. a) Reisenden überhaupt . .	119	82	70	85	120
b) also auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	1,11	0,76	0,64	0,74	1,01
c) oder desgl. in den Zügen zur Personenbeförderung .	1,83	1,26	1,06	1,21	1,65
2. Beamten und Arbeiter a) überhaupt	686	638	676	325	386
b) also auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	6,37	5,91	6,17	2,82	3,23
Summa von 1b und 2b	7,48	6,67	6,81	3,56	4,24

	Durchschnitt für 1892—1896	im Sommer 1897
1. a) Reisenden überhaupt . .	—	230
b) also auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	0,85	1,76
c) oder desgl. in den Zügen zur Personenbeförderung .	1,40	2,94
2. Beamten und Arbeiter a) überhaupt	—	455
b) also auf 1 000 000 Zugkm in allen Zügen	4,92	3,49
Summa von 1b und 2b	5,77	5,25

Die ungewöhnliche, bisher auf den preussischen Staatsbahnen noch nicht erreichte Höhe der verunglückten Reisenden wird übrigens selbst von der englischen Durchschnittsziffer der Jahre 1880–1896, die auf 1 000 000 Zugkm der zur Personenbeförderung dienenden Züge 6,21 beträgt, noch übertroffen.

In Abschnitt III, der über die bestehenden Einrichtungen zur Förderung der Betriebssicherheit handelt, wird eingehend dargelegt, dass die vielfach hervorgetretene Ansicht, die preussische Staatseisenbahnverwaltung habe aus Ersparnissrücksichten die betriebssicherheitliche Vervollkommnung und Ausgestaltung ihres Netzes vernachlässigt, unbegründet ist.

Als Maassnahmen zur Verstärkung des Oberbaues sind neben der besonderen Sorgfalt, die einer möglichst widerstandsfähigen Bettung geschenkt wird, namentlich zu erwähnen: die allmähliche Erhöhung der Festigkeit des zu den Schienen verwendeten Stahles von 50 auf 60 kg auf 1 qmm, der allgemeine Uebergang zu einer um rund 25 % kräftigeren Unterschwellung

und die Einführung 12 m langer Schienen an Stelle der früher nur 7,6 bis 9,0 m langen unter gleichzeitiger Einführung kräftigerer Schienenstossverbindungen. Endlich ist auf einigen besonders stark belasteten Schnellzugsstrecken und auf der Berliner Stadtbahn für die zu erneuernden Oberbaustrecken auch eine kräftigere Schiene zur Einführung gelangt.

In den 10 Jahren von 1886/87 bis 1895/96 hat eine vollständige Erneuerung von 12 973 km Hauptgleisen stattgefunden, die dafür aufgewendeten Kosten belaufen sich auf rund 258 000 000 ℳ, wovon rund 18 000 000 ℳ auf Arbeitslohn entfallen.

Die Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnanlagen einschliesslich der Unterhaltung und Erneuerung der Gleise betrugen im Durchschnitt der letzten 10 Jahre (1886/87 bis 1895/96) bei

	den Staatsbahnen in		
	Preussen	Bayern	Sachsen
für 1 kg Gleislänge . . .	2 086	1 299	2 195 ℳ.
für 1 000 Lokomotivkm . .	282	215	280 „

	Württemberg	Baden	allen deutschen Bahnen
für 1 kg Gleislänge . . .	1 656	1 983	1 891 ℳ.
für 1 000 Lokomotivkm . .	289	302	274 „

Von weiterem Einfluss auf die Betriebssicherheit ist die Ausstattung des Bahnnetzes mit zweiten Gleisen.

In den Jahren 1886/87 bis 1897/98 wurde für zweite Gleise in der Gesammtlänge von 3 267,8 km ein anschlagsmässiger Gesammtbetrag von 193 998 300 ℳ im Etat oder in Anleihegesetzen ausgeworfen.

In den letzten 10 Jahren — 1886/87 bis 1895/96 — haben sich, obwohl an Neubauten fast nur eingleisige Nebenbahnen hinzutreten, die mehrgleisigen Strecken in Hunderttheilen der Gesammtlänge vermehrt bei den

preussischen Staatsbahnen von	38,2	auf	39,3
bayerischen Staatsbahnen von	6,8	„	28,1
allen deutschen Bahnen von	29,2	„	34,9
„ österreichisch-ungar. Bahnen von .	9,5	„	11,6
„ Bahnen des Ver. deutsch. E.-V. von	22,2	„	25,3;

der prozentuale Antheil ist dagegen gefallen bei den

sächsischen Staatsbahnen von	34,9	auf	32,1
französischen Bahnen von	38,3	„	37,1
englischen Bahnen von	54,5	„	54,0

Die elektrische Streckenblockirung, durch welche die Signale einer Zugfolgestation unter elektrischem Verschluss der nächsten Zugfolgestation gehalten werden, wird nach umfassenden Versuchen seit 1894/95 auf stark belasteten Strecken systematisch durchgeführt, und es sind zu diesem Zweck schon 3 000 000 ℳ durch den Etat bereitgestellt. Gleichzeitig wird, auch unter Aufwendung erheblicher Mittel, die Durchführung der elektrischen Stationsblockirung fortgesetzt, die seit vielen Jahren eingeleitet ist, und durch welche die Signalhebel unter Verschluss desjenigen Beamten gehalten werden, der für den Zugmeldedienst verantwortlich ist. Es betrug die Zahl der auf je 100 Stationen des Gesammtnetzes kommenden elektrischen Stationsblockwerke bei

	den Staatsbahnen in		
im Durchschnitt der letzten	Preussen	Bayern	Sachsen
10 Jahre	52,3	1,1	9,7
im Jahre 1895/96	64,2	1,0	11,4
und die antheilige Zunahme in den letzten 5 Jahren .	42,0%	0,0%	22,2%

			allen deutschen
im Durchschnitt der letzten	Württemberg	Baden	Bahnen
10 Jahre	16,2	2,1	34,7
im Jahre 1895/96	18,9	3,5	42,9
und die antheilige Zunahme in den letzten 5 Jahren .	2,7%	— 18,6%	37,1%

Wie diese Einrichtungen über die bisher gültigen reichsgesetzlichen Sicherheitsvorschriften hinausgehen, so wird auch auf dem Gebiete des Signalwesens mehr geleistet, als diese Vorschriften fordern, so namentlich durch die allgemeine Anordnung von Vorsignalen vor den Nachsignalen für die Einfahrt, durch die weitgehende Anwendung von Ausfahrtsignalen und durch die Sicherung aller Fahrstrassen, nicht nur — wie vorgeschrieben — der für die ein- oder durchfahrenden Personenzüge, auf allen Bahnhöfen mit lebhafterem Verkehr. Demgemäss sind bei der Ausführung von Bahnhofserweiterungen sowie bei der Einführung neuer zweiter Gleise in bestehende Bahnhöfe regelmässig alle für den Fahrdienst in Betracht kommenden Weichen und Signale durch Stellwerksanlagen gesichert worden.

Im Jahre 1895/96 kamen auf je 100 Stationen des gesammten Eisenbahnnetzes, einschliesslich der Nebeneisenbahnen, an Signal- und Weichenstellwerken auf

den Staatsbahnen in				
Preussen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden
43,2	9,8	34,0	23,3	31,8

allen deutschen Bahnen 31,8

und die Zunahme an derartigen Anlagen in den letzten fünf Jahren betrug auf den Staatsbahnen in

Preussen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden
48,5 %	113,0 %	22 7 %	76,5 %	37,0 %

allen deutschen Bahnen 48,0 %.

In der Bauart der Lokomotiven wurden in den letzten Jahren erhebliche Verbesserungen eingeführt, die namentlich darauf abzielen, die Beanspruchung der Gleise zu vermindern und trotzdem die Leistungsfähigkeit zu erhöhen So sind behufs Verminderung des Vorspanndienstes bei Schnellzügen auf Strecken mit ungünstigen Steigungen Lokomotiven in Bestellung gegeben, die mit vier Dampfcylindern, drei gekuppelten Achsen und zwei in einem Drehgestell vereinigten Laufachsen ausgerüstet sind, wodurch die störenden Bewegungen und die Beanspruchung des Oberbaues wesentlich herabgemindert werden.

Nicht nur bei den Lokomotiven, sondern auch bei den Wagen sind die für die Betriebssicherheit besonders wichtigen Kuppelungsvorrichtungen und Bremsen wesentlich verbessert worden. Die bis Mitte der 70er Jahre verwendete einfache Schraubenkuppelung in Verbindung mit Nothketten ist auf Grund eingehender, im Jahre 1876 zum Abschluss gelangter Versuche durch die jetzige Zugvorrichtung mit durchgehender Zugstange und Sicherheitskuppelung unter Fortfall der Nothketten ersetzt worden.

Die Bremseinrichtungen sind durch Einführung einer Luftdruckbremse, die bei Zugtrennungen selbstthätig zur Wirkung gelangt, so weit vervollkommnet, als dies nach dem heutigen Stande der Technik möglich ist.

Infolge der an den Wagen ausgeführten Verbesserungen ist ein erfreulicher Rückgang in der Zahl der Achsbrüche zu verzeichnen. Auch die Zahl der Schäden an den Radreifen der Betriebsmittel der dem Verein angehörenden Eisenbahnen hat sich wesentlich vermindert, und zwar in den letzten 8 in der Statistik nachgewiesenen Jahren bei den Lokomotivradreifen von 0,65 % auf 0,13 % des Bestandes und bei den Wagen von 0,37 % auf 0,17 %.

II.

Der vierte Abschnitt behandelt die Wahrnehmung des äusseren Betriebsdienstes und gibt zunächst eine Darstellung der Gliederung dieses Dienstes, dessen Leitung durch die Direktionen, insbesondere durch deren betriebs- und maschinentechnische Mitglieder erfolgt, während für die Ueberwachung die Vorstände der Betriebs- und Maschineninspektionen bestellt sind und die Ausführung vornehmlich den Stationen und Betriebswerkmeistereien obliegt, denen auch das Zug- bezw. Lokomotivpersonal unmittelbar unterstellt ist.

Aus den Mittheilungen über das Dienstpersonal ist zu entnehmen, dass nach vorläufigen Ermittelungen im Jahresdurchschnitt 1897/98 voraussichtlich 324 800 Beamte und Arbeiter beschäftigt sein werden. Hiervon entfallen nach Abzug der Arbeitskräfte des inneren Verwaltungsdienstes, der Werkstätten- und Streckenarbeiter, auf das Betriebspersonal etwa 204 000 Beamte und Arbeiter. Gegen die Periode 1894/95 hat das Betriebspersonal um über 15 000 Köpfe zugenommen. Diese bedeutende Verstärkung des Betriebspersonals, die auf den älteren Bahnstrecken gegen 1892/93 auf je 10 km Bahnlänge ein Mehr von 6,3 Köpfen ergibt, ist zu einem erheblichen Theile dadurch entstanden, dass der Dienst der Betriebsbeamten durch Verkürzung der täglichen Dienstdauer, durch Vermehrung der Ruhetage und durch Verkleinerung des Wirkungskreises der Beamten erleichtert worden ist.

Es folgt hierauf die spezielle Wiedergabe der Anordnungen, welche für die dienstliche Inanspruchnahme und die Ruhe des Personals getroffen worden sind und ein Vergleich des sich hiernach ergebenden planmässigen Dienstes und der Ruhetage des Betriebspersonals gegenüber dem Stande des Jahres 1892. Die Personalvermehrung, welche die seit Einführung der neuen Grundsätze gewährten Diensterleichterungen erheischt haben, erfordert einen jährlichen Mehraufwand von rund 7 500 000 ℳ.

Gegenüber den preussischen Privatbahnen sind die Staatsbahnen mit den Diensterleichterungen weit vorgeschritten, was durch Mittheilung einer vergleichenden Uebersicht über die planmässige tägliche Dienstdauer der beiderseitigen Betriebsbediensteten nachgewiesen wird. Ein gleich günstiges Bild für die Staatsbahnen ergibt auch die Gegenüberstellung der planmässigen Ruhetage.

Die Denkschrift beschäftigt sich zum Schluss mit den Bestimmungen für die Befähigung und Ausbildung der Betriebsbeamten. Es wird hier nachgewiesen, dass die Vorschriften der für die preussischen Staatsbahnen geltenden Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten in keinem Falle hinter den vom Bundesrathe erlassenen Bestimmungen zurückbleiben, vielmehr bei mehreren Dienstklassen weiter gehen als diese.

Neben der Vermehrung des Betriebspersonals hat auch eine Verbesserung der Dienstbezüge stattgefunden.

Weitere Verbesserungen der Einkommensbezüge ergeben sich aus der steten Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen; allein für 1898/99 ist eine Vermehrung um 11 068 Stellen vorgesehen, darunter 3 712 für Zugpersonal, 2 204 für Lokomotivpersonal, 1 879 für Weichensteller usw. Endlich sind auch die Löhne der Arbeiter gestiegen und zwar stieg der durchschnittliche Jahreslohn ziemlich stetig für Werkstättenarbeiter von 1888 bis 1896/97 von 848,5 ℳ. auf 1077,4 ℳ. und für Betriebs- und Streckenarbeiter von 611,3 ℳ. auf 766,0 ℳ.

Im fünften Abschnitt wird endlich dargelegt, dass zur Prüfung der Handhabung des Betriebsdienstes eine besondere Kommission bestellt war. Im allgemeinen konnte festgestellt werden, dass die Betriebsanordnungen und die vorhandenen Anlagen den Verkehrsanforderungen entsprechen, dass Zahl, Diensteintheilung und Dienstdauer des Personals angemessen, auch dessen Dienstkenntniss ausreichend ist und dass auch die allgemeinen für die Sicherheit erlassenen Vorschriften ausreichen und in der Ausdrucksweise angemessen sind.

Die Beiseitigung einiger vorgefundener Missstände ist alsbald angeordnet worden. Ferner sind einige Anordnungen allgemeiner und grundsätzlicher Art getroffen bezw. vorbereitet. Hierher gehört eine Herabminderung der längsten Dienstdauer des im ununterbrochenen anstrengenden Rangirdienst thätigen Personals von zehn auf acht Stunden. Ferner ist die Anordnung getroffen worden, dass an Betriebsstellen mit ununterbrochenem Dienste für den Wechsel des Personals im Tages- und Nachtdienste ein einwöchiger Turnus nicht zu überschreiten ist.

Eine besondere Kommission, bestehend aus höheren Beamten der Centralstelle, der Eisenbahndirektionen und der Inspektionen, sowie aus erfahrenen mittleren Beamten des ausführenden Dienstes, ist ferner mit der Aufgabe betraut worden, Vorschläge zu machen für eine möglichst fruchttragende Ausgestaltung des Unterrichtswesens und der praktischen Unterweisung des Betriebspersonals, sowie für eine einheitliche Regelung der Ueberwachung des Dienstes auf den Stationen und auf der Strecke durch die Dienstvorsteher und für die weitere Vereinfachung der Dienstanweisungen, besonders mit dem Ziele der Zusammenfassung aller für einen bestimmten Dienstzweig oder eine bestimmte Dienstklasse geltenden Betriebsvorschriften zu einer Anweisung.

Um den Vorständen der Betriebs- und Maschineninspektionen die ihnen aufgetragene schärfere Ueberwachung des Betriebes zu ermöglichen, sind einige Inspektionsbezirke anderweit abgegrenzt, die technischen Hilfskräfte bei einer Anzahl von Inspektionen vermehrt und ausserdem die Behörden ermächtigt worden, im Aussendienste verantwortlich thätig gewesene mittlere Beamte zur Vorbereitung der Betriebsangelegenheiten den Inspektionen zu überweisen. Ausserdem besteht die Absicht, die im Aussendienste ausgebildeten und verantwortlich beschäftigt gewesenen Beamten in grösserem Umfange als bisher zum mittleren Büreaudienst bei den Inspektionen und Direktionen heranzuziehen.

Um die Betriebsbeamten zur aufmerksamen und umsichtigen Wahrnehmung ihrer Dienstobliegenheiten anzuregen, ist die ausgiebige Gewährung von Geldbelohnungen für die Auffindung von Schäden an den Betriebsanlagen und Betriebsmitteln sowie für die Abwendung betriebsgefährlicher Ereignisse in Aussicht genommen.

Die allgemeinen Vorschriften für die Einrichtung von Uebernachtungs- und Aufenthaltsräumen für das Dienstpersonal sind ergänzt und vervollständigt worden. Gleichzeitig ist eine vermehrte Fürsorge für die körperliche Pflege des Personals während der Dienstpausen angeordnet worden, welche zugleich bezweckt, dem Genuss geistiger Getränke entgegenzutreten.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat, so schliesst die Denkschrift, in eingehender Weise Auskunft über die auf ihren Linien bezüglich der Sicherheit des Betriebs und Verkehrs bestehenden thatsächlichen Verhältnisse wie über die eine Erhöhung dieser Sicherheit bezweckenden Einrichtungen und Anordnungen gegeben, nicht um ihre Arbeiten besonders hervorzuheben — denn was sie in dieser Beziehung gethan, war nur ihre Pflicht und Schuldigkeit — sondern um dem Lande einen klaren Ueberblick über Fragen zu verschaffen, an denen ein jeder persönlich interessirt ist.

Sie gibt sich der Hoffnung hin, dass die Ausführungen der Denkschrift dazu beitragen werden, Beunruhigung und Vorurtheile zu zerstreuen, welche auf mangelnder Kenntniss der Dinge beruhen.

Wenn sie bei ihren Ausführungen genöthigt gewesen ist, andere Bahnverwaltungen zum Vergleiche heranzuziehen, so ist sie sich selbstredend darüber klar gewesen, dass die nackten Zahlen vielfach nicht allein entscheidend sein können, vielmehr die individuellen Verhältnisse und Bedürfnisse der einzelnen Bahnen dabei nicht ausser Acht gelassen werden dürfen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Ab- bezw. Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach einer Mittheilung der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin und der Direktion der süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt sind die Kaiserstuhlbahn (Riegel-Endingen-Breisach und Riegel-Gottenheim 40,19 km) und die Bregthalbahn (Donaueschingen-Furtwangen 32,40 km) in das Eigenthum und den Betrieb der süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt übergegangen.

Auf Grund dieser Thatsache und gemäss der Bestimmung in § 5 Abs. 6 der Vereinssatzungen werden die Strecken der Kaiserstuhlbahn und der Bregthalbahn den Vereinsbahnstrecken der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin ab- und denjenigen der Direktion der süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Darmstadt zugerechnet. Gleichzeitig wird mitgetheilt, dass die süddeutsche Eisenbahngesellschaft eine Zweigniederlassung in Karlsruhe unter der Bezeichnung „Direktion der süddeutschen Eisenbahngesellschaft in Karlsruhe“ errichtet hat, deren Vorstand Mitglied der Gesammtdirektion der genannten Gesellschaft und zur Vertretung in allen Gesellschaftsangelegenheiten befugt ist. Den Schriftwechsel in den die vorbezeichneten Bahnen betreffenden Angelegenheiten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, des Verkehrsverbandes sowie in Tarif- und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten (Freifahrtsachen usw.) hat sich die Direktion in Darmstadt selbst vorbehalten, wogegen der Schriftwechsel in allen übrigen Sachen der Direktion in Karlsruhe überlassen ist.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 42a (königliche Eisenbahndirektion zu Münster i. W.) und Nr. 85 (holländische Eisenbahngesellschaft) sind neu herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse werden die im Dezember 1890 bezw. im Juni 1896 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben sind die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn), Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn), Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn), Nr. 81 (Torontáler Lokalbahnen) und Nr. 84 (k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang). Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ ist der Nachtrag I herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen und durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ die in der Zeit vom 1. Januar 1897 bis einschl. Dezember 1897 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgehoben.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover. Am 15. d. Mts. wird der 2,3 km von Schieder und 4,3 km von Blomberg neu hergestellte Personenhaltepunkt Noltehof eröffnet. Gepäck kann auf dem Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 3 d. Ztg., Inser.-Nr. 123).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Danzig. Am 1. Februar d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Tiefenau auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für den Viehverkehr eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Danzig in Nr. 3 d. Ztg., Inser.-Nr. 124).

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien-Salzburg gelegenen Station Seekirchen wird vom 20. d. Mts. ab in Seekirchen-Mattsee abgeändert werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 12 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Entscheidung des Ausschusses in einer Meinungsverschiedenheit (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 44 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 46 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat November 1897 vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn . .	9
in Stationen . .	22
Zusammenstösse auf freier Bahn .	4
in Stationen . .	21
sonstige Betriebsunfälle	206
zusammen	262

Die Betriebslänge betrug 40 002 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29 987 749, so dass je ein Unfall auf 153 km Betriebslänge oder auf 114 457 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	8	67
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst .	59	85
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte im Dienst	2	3
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	20	25
zusammen	89	180

— Dem dem Abgeordnetenhause zugegangenen Bericht über die **Betriebsergebnisse der preussischen Staatsbahnen** im Jahre 1896/97 entnehmen wir folgende Daten:

Einnahmen	1896/97	1895/96
Insgesammt	1 099 449 944 ℳ.	1 039 420 046 ℳ.
davon für:		
Personen	290 698 041 „	273 901 836 „
Güter	734 143 370 „	697 206 028 „
Diverse	74 608 533 „	68 312 182 „
pro Kilometer	39 876 „	38 468 „
Ausgaben		
Insgesammt	595 549 984 „	569 951 357 „
davon:		
persönliche	293 151 823 „	279 640 410 „
sachliche	302 398 161 „	290 310 947 „
pro 1 Betriebskm	21 600 „	21 094 „
pro 1 000 Lokomotivkm . .	2 356 „	2 390 „
pro 1 000 Achskm	57,80 „	57,37 „
Verhältniss zu den Einnahmen	54,17 %	54,83 %
Ueberschuss	503 899 960 ℳ.	469 468 689 ℳ.
pro Betriebskilometer . . .	18 276 „	17 374 „
Betriebskoëffizient	45,83 %	45,17 %
Verzinsung des Anlagekapitals	7,15 %	6,75 %

Gegen den Voranschlag für 1896/97 stellten sich die Gesammteinnahmen um 78 857 544 ℳ, die Ausgaben um 15 096 284 ℳ, der Ueberschuss um 63 761 260 ℳ., der Betriebskoeffizient um 2,70 % höher. Die Einnahmen des Jahres 1896/97 würden sich um 22 525 271 ℳ höher gestellt haben, wenn die Reichspostverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütet hätte. Die Ausgaben für Beförderung der Post sind wie folgt berechnet: Es sind zunächst die auf jedes Achskilometer aller Personenzüge, da in diesen die Postwagen befördert werden, durchschnittlich entfallenden Antheilsbeträge an den Gesammtbetriebsausgaben ermittelt. Von den letzteren sind jedoch vorweg die Kosten des Abfertigungsdienstes und der Erneuerung der Wagen abgesetzt, da die Post die Abfertigung selbst besorgt und die Eisenbahnpostwagen selbst stellt. Die Kosten für das Achskilometer in Personenzügen sind gleich den doppelten Kosten für das Achskilometer in Güterzügen angenommen. Diesen Ausgaben für das Achskilometer in Personenzügen ist ein verhältnissmässiger Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals, mit Ausschluss der Beschaffungskosten für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen, hinzugesetzt. Bei Zugrundelegung der im Betriebsjahre 1896/97 von Postwagen und von Eisenbahnwagen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer betragen die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 28 740 639 ℳ. Die sämmtlichen von der Post an die Eisenbahn gezahlten Vergütungen (einschliesslich der Vergütung für Gestellung der Eisenbahnwagen zur Postbeförderung) beliefen sich dagegen auf nur 6 215 368 ℳ. Es bleibt also ein Betrag von 22 525 271 ℳ. ungedeckt.

— Dem preussischen Abgeordnetenhause ist eine übersichtliche Darstellung der Ergebnisse der im Jahre 1897 stattgefundenen **Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes** und der darauf getroffenen Entscheidungen nebst den Verhandlungen und Drucksachen des Landeseisenbahnrathes zur Kenntnissnahme zugegangen.

— Von den preussischen Ausgabestellen wurden im Jahre 1896/97 verausgabt 409 129 **zusammengestellte Fahrscheinhefte**, gegen das Vorjahr 6 334 = 1,57 % mehr. Nach der Streckenlänge, für welche die zusammengestellten Fahrscheinhefte gelöst wurden, kommen:

auf Entfernungen	1896/97	1895/96
	Fahrscheinhefte	
von 600 bis 700 km . .	72 615	76 113
„ 701 „ 1 000 „ . .	126 661	129 067
„ 1 001 „ 1 500 „ . .	123 520	117 129
„ 1 501 „ 2 000 „ . .	48 258	45 569
über 2 000 „ . .	38 045	34 917
zusammen	409 129	402 795
darunter für Kinder	7 843	7 738

Die Gesammtzahl der für die preussischen Staatsbahnstrecken abgesetzten Streckenabschnitte stellte sich in 1896/97 auf 4 772 852 Stück und ist gegen 1895/96 um 107 016 Stück zurückgeblieben. Die dafür erzielten Einnahmen betrugen 18 426 559 (+ 775 218) ℳ.

— Die **Einnahmen der Berliner Stadtbahn** (Strecke Schlesischer Bahnhof-Westend, ohne Vorort- und Fernverkehr) haben betragen:

1889/90 . .	2 808 961 ℳ.	1893/94 . .	4 132 453 ℳ.
1890/91 . .	3 165 158 „	1894/95 . .	4 513 376 „
1891/92 . .	3 548 603 „	1895/96 . .	5 013 281 „
1892/93 . .	3 854 423 „	1896/97 . .	6 598 300 „

— Der Gesammtverkehr auf allen Strecken des **Berliner Vorortverkehrs** betrug vom 1. Oktober bis 30. September:

		zurückgelegte Fahrten Anzahl	erzielte Einnahme ℳ.
in dem letzten Jahre vor Einführung des ermässigten Tarifs	1890/91	23 380 985	6 463 275
im 1. Jahre des Bestehens eines ermässigten Tarifs	1891/92	30 718 145	6 886 822
im 2. Jahre desgl.	1892/93	34 575 187	7 475 896
„ 3. „ „	1893/94	37 971 511	8 097 829
„ 4. „ „	1894/95	41 048 738	8 365 692
„ 5. „ „	1895/96	44 750 779	8 747 883

— Um dem herbstlichen Mangel an Wagen, speziell an Kohlenwagen, dadurch wesentlich abzuhelfen, dass die grösseren Bezieher von Kohlen die Transporte nach Möglichkeit schon während der Sommerzeit vornehmen lassen, hat der Vorstand der brandenburgischen Landwirthschaftskammer beschlossen, beim Landeseisenbahnrath eine **Ermässigung der sommerlichen Kohlenfrachten** für solche Unternehmungen, die ihre Kohlen erst im Winter brauchen, anzuregen. Dieser Beschluss scheint insbesondere für die Zuckerfabriken und Brennereien Vortheile schaffen zu sollen.

— Um eine Vermehrung und Beschleunigung der Züge auf der **Wannseebahn** herbeizuführen, hatte sich vor einiger Zeit, namentlich auf Anregung von Zehlendorf, aus den Bewohnern der westlichen Vororte ein Wannseebahnkomitee gebildet, das Preise aussetzte für die besten und zweckmässigsten Vorschläge nach dieser Richtung hin. In einer Sitzung vom 20. Dezember v. J. fällte das Preisgericht seine Entscheidungen über die eingelaufenen Arbeiten und krönte mit dem 1. Preise eine Arbeit, die vorerst in ihren Einzelheiten noch nicht bekannt gegeben worden ist, wie auch der Verfasser dieser Arbeit nicht genannt sein will. Die Vorschläge sollen eingehend und klar begründet sein und theilweise sofort, theilweise in naher Zeit und ohne grosse Kosten durchgeführt werden können. Die meisten übrigen Arbeiten setzen die Einführung des elektrischen Betriebes voraus. Nur einige nahmen davon Abstand. In einer Arbeit wird vorgeschlagen, mit kürzeren Zügen häufiger und schneller zu fahren und zwar in 45 Minuten von Berlin bis Potsdam. Eine andere Arbeit will den Verkehr theilweise über die Hauptbahn leiten und zu diesem Zweck Lichterfelde und

Zehlendorf in die Hauptbahn aufnehmen. Ein anderer Vorschlag geht dahin, immer jede dritte Station zu überspringen und als erste Uebersprungstation abwechselnd Grossgörschenstrasse, Friedenau und Steglitz anzunehmen. Dadurch würde für Zehlendorf und darüber hinaus allerdings der Verkehr beschleunigt werden, aber nur auf Kosten der übrigen Stationen, was bei den Betheiligten neue Unzufriedenheit zu erwecken geeignet sein dürfte.

— Ein warmes **Lob der preussischen Eisenbahnverwaltung** findet sich in der Brüsseler „Gazette“ aus der Feder eines wegen seiner geschäftlichen Beziehungen in Deutschland die diesseitigen Bahnen häufig benutzenden belgischen Geschäftsmannes. Was dem Belgier im Vergleich mit den Eisenbahneinrichtungen des eigenen Landes an dem preussischen Betrieb ganz besonders imponirt, ist das Zurücktreten des büreaukratischen Schablonenthums und das statt dessen durchweg erkennbare Bestreben, das Eisenbahnverkehrswesen nur nach grossen Gesichtspunkten zu leiten. Mit einem Wort, dem belgischen Beobachter erscheinen die diesseitigen Eisenbahnverkehrsverhältnisse im Vergleich mit jenen des eigenen Landes als mustergültig — ein Urtheil, das um so mehr Beachtung verdienen dürfte, als es von ganz unbefangener Seite herrührt. Jedenfalls muss eine solche Anerkennung der Gediegenheit unserer öffentlichen Einrichtungen besonders angenehm berühren gegenüber den ebenso tendenziösen wie gehässigen Beurtheilungen, welche die preussischen Staatseinrichtungen und in erster Linie das Staatsbahnwesen bei unseren linksextremen Parteien und Pressorganen findet.

— Am 3. d. Mts. ist die **Spremberger Stadtbahn** (Kleinbahn) auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden, so dass nunmehr der Gesammtbetrieb die Beförderung von Personen, Eil- und Stückgut, Wagenladungen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen umfasst. Die auf dem Staatsbahnhofe Spremberg ankommenden und für die Stadt Spremberg oder die an die Spremberger Kleinbahn angeschlossenen Werke bestimmten Sendungen einschliesslich derjenigen mit der Frachtbriefvorschrift Spremberg Stadtbahnhof werden der Kleinbahn zur Weiterbeförderung nach dem Stadtbahnhofe Spremberg überwiesen, sofern nicht die Selbstabholung oder die Abholung durch Dritte bei der Güterabfertigungsstelle der Staatsbahn mittelst beglaubigter schriftlicher Erklärung ausdrücklich beantragt wird. Eine Benachrichtigung über die Ankunft der der Kleinbahn zur Weiterbeförderung übergebenen Sendungen findet seitens der Staatsbahn nicht statt.

— Eine wichtige Kleinbahn am Rhein, die sogenannte **Vorgebirgsbahn**, welche die Ortschaften zwischen Köln und Bonn verbindet, wurde am 9. d. Mts. festlich eröffnet. An den Feierlichkeiten betheiligten sich u. a. der Oberpräsident der Rheinprovinz, der Regierungspräsident von Köln, die Oberbürgermeister von Köln und Bonn. Nach der Eröffnungsfahrt vereinigten sich die Festtheilnehmer im Gürzenichsaal zu Köln zu einem Festmahl. — Wie die Tagesblätter melden, legten ruchlose Hände auf das Gleise dieser Bahn schon einen Tag nach ihrer Eröffnung in der Nähe von Roisdorf schwere Eisenbahnschienen, damit in der Nacht der jene Stelle passirende Zug entgleise. Das Verbrechen wurde glücklicherweise bemerkt und ein grosses Unglück, da der Zug stark besetzt war, verhütet. Die Direktion der Bahn setzte eine namhafte Belohnung auf die Ergreifung der Thäter aus.

Auf das von seiten der zur Eröffnungsfeier der Vorgebirgsbahn am 8. d. Mts. im Gürzenich vereinigt gewesenen Festversammlung an den Kaiser gerichtete Telegramm ist die folgende Drahtantwort eingegangen: „Se. Majestät der Kaiser und König haben das Telegramm der am 8. d. Mts. zur Eröffnung der ersten Kreisbahn von Bonn nach Köln im Gürzenich vereinigt gewesenen Festversammlung gern entgegengenommen und wünschen dem Unternehmen weiteren glücklichen Fortgang. v. Lucanus, Geh. Kabinetsrath.“

— Mit Bezug auf die in Nr. 2 S. 23 d. Ztg. enthaltene Notiz, betreffend die Ausführungen der „Dtsch. Tagesztg.“ über die Paralysirung von Tarifermässigungen durch gleichzeitige Preiserhöhungen seitens des Zwischenhandels, schreibt man uns von zuständiger Seite, dass diese Ausführungen auf die am 1. Januar in Kraft getretene Erhöhung der **oberschlesischen Kohlenpreise** jedenfalls keine Anwendung finden können. Diese Erhöhung des Verkaufsgrundpreises um 2 ₰ für den Centner stehe ausser allem Zusammenhang mit der am 1. Januar gleichzeitig eingetretenen Tarifermässigung nach Hinterpommern, Ost- und Westpreussen, deren Einführungstermin und Umfang bei der Entschliessung über die Preiserhöhung übrigens noch gar nicht bekannt gewesen sei und sei ausschliesslich durch die allgemeine Steigerung der Arbeitslöhne im oberschlesischen Kohlenrevier veranlasst worden, zu welcher sich die Gruben in durchgreifendstem Maasse hätten verstehen müssen, wenn sie sich nicht immer mehr Arbeiter von anderen Industriezweigen und Grubenrevieren entziehen lassen und somit ausser stande kommen wollten, die Förderung auf einer Höhe zu erhalten, die der ausserordentlichen Nachfrage entspricht. Berücksichtigt man hierzu — fährt unser Gewährsmann fort —, dass die oberschlesischen Kohlenpreise seit dem Jahre 1889 durchaus stabil gewesen sind und dass somit die jetzt eingetretene Preiserhöhung die erste allgemeine Erhöhung in diesen 9 Jahren ist, während andererseits die Preise überall eine steigende Tendenz verfolgen und namentlich auch das Ruhrrevier in den letzten Jahren wiederholt und zum Theil recht erheblich mit den Preisen in die Höhe gegangen ist, so wird man es den oberschlesischen Gruben sicher nicht zum Vorwurf machen können, dass sie in einer geringen Erhöhung der Preise ein Aequivalent für ihre gestiegenen Selbstkosten suchten.

Jedenfalls erhellt hieraus, dass die Preiserhöhung nicht vom Zwischenhandel ausgegangen ist, der im Gegentheil gerade so wie die Konsumenten von der Preiserhöhung nur Nachtheil hat. Geht schon hieraus das Haltlose der Ausführungen der „Dtsch. Tagesztg.“ hervor, so werden diese Ausführungen völlig unverständlich, wenn man berücksichtigt, dass die Preiserhöhung nur für das engere Absatzgebiet (das sogenannte Innengebiet) und Oesterreich, nicht aber für diejenigen Gebiete in Kraft getreten ist, in welchen die oberschlesische Kohle mit der englischen in Wettbewerb steht und auf welche sich die am 1. Januar eingetretene Tarifermässigung im wesentlichen beschränkt.

Nach diesen Ausführungen möchte man allerdings annehmen, dass die „Dtsch. Tagesztg.“ bei ihren gegen den Zwischenhandel gerichteten Angaben von unzutreffenden Voraussetzungen ausgegangen ist.

— Um die **Hochlegung der Gleise der Dresden-Bodenbacher Linie zwischen Dresden und Reick** durchzuführen, sind auf der Stadtseite zwei interimistische Gleise errichtet und in Betrieb genommen worden, die den Zugverkehr auf der hochzulegenden Strecke aufgenommen haben. Auf den frei gewordenen Gleisen erfolgt nunmehr die Damnschüttung und der Bau der Strassenüberführungen für 2 Gleise, woran sich später die gleiche Hochlegung weiterer 2 Gleise anschliessen wird, da in Zukunft zwischen Dresden und Niedersedlitz und später bis Pirna viergleisiger Betrieb beabsichtigt ist. Zur Hochlegung der Gleise hat die Stadt Dresden einen namhaften Kostenbeitrag geleistet.

— Der neue **Personen-Hauptbahnhof in Dresden-Altstadt** geht seiner Vollendung entgegen. Beide Uhrenthürme zeigen bereits Tag und Nacht die Zeit und vor einigen Tagen ist auch die von Professor Rentsch in Dresden modellirte und ausgeführte Sandsteingruppe über dem Hauptportal an der Pragerstrasse enthüllt worden. Die Gruppe enthält 3 Figuren: die Saxonia mit zwei die Architektur und Technik kennzeichnenden Gestalten rechts und links zu Füssen der Saxonia. Die an sich sehr schöne Gruppe lässt nur jede charakteristische Andeutung des besonderen Zweckes, dem das Gebäude dient, vermissen. Im Innern des neuen Bahnhofs sind zahlreiche Hände mit den Ausbauarbeiten beschäftigt und es wird jetzt schon als gewiss bezeichnet, dass der neue Bahnhof in allen seinen Theilen Mitte April dieses Jahres in Betrieb genommen werden kann.

— Gegen die Klagen der Schifffahrtsinteressenten, insbesondere des „Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“, über die fortgesetzt gesteigerte **Konkurrenzirung der grossen Wasserstrassen durch deutsche Eisenbahnen** wendet sich mit bemerkenswerthen Ausführungen in ihrem neuesten Jahresbericht die Hamburger Handelskammer. Wenngleich auch wir der Ansicht sind, heisst es darin, dass die Eisenbahnen nicht den Schwerpunkt ihrer Bestrebungen darauf verlegen sollten, den deutschen Wasserstrassen möglichst viele Transporte zu entziehen, so können wir die Klagen doch in dem Umfange, wie sie vorgebracht sind, nicht für berechtigt halten. Wenn die Eisenbahnen für sich einen Nutzen darin sehen, durch Frachtermässigungen beispielweise einen Theil des süddeutschen Verkehrs auf ihre Linien zu ziehen und diesen Verkehr, der bei Benutzung der Rheinstrasse den holländischen oder belgischen Häfen zu gute kommen würde, den deutschen Nordseehäfen zuzuwenden, so wird ihnen daraus schwerlich ein Vorwurf zu machen sein. Auch der Vortheil, den Hamburg durch die Elbe geniesst, ist durch die Tarifermässigungen der Bahnen erheblich abgeschwächt worden. Deshalb aber sich gegen alle Ausnahmetarife zu erklären, durch welche Wasserstrassen konkurrenzirt werden, würde ein Standpunkt sein, der dem allgemeinen Verkehrsinteresse gewiss nicht förderlich wäre.

— **Personalnachrichten**. Zur Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen wurde der Betriebs-Telegraphendirektor Professor Dr. Ulbricht kommandoweise versetzt. Die Leitung der Betriebstelegraphen-Oberinspektion wurde dem Bauinspektor Oehme kommissarisch übertragen.

Oesterreich-Ungarn.

— Wie die „Wiener Abendpost“ meldet, hat das Eisenbahnministerium an sämmtliche Staatsbahndirektionen einen Erlass gerichtet, in welchem dieselben den Auftrag erhalten, der Beschaffenheit und Einrichtung der **für das Eisenbahn-Fahrpersonal bestimmten Kasernenräume** stets besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit diese Räume dem Personal in jeder Beziehung die Möglichkeit bieten, nach bewirkter — meist sehr anstrengender Dienstleistung — die nöthige Ruhe und Erholung zu finden. Die vorhandenen Einrichtungen sollen namentlich durch die thunlichste Schaffung separater Waschräume, ferner durch die Aufstellung von Petroleum- oder Gaskochöfen und durch die Anschaffung von Kochgeschirr zur Bereitung von Kaffee oder Thee vervollständigt werden; Anträge über eine weitere zweckmässige, hygienische Ausgestaltung der Kasernneneinrichtungen wird das Ministerium stets gern entgegennehmen und in Erwägung ziehen. Dieser Erlass wurde auch den Privatbahnen zur Veranlassung entsprechender Verfügungen mitgetheilt.

— Eine alte Klage der **Triester Kaufmannschaft** bildet die dortige **Wagenbeistellung**. Die Zu- und Abfuhr der Waaren wurde dadurch schon häufig arg verlangsamt und vollends in der letzten Zeit wurde die Ueberfüllung der staatlichen Lagerhäuser dadurch noch gesteigert. Im Eisenbahnministerium finden nunmehr zwischen den betheiligten Ministerien Berathungen statt, deren Zweck die Behebung der in der letzten Herbst- und Wintersaison eingetretenen Verkehrsstockungen im Bereiche des Freigebietes am Triester Hafen und der Rivabahn ist. Hierbei wird namentlich die Frage eingehend geprüft, ob eine Aenderung des durch die jetzigen Kartellabmachungen mit der Südbahn bedingten periodischen Wechsels der Instradirung zwischen den Routen über Nabresina und Herpelje geeignet wäre, gegen die lebhaft beklagten Uebelstände des Wagenmangels und die Versperrung der Riva durch lange Wagenzüge Abhilfe zu bringen. Nach dem Ergebnisse dieser Berathungen wird denselben nunmehr die Südbahngesellschaft beigezogen werden, welche ihre Geneigtheit, dem Triester Verkehre in förderlichster Weise entgegenzukommen, auch bei diesem Anlasse zweifellos bethätigen wird.

— Mit 1. d. Mts. sind die von den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen vereinbarten **Zusatzbestimmungen zum Vereins-Wagenübereinkommen** vom 1. April 1897 in Kraft getreten. Gleichzeitig sind die Zusatzbestimmungen vom 1. Januar 1890, die Instruktion, betreffend die Führung der Aufschreibungen in den Grenzstationen über den gegenseitigen Wagenverkehr mit den Anschlussbahnen, die Instruktion, betreffend das Abrechnungsverfahren über die Wagenbenutzung im Bereiche der österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen und die Vorschriften über die Behandlung der zum Transport von Flüssigkeiten eingerichteten Reservoir- (Cisternen-, Kessel-) Wagen sowie über die Behandlung der zum Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten und Kleie in loser Schüttung eingerichteten (Schütt-) Wagen sammt Nachträgen ausser Kraft getreten. Die neuen Zusatzbestimmungen enthalten u. a. auch Ergänzungen zum Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen, Anweisungen für die Behandlung der losen Bestandtheile im Innern der Personen- und Kondukteurwagen, Vorschriften über die Behandlung der Dampfheizungsschläuche und endlich Muster für die Wagenverkehrs-Nachweise der Grenzstationen und für einige Drucksorten der Wagenmiethe-Abrechnung.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im November v. J.** werden folgende amtliche Nachweisungen gegeben.

Es wurden im ganzen 8 007 995 Personen und 9 631 585 Tonnen Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 644 268 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 370 fl. Im gleichen Monat 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 506 912 Personen und 9 712 528 t Güter, 23 917 550 Gulden oder für das Kilometer 1 428 fl., daher ergibt sich für den Monat November 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4,1 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis 30. November 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 102 865 335 Personen und 86 338 017 t Güter, gegen 101 192 173 Personen und 83 388 168 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 241 225 480 fl., im Jahre 1896 auf 239 022 876 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des laufenden Jahres 17 066 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 16 622 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für den erwähnten Zeitabschnitt 1897 auf 14 135 fl., gegen 14 380 fl. im Vorjahre, das ist um 245 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 15 420 fl., gegen 15 687 fl. im Jahre 1896, das ist um 267 fl., mithin um 1,7 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ertrags in den ersten 11 Monaten des Jahres 1897 gegenüber jenen im gleichen Zeitraume des Jahres 1896 auf, und zwar: Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke) (10,8 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (7,1 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Littera B (5,7 %), Eisenbahn Wien-Aspang (5,3 %), Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn (3,2 %), Aussig-Teplitzer Eisenbahn (3,0 %), Staatsbahnen (Staatsbetrieb) (1,9 %), Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Littera A (1,2 %), Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) (0,7 %).

Abgenommen hat der kilometrische Ertrag bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (0,2 %), österreichischen Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) (0,7 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) (1,2 %), böhmischen Nordbahn (1,9 %), südnorddeutschen Verbindungsbahn (5,1 %), österreichischen Nordwestbahn (garantirte Strecken) (5,3 %), Staatseisenbahn-Gesellschaft (5,9 %), Ostrau-Friedlander Eisenbahn (6,4 %).

— **Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Feiertagen.** Nach den Anordnungen, die das österreichische Eisenbahnministerium soeben an die ihm unterstehenden Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen erlassen hat, wird mit dem Zeitpunkte der Einführung des diesjährigen Sommerfahrplanes, d. i. mit 1. Mai d. J., an Sonntagen und gewissen Feiertagen auf allen österreichischen Bahnlinien der Güterzugverkehr in dem Maasse eingeschränkt werden, als die Bahnhofsanlagen ein Zurückhalten der Güterzüge ermöglichen. Nur dringende Frachten, wie lebendes Vieh und rasch verderbliche Güter, werden nach wie vor auch an Sonn- und Feiertagen stets unaufgehalten befördert werden; überdies wird zur Zeit des stärksten Güterverkehres — im Spätherbste und Winter — von der erwähnten Verkehrsbeschränkung zum Theil vorübergehend abgesehen werden müssen. Auf den an Ungarn, Italien und Russland anschliessenden Bahnstrecken wird die Maassnahme sich insolange nicht streng durchführen lassen, als in diesen Ländern die Sonntagsruhe im Güterverkehre, welche in der Schweiz und in Deutschland schon seit Jahren mit bestem Erfolge besteht, nicht eingeführt ist. Unter allen Umständen wird aber die vom Eisenbahnministerium getroffene Verfügung für die Mehrzahl der österreichischen Bahnlinien, insbesondere für jene der Staatsbahnen, sofort eine ziemlich belangreiche Entlastung im Güterzugverkehre der Sonn- und Feiertage bedeuten, welche nicht nur dem Betriebspersonal, sondern auch der Sicherheit des gerade in den Sommermonaten an den genannten Tagen besonders starken Personenverkehrs zu gute kommen wird.

— **Kohlenhandel und Wagenmangel.** Die Lage des böhmischen Braunkohlenmarktes war auch im abgelaufenen Jahre eine ausgezeichnete. Trotz des Hochwassers war der Kohlenverkehr auf der Elbe um 1 160 000 Metercentner grösser als im Vorjahre, er erreichte die Ziffer von 21 700 000 Metercentner und es wird auch die Gesammtziffer der Kohlenausfuhr für 1897 um etwa 5 000 000 Metercentner höher sein, als im Vorjahre, wenngleich dem Kohlengeschäfte der Wagenmangel in Böhmen abermals im Wege stand.

— Abermals tauchen Mittheilungen über neue Pläne in Betreff der **Konvertirung des 5 % Südbahnanlehens auf**, deren Schwierigkeiten in diesem Blatte wiederholt erörtert worden sind. Die „Neue Freie Presse“ meldet, es sei der Gedanke aufgetaucht, die Deckung des ganzen Bedarfes für Investitionen, für die schwebende Schuld, für das gesammte noch unbedeckte Kapitalerforderniss der Südbahn mit der Konvertirung der 5 % Prioritäten zu verknüpfen. Wenn eine Verständigung erzielt werden sollte, würde nach dieser Mittheilung die Regierung gestatten, dass an die Stelle der 5 % Prioritäten 3 % treten und dass für Zwecke der in den nächsten 10 Jahren durchzuführenden Investitionen um 40 000 000 mehr ausgegeben werden als zur Konversion nöthig wären.

— Die Beamtengruppe der für den Zeitabschnitt 1897 bis 1900 gewählten **Personalkommission der Südbahn** war eifrig bemüht, verschiedenen, die Interessen der Bediensteten berührenden Fragen näher zu treten und es wurden zu diesem Zwecke 7 Unterausschüsse gebildet, welchen das Studium der einzelnen

Fragen und die Abfassung von Berichten über die Resultate dieser Studien zur Aufgabe gemacht wurde.

Den 7 Unterausschüssen sind folgende Gegenstände zur Behandlung zugewiesen worden:

1. Verfassung einer Dienstpragmatik,
2. Regulirung der Gehälter und der Vorrückungstermine,
3. Regulirung der Dienstzeit für das Personal des exekutiven Dienstes, — Festsetzung einer Entschädigung für den Nachtdienst,
4. Normale für Urlaubsertheilung,
5. Normale für den Anspruch auf das Sterbequartal,
6. Pensionsfondsangelegenheiten und
7. Ausgestaltung der Grundzüge für die Personalkommission.

Die Arbeiten der Unterausschüsse sind bezüglich der im vorstehenden unter 2 bis 6 bezeichneten Angelegenheiten derzeit als abgeschlossen zu betrachten und es ist auch die Verfassung einer Denkschrift bereits im Zuge, mittelst welcher die Anträge der Personalkommission zu diesen Fragen dem Generaldirektor zur Kenntniss gebracht werden sollen. Das aus den Kreisen der in der Personalkommission vertretenen Gruppe der Unterbeamten durch deren Delegirten überreichte Memorandum wird gleichfalls in der eben erwähnten Denkschrift Raum finden.

Ausser dieser allgemeinen Thätigkeit hat die Beamtengruppe der Personalkommission dem Generaldirektor ein Memorandum überreicht, in welchem um die Bewilligung einer Theuerungszulage für alle jene Beamten und Unterbeamten der Südbahn nachgesucht wurde, welche unter der herrschenden Theuerung der Lebensmittel und der Wohnungen zu leiden haben.

— Nach Mittheilungen aus Lemberg haben Delegirte des galizischen Landesausschusses namens desselben mit dem Eisenbahnministerium ein Uebereinkommen wegen Baues der Eisenbahn **Delatyn-Kolomea-Stefanowka** getroffen. Der Landesausschuss tritt hierbei zum ersten Male als Konzessionär auf. Mit der Herstellung der neuen Bahnlinie, die 113 km lang sein wird, soll im kommenden Frühjahre begonnen werden.

— In Oesterreich gibt sich ein immer regeres Interesse für die **Einführung der Marken als Zahlungsmittel im Eisenbahngüterverkehre** kund. Neuestens wird auch in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ (1898, Nr. 1) für diese Einführung in einem Artikel „Reformen im Eilgüterverkehre“ eingetreten.

Nach den darin entwickelten Vorschlägen hätte die Frankirung aller Eilgüter obligatorisch durch Aufkleben von Marken seitens des Aufgebers zu erfolgen. Bei der Uebernahme wäre durch das Magazinorgan nur das Vorhandensein einer Eisenbahnmarke an der vorgeschriebenen Stelle (rechts oben auf der aufgeklebten oder sonst wie befestigten vollständigen Adresse des Empfängers), das Gewicht des Kollo, sowie die gute Verpackung zu konstatiren. Die Marken müssten (wie in allen diesbezüglichen Vorschlägen betont ist) in sehr vielen Verschleissstellen zu haben sein.

Der Verfasser meint, dass durch die Frankirung mit Marken sich auch die Liquidirung der Refaktien mit allem, was drum und dran hängt, vollständig ersparen liesse, da die Marken unter gewissen Kautelen bei den Hauptkassen der Bahnen sofort unter Abschlag des der veröffentlichten Refaktie entsprechenden Betrages verkauft werden könnten. (!)

— Das Zinsenerträgniss für 1897 des österreichischen **Eisenbahn-Unterstützungsfonds** für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, deren Wittwen und Waisen, welchen das Komitee des in diesem Jahre zum 25. Male stattfindenden Eisenbahnballes stiftete, wurde von dem verwaltenden Kuratorium der Stiftung zu Weihnachten an 91 dienstuntaugliche nicht pensionsberechtigte Eisenbahnbedienstete, 581 Wittwen mit 410 Kindern und an 18 Waisen von solchen Bediensteten im Gesammtbetrage von 13 835 fl. vertheilt. Seit dem Bestande dieses Fonds konnten an stiftsbriefmässigen Unterstützungen 138 977 fl. an 7 150 Bedürftige gewährt werden.

— **Antheil Oesterreichs und Ungarns am Mahlverkehr.** Die amtliche Statistik über den Mahlverkehr in den 11 Monaten Januar—November 1897 weist nach, dass in dieser Zeit insgesammt 1 303 793 dz Weizen auf Loosung eingeführt wurden; davon gelangten 789 179 dz nach Ungarn und 514 614 dz Weizen nach Oesterreich.

— **Abänderung des ungarischen Zonentarifes.** Wie dem „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnblatt“ gemeldet wird, beschäftigt man sich im ungarischen Handelsministerium mit einer wichtigen Abänderung des Personentarifes. Nachdem schon vor mehreren Monaten eine partielle Erhöhung des Personentarifes stattgefunden hat, will man nunmehr eine Abänderung des Personentarifes in der 14. Zone durchführen. Diese Zone, welche für alle Entfernungen über 225 km gilt, so zwar, dass man bei den ungarischen Staatsbahnen z. B. auch für die 760 km lange Strecke Budapest-Predeal denselben Fahrpreis zahlt, wie für irgend eine über 225 km lange Strecke, soll einer wesentlichen Aenderung unterzogen werden. Die Studien, welche sich auch auf sonstige Aenderungen des Personentarifs erstrecken sollen, sind noch nicht abgeschlossen.

— **Eisenbahnkonzessionen.** In der Sammlung der ungarischen Landesgesetze sind neuestens die Gesetze über die Konzessionirung der Lokalbahnen Püspökladány-Füzesgyarmat und Szécsány-Számas-Alibunár zur Veröffentlichung gelangt.

— Die definitiven **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat September v. J. auf 8 868 707 (— 829 107) fl. Vom 1. Januar bis Ende Dezember betrugen die Gesammteinnahmen 69 526 289 fl. gegen 71 047 656 fl. im Jahre 1896 und 63 705 145 fl. im Jahre 1895.

— **Personalnachrichten.** Wilhelm von Lindheim, königlich rumänischer Generalkonsul in Wien, ist am 6. d. Mts. gestorben. Er hat auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues eine umfassende Thätigkeit entwickelt und ist seiner Initiative die Entstehung zahlreicher Lokalbahnen zu verdanken. Speziell an dem Zustandekommen der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn hat von Lindheim in hervorragendster Weise theil genommen, und war er seit der Eröffnung derselben im Jahre 1888 unausgesetzt mit rastlosem Eifer und grösster Energie an dem Gedeihen und der Fortentwickelung derselben thätig.

Belgien.

— Von Interesse ist eine Berechnung über die **finanziellen Ergebnisse der belgischen Staatsbahnen,** die der sachverständige Georges de Laveleye im „Mon. des Int. Mat.“ anstellt. Eine amtliche Zusammenstellung dieser Art ist in Belgien nicht üblich, da die Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung dort im Budget nicht besonders zusammengestellt werden. Das Anlagekapital der belgischen Staatsbahnen betrug am 31. Dezember 1896 1 434 500 000 Frcs., etwa 200 000 000 Frcs. mehr als 1886. Die Roheinnahme des Jahres 1896 belief sich auf 160 400 000 Frcs. (nahezu 6 000 000 Frcs. mehr als 1895). Die Betriebskosten werden mit 90 000 000 Frcs. angegeben, so dass sich ein Ueberschuss von 69 700 000 Frcs. ergibt. Von letzteren gehen indess für Pacht usw. an die Bahnen, deren Strecken der Staat betreibt, 5 500 000 Frcs. ab, so dass der wirkliche Reinertrag mit 64 200 000 Frcs. 4,47 % des Anlagekapitals ausmacht, wogegen bei einem Aufwande von 52 200 000 Frcs. für Zinsen und Tilgung des Anlagekapitals zu 3,66 % für den Staatsschatz rund 12 000 000 Frcs. verbleiben. Aehnliche Ergebnisse sind seit 10 Jahren festzustellen gewesen.

Vereins-Ausland.

— Gegen das **schweizer Eisenbahn - Rückkaufsgesetz** lagen bis zum 12. d. Mts. bereits 49 898 Referendumsunterschriften, statt der erforderlichen 30 000, vor; es muss also die Volksabstimmung über das Gesetz stattfinden; dieselbe ist auf den 20. Februar angesetzt.

— Der Vertrag der Jura - Simplonbahn mit dem Konsortium der Kontinentalbanken von Waadt, Bern, Zürich, Solothurn und Neuenburg über **Beschaffung des Kapitals zum Bau des Simplontunnels** ist am 11. d. Mts. veröffentlicht worden. Die Hauptbestimmungen des Vertrages sind folgende: Das Anlehen beträgt nominell 60 000 000 Frcs., eingetheilt in 60 000 Obligationen mit Halbjahrszinsscheinen. Der Zinssatz beträgt 3,5 %. Bei Uebergang der Jura - Simplonbahn in Bundesbesitz werden die Obligationen gegen eidgenössische Bundesobligationen mit den nämlichen Zins- und Rückzahlungsbedingungen ausgetauscht. Die Rückzahlung des Anlehens beginnt 10 Jahre nach der Ausgabe desselben. Die rückzahlbaren Titel werden jährlich durch Ausloosung bestimmt, derart, dass das gesammte Anlehen innerhalb 50 Jahren getilgt wird. Die Jura - Simplonbahn ist indessen berechtigt, grössere Rückzahlungen zu leisten oder den Rest des Anlehens zu kündigen, jedoch frühestens 10 Jahre nach Ausgabe des Anlehens. Die Einlösung der Zinsscheine und der Obligationen erfolgt kostenfrei in schweizer Währung. Die Einzahlung der Obligationen durch das Konsortium hat in den Jahren 1898 bis 1903 mit jährlich 10 Millionen zu geschehen. Die Anleihe wird vom Konsortium fest übernommen, und zwar al pari, abzüglich 0,5 % Kommission. Für die Verzinsung und Rückzahlung haftet die Eidgenossenschaft. Die Ratifikation des Vertrags muss bis zum 20. April d. J. erfolgen, andernfalls verliert derselbe seine Gültigkeit.

Wenn vor dem genannten Zeitpunkte ein Krieg ausbricht, an dem eine europäische Macht betheiligt ist, ist das Konsortium befugt, vom Vertrage zurückzutreten.

— Die ersten Versuchsfahrten auf der **elektrischen Bahn nach dem Gornergrat** sind nach dem „Elektrician" in der Weihnachtswoche vor sich gegangen. Die vollendete Strecke ist freilich erst 1 600 m lang mit einer durchschnittlichen Steigung von 12 %. Die Fahrten fielen völlig zufriedenstellend aus, indem die elektrische Lokomotive sowohl den Aufstieg wie den Abstieg ohne die geringste Schwierigkeit und mit gleichbleibender Geschwindigkeit überwand, auch das Anhalten an der steilsten Stelle bei voller Belastung geschah mit grosser Leichtigkeit. Die Kraft für den elektrischen Betrieb wird von dem Findelenbach bezogen, dessen Wasser 4 Turbinen von je 250 PS. treibt. Die Gesammtlänge der Bahn wird bekanntlich 9,8 km betragen, die äusserste Steigung 20 %, also etwas weniger als bei der Pilatusbahn.

— Einer — allerdings unverbürgten — Mittheilung Züricher Zeitungen zufolge soll in dem Baue der **Jungfraubahn** plötzlich eine schwere Krisis ausgebrochen sein. Alle drei leitenden Ingenieure sind hiernach zurückgetreten; zwei Drittel der Arbeiter haben die Baustelle im Eigertunnel verlassen und sind abgereist.

— Die Entwickelung, welche die **italienische Mittelmeerbahn** im Betriebsjahre 1897 genommen, muss im allgemeinen als eine sehr erfreuliche bezeichnet werden, denn alle Einnahmequellen ohne Ausnahme weisen ansehnliche Steigerungen auf. Die Erträgnisse des Hauptnetzes beziffern sich auf 107 012 690 L. und übersteigen damit um den ansehnlichen Betrag von 6 836 060 L. diejenigen von 1896; aber auch das Nebennetz hat eine, wenn auch bescheidene Zunahme zu verzeichnen, es erbrachte nämlich 7 895 593 L., damit immerhin 361 986 L. mehr als im Vorjahre. Dabei sind beide Netze fast unverändert geblieben; ersteres ist nur um 11 km auf 4 259 km und letzteres um 30 km auf 1 407 km gewachsen. Durchschnittlich wurden auf denselben zusammen für das Kilometer 20 276 L. oder 1 127 Lire mehr als in 1896 erzielt. Auf dem Hauptnetz erfolgte eine allgemeine Verkehrssteigerung und zwar bei der Beförderung von Personen um 1 325 608 L., von Eilgut um 980 813 L. und von Frachtgut um 4 529 312 L., aus welchen Zahlen wohl mit Recht geschlossen werden kann, dass Handel und Wandel in Italien sich neuerdings wieder in bemerkenswerthem Aufschwung befinden. Auch das Nebennetz hat wie gesagt zu dem günstigen Ergebniss beigetragen; es verzeichnet eine Mehreinnahme für Beförderung von Personen von 29 620 L., für Eilgut von 52 187 L. und für Frachtgut von 283 613 L.

— Nach einer Meldung aus Belgrad wird der serbisch-rumänische **Vertrag** über den Bau der auf gemeinsame Kosten zu errichtenden **Donaubrücke bei Kladowo** und über den Anschluss der zu erbauenden Timokthalbahn an das rumänische Eisenbahnnetz demnächst unterzeichnet werden.

— **Freie Eisenbahnfahrt.** Die Missbräuche, die auf den russischen Bahnen seit Einführung der billigen Personenfahrpreise stetig vorkommen, haben dem Minister der Verkehrsanstalten den Zwang auferlegt, viele Bequemlichkeiten und Erleichterungen, die dem reisenden Publikum zugestanden worden waren, wiederum zurückzuziehen. Wenn jetzt auch in derselben Richtung gegen die freie Fahrt geniessenden Personen vorgegangen werden muss, so wirft das ein wenig erfreuliches Licht auf die Verhältnisse.

Wie die offizielle „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, geht aus vorhandenen statistischen Daten hervor, dass z. B. auf der Nikolaibahn im Laufe des Jahres 1896 gegen 60 000 unentgeltliche Fahrten registrirt worden sind. Bei Durchsicht dieser Angelegenheit stellte sich heraus, dass durch das allgemeine Statut für sämmtliche Bahnen Russlands nur diejenigen Personen mit Strafen bedroht werden, die einen Freifahrtschein ungerechtfertigter Weise benutzen, aber ganz diejenigen ausser Acht gelassen werden, die Freifahrtscheine an hierzu nicht berechtigte Personen ausstellen. Die Kommission, welche zur Prüfung dieser Frage aus Vertretern aller betheiligten Ministerien zusammengesetzt ist, hielt es unter den obwaltenden Umständen für wünschenswerth, dass die Ausgabe von Freifahrtscheinen mit strengeren Formalitäten verknüpft werde und dass die, solche Scheine ausstellenden Personen (d. h. Staatsbeamte) eventuell zur Verantwortung gezogen werden. Zu diesem Zwecke sollen die benutzten Fahrkarten rechtzeitig der Reichskontrole zur Revision übersandt und im Falle der Konstatirung irgend einer Ungehörigkeit bei Ausgabe des Scheines der Schuldige zur Verantwortung gezogen werden. Ferner hielt die Kommission es für äusserst nöthig, dass in Zukunft Personen, welche auf den Linien der Staatsbahnen oder an ihren Lokalverwaltungen angestellt sind sowie deren Familien, nur auf den Linien, die zur betreffenden Verwaltung gehören, berechtigt sind Freifahrtscheine zu benutzen und nicht wie bisher, auf dem ganzen Netz der Staatsbahnen. Auch hat die Kommission darauf hingewiesen, dass eine Verringerung der unentgeltlichen Fahrten wünschenswerth erscheint, und zwar: anstatt der jetzt normirten 6 Fahrten im Laufe eines Jahres, den Beamten der Centralverwaltung eine freie Fahrt, den Beamten der Lokalverwaltungen 3 freie Fahrten und den auf den Linien Angestellten 6 freie Fahrten im Jahre zu bewilligen; diese Regel bezieht sich auch auf die Familien der Angestellten.

— **Ermässigung der Versicherungsgebühren.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" theilt mit, dass der Verwaltung der Südostbahnen gestattet worden ist, für die Versicherung von Getreide, welches in den Niederlagen der Bahn eingelagert ist, statt wie bisher, 0,1 Kop. für Pud und Monat eine Versicherungsgebühr von 0,05 Kop. für Pud und Monat zu erheben.

— **Krankentransport.** Der Tarifkongress der Vertreter russischer Eisenbahnen hat beschlossen, dass Kranke, die in ihren eigenen Betten reisen wollen, besondere Güter- oder Gepäckwagen für sich und ihre Begleiter erhalten können. Für jede in solchen Wagen reisende Person ist der Fahrpreis einer Fahrkarte III. Klasse zu zahlen, mindestens müssen aber für jeden Wagen für die Werst 15 Kop. gezahlt werden. Zugleich darf jede Person nicht mehr als 1 Pud Freigepäck in den Wagen mitnehmen.

— Am 10./22. Dezember 1897 hat die **Betriebseröffnung** der Bahnlinie **Grodno-Ssuwalki** in feierlicher Weise stattgefunden.

— **Wologda-Archangelsk.** Seit vielen Jahren beschäftigt sich ein grosser Interessentenkreis, namentlich in Petersburg und Moskau mit der für die ökonomische Entwickelung des Nordens Russlands sehr wichtigen Frage des Baues von Eisenbahnen. Es hat sich hieraus die sogen. Nordbahnfrage herausgebildet, die neben der wirthschaftlichen Bedeutung auch eine wichtige politische Seite hat, soweit es sich um die Erreichung eines eisfreien Hafens an der Murmanküste handelt. Dieser in erster Reihe politische Theil der Nordbahnfrage, dessen Hauptziel es ist, die russische Kriegsflotte unabhängig zu machen von den Eisverhältnissen der Ostsee und des Beltes, ist bisher noch nicht gelöst. Wohl aber ist der wirthschaftlichen Noth des Nordens ein Weg, auf dem Hilfe gebracht werden kann, geschaffen, indem die wichtige Eisenbahnstrecke Wologda-Archangelsk dem Verkehr übergeben worden, die sich auch für Archangelsk und die am Eismeer liegende Küste von besonderer Bedeutung erweisen dürfte. Die Linie Wologda-Archangelsk ist von derselben Gesellschaft gebaut, der die Eisenbahn Moskau-Jaroslaw-Wologda bereits gehört. Archangelsk hat nun Aussicht, als Ausfuhrhafen für russisches Getreide und Walderzeugnisse an Bedeutung zu gewinnen, da die Strecke Wologda-Archangelsk schmalspurig ist, ebenso wie die Strecke Jaroslaw-Wologda. In der Nähe von Archangelsk geht sie an dem linken Ufer der Dwina entlang, während Archangelsk am rechten Ufer des hier 4,5 km breiten Flusses liegt. Wenn aber sowohl von der russischen, als auch der deutschen Presse infolge der Vorschiebung des Schienennetzes bis Archangelsk die Möglichkeit ins Auge gefasst wird, dass Moskau während der Schifffahrtszeit seinen Bedarf an ausländischen Waaren auf dem Wege über Archangelsk weit billiger decken kann als bisher über Petersburg, Libau, Reval und Riga, so sind wir in diesem Punkte allerdings ganz anderer Ansicht.

Es ist nämlich nicht zu übersehen, dass der Hafen von Archangelsk 1 014 Werst, während Petersburg nur 604 Werst, Riga z. Zt. 968 Werst (nach Fertigstellung der Moskau-Stockmannshofbahn aber etwa 700 Werst) von Moskau entfernt ist, und dass ausserdem auf der Strecke Archangelsk-Moskau eine Umladung und eine Flussüberführung sämmtlicher Güter in Jaroslawl nothwendig wird.

Aber auch ganz abgesehen von diesen rein äusserlichen Behinderungsgründen, die einen solchen Verkehr beeinträchtigen bezw. unvortheilhaft machen würden, so ist die Aufgabe, die die Bahn lösen soll, keineswegs auf dem vorbezeichneten Gebiete zu suchen, vielmehr liegt diese in erster Reihe darin, dass sie dem grossen, aber zum Theil unfruchtbaren Landestheile die nöthigen Körnerfrüchte zuführt, um die Bevölkerung besser zu ernähren, sodann aber darin, die reichen Waldbestände und was sonst noch gefunden wird, soweit die Dwina hierzu nicht schon benutzt wird und benutzt werden kann, in den Handel zu bringen.

— Das Ministerium der Verkehrsanstalten in Petersburg hat dem Centralamt in Bern die Mittheilung zugehen lassen, dass dem **internationalen Uebereinkommen** folgende neue, vom russischen Staate betriebenen Bahnen unterstellt sind: die **Uraleisenbahn** und die **westsibirische Eisenbahn** (Sektion Tschelja-

binsk-Ob). Wenn wir dieser Thatsache hier erwähnen, so geschieht es, um zu konstatiren, dass das Geltungsgebiet des internationalen Uebereinkommens damit zum erstenmal über die Grenzen Europas hinaus, bis in die fernen Gegenden Asiens sich erweitert hat. Die westsibirische Eisenbahn bildet das erste Theilstück der grossen sibirischen Hauptbahn, welche Europa mit China und dem pazifischen Ozean verbindet, und, einmal vollendet, voraussichtlich in ihrer Gesammtheit, das ist mit 7 581 km, in das internationale Eisenbahnrecht eintreten wird.

— Die Bauverwaltung der **sibirischen Eisenbahn** bereitet für die Pariser Weltausstellung (1900) eine in kolossalem Maassstabe ausgeführte **bildliche Darstellung** der gesammten bereits vollendeten sowohl wie der im Bau begriffenen, aber noch nicht vollendeten Strecken der sibirischen Eisenbahn vor. Die Herstellung des Panoramas (in Aquarell) ist dem Kunstmaler Dr. Pjassezkij aufgetragen. Das Kolossalbild wird die 3 von einander gesonderten Strecken der Bahn: die westlichste, von der Wolga bis zum Kirchdorfe Listwenitschnoje (zum allergrössten Theile bereits vollendet), ferner die mittlere, vom Baikalsee bis Srjetensk (im Bau begriffen) und die östlichste, von Chabarowsk bis Wladiwostok (vollendet) umfassen, somit in Summa 4 954 Werst (5 290 km) der Bahn. Ein Theil des Panoramas, die bereits vollendete Strecke der westsibirischen Bahn von der Wolga bis zur Station Kainsk, 1 991 Werst (2 130 km) umfassend, ist bereits fertig. Dieser Theil des Bildes hat eine Länge von 178 m und seine Herstellung hat einen Kostenaufwand von 18 500 Rbl. erfordert. Die Kosten des Gesammtbildes, das eine Länge von etwa 450 m erhalten wird, sind auf 59 000 Rbl. veranschlagt.

— Die „Times“ melden aus Kapstadt vom 11. d. Mts., dass von der **Eisenbahn von Swakopmund in das Innere** des Landes jetzt eine Strecke von 15 Meilen vollendet ist.

— Für die Anlage der **Eisenbahn Hankau-Peking**, welche die chinesische Regierung bekanntlich selbst baut, sind, wie das halbamtliche „Brüsseler Journal“ meldet, die Schienen und das sonstige Oberbau- und rollende Material im Werthe von 40 000 000 Frcs. bei einer belgisch-französischen Gruppe bestellt worden, welche der chinesischen Regierung eine Anleihe von 100 000 000 Frcs. abnimmt. Diese Anleihe wird auf die Eisenbahn eingetragen und durch dieselbe bezahlt. Ein Oberingenieur der belgischen Staatsbahn, Hubert, hat sich vor einigen Tagen in Marseille nach China eingeschifft, wo er die Anlage der neuen Eisenbahn studiren soll. Die Abwesenheit des genannten Fachmanns ist auf wenigstens 18 Monate berechnet.

Allgemeines.

— Ueber die **Nutzlosigkeit der Probebelastungen eiserner Brücken** bringt das Novemberheft des „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“ folgende Mittheilung des Vorstehers des technischen Büreaus der ägyptischen Eisenbahnen J. Robertson. Die Brücke von Embabeh, die die ägyptischen Eisenbahnen in der Nähe von Kairo über den Nil erbaut haben, ist nach ihrer Fertigstellung im Jahre 1892 einer Probebelastung mit 5 Lokomotiven unterworfen worden, wobei nichts auffälliges bemerkt wurde. Im Jahre 1896 brach das Stehblech im Obergurt des einen Trägers der beweglichen Brücke dicht neben der Mittelstütze stumpf durch. Die gebrochenen Platten wurden entfernt und durch stärkere ersetzt; dann wurde eine neue Probebelastung vorgenommen und die Brücke für betriebssicher erklärt. Einen Monat darauf trat aber an dem anderen Träger ein vollkommen gleichartiger Bruch ein. Das scheint mir, so sagt hierzu Robertson, das zu bekräftigen, was ich schon früher (im Januarheft derselben Zeitschrift) ausgeführt habe, nämlich, dass die Probebelastungen nicht nur nutzlos, sondern sogar gefahrbringend sind, weil sie ein falsches Sicherheitsgefühl erzeugen.

Aehnliche Urtheile sind von deutschen Fachleuten schon seit langer Zeit vertreten und auch im Centralblatt der Bauverwaltung wiederholt zum Ausdruck gebracht worden. Als Beispiel führen wir den im Jahrgang 1883 auf Seite 417 abgedruckten Aufsatz über die Ermittelung der Tragfähigkeit eiserner Brücken an, in dem die Unzulänglichkeit der Probebelastungen wohl zum ersten Mal eingehend nachgewiesen worden ist. Mit Recht legen hiernach die preussischen Vorschriften für die Ueberwachung und Prüfung der Brücken mit eisernem Ueberbau das Hauptgewicht auf eine sorgfältige Besichtigung und auf die Beschaffung zuverlässiger rechnerischer Unterlagen. Dass solche bei älteren Brücken häufig fehlen, ist wohl der schlagendste Beweis dafür, wie gefährliche Folgen das Vertrauen auf die Probebelastungen haben kann.

(„Centr.-Bl. d. Bauverw.“)

— **Eine elektrische Strassenbahn ohne Schienen** soll von einem Amerikaner in Reno, Nevada, eingerichtet worden sein Sie besteht nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders aus 2 Drähten für Hin- und Rückleitung des Stromes, die längs der Strasse laufen und auf Stangen befestigt sind, so dass das Ganze das Aussehen einer Telegraphenleitung besitzt. Als Fahrzeug dient ein Wagen, der mit einem Elektromotor von 2 PS. versehen und mit der Leitung durch einen mit einer Isolirhülle umgebenen Doppeldraht verbunden ist, der sich nach Bedarf von einer auf dem Wagen befindlichen Trommel abwickelt und selbstthätig wieder aufwickelt. Da dieser Draht eine Länge von 60 m hat, so besitzt der Wagen einen weiten Spielraum, der ihm ermöglicht, sich ziemlich weit von der Leitung zu entfernen und auch jedem entgegenkommenden Fuhrwerk mit Leichtigkeit auszuweichen. Die beiden Leitungsdrähte sind so an den Stangen befestigt, dass der Gleitschlitten, der den Strom abnimmt, leicht über die Befestigungsstellen hinwegkommt. Der Strom besitzt eine Spannung von 500 Volt. Bei einer Probefahrt erzielte man eine Geschwindigkeit von 24 km in der Stunde; die gesammte dabei fortbewegte Last betrug 1 250 kg.

— Bekanntlich sind die Vereinigten Staaten von Nordamerika der übrigen Welt immer um eine Nasenlänge voraus und so wird denn auch eine nordamerikanische Stadt den **grössten Bahnhof der Erde** aufzuweisen haben. Nach einer Angabe des „Scientific American“ erhält der südliche Endbahnhof von Boston, der im Bau begriffen ist, eine Halle von 216 m Länge und 198 m Breite. Die Gleise sind in zwei Etagen übereinander angebracht. Die obere Etage erhält 28 Gleise für den Fernverkehr, während in der unteren Etage 2 Gleise in schleifenartiger Anordnung für den Lokalverkehr bestimmt sind. Für den letzteren ist elektrischer Betrieb und Einminutenverkehr in Aussicht genommen. In 18 Stunden sollen auf den beiden Gleisen 2 000 Züge verkehren können. Zu der 1,5 m über dem Strassenniveau liegenden oberen Etage sollen statt Stiegen schiefe Ebenen mit mässiger Steigung führen.

Betriebssicherheit und Oekonomie im Eisenbahnwesen.

Vortrag des Kommerzienraths **Haarmann** aus Osnabrück, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

(Ausführlicher Bericht befindet sich in „Glaser's Annalen“, Dezemberheft 1897.)

Der Vortragende hat sich die Aufgabe gestellt, von allgemeinen Gesichtspunkten aus die Frage zu erörtern, wie Betriebssicherheit und Oekonomie, diese beiden Pole, um welche sich das ganze Eisenbahnwesen zu drehen hat, sich gegenseitig bedingen, welche Bedeutung sie insbesondere in der Staatsbahnverwaltung Preussens erlangt haben und welche Anforderungen daraus für die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens abzuleiten sind.

Die Häufung der im Verlaufe der letzten Monate auf den preussischen Bahnen vorgekommenen Unfälle hat angesichts der innigen Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum weite Kreise des letzteren in lebhafte Erregung versetzt. Die Tagespresse ist trotz voller Anerkennung ihres löblichen Bestrebens, eine aufklärende und die Interessen der Volkswohlfahrt fördernde Kritik zu üben, vielfach über das Ziel hinausgeschossen; es ist eben zu verführerisch, bei Dingen, deren Ergründung selbst dem gewiegtesten Fachmann nicht sogleich gelingt, durch Unterstellung von immerhin möglichen Ursachen der jeweiligen Strömung der Volksstimmung entgegen zu kommen. Rein sachliche Erörterungen, die bezwecken, wirklichen oder vermeintlichen Mängeln in den Anlagen, Einrichtungen und Zuständen der Eisenbahnverwaltung abzuhelfen, können den Organen der letzteren nur willkommen sein; sie sind geeignet, für die Betriebstechnik wie für die Verwaltung neue Fortschritte zu zeitigen. Können somit diese Erörterungen in einer Hinsicht nur als ermunternd angesehen werden, so ist es andererseits bedenklich, wenn, wie geschehen, die Pflichtwidrigkeiten und Versehen der mit dem Betriebsdienste betrauten Beamten lediglich der Ueberbürdung der letzteren zugeschrieben werden. Es wird in denselben dadurch das Gefühl erweckt, über Gebühr mehr geleistet zu haben, als sie schuldig sind und deshalb für die vorgekommene Dienstwidrigkeit nicht voll verantwortlich zu sein, was naturgemäss allmählich eine lässigere Ausübung der Dienstthätigkeit nach sich zieht.

Betriebsunfälle werden angesichts der elementaren Kräfte, denen der Mensch gegenübersteht, selbst bei den mustergültigsten Einrichtungen niemals ganz zu vermeiden sein. Wo gehobelt wird, da fliegen Spähne. Es ist daher nicht zu recht-

fertigen, von einer grossen Verwaltung, die sich über mehr als 30 000 km Gleise mit 4 500 Stationen erstreckt, auf welchen die Bewegung von täglich 12 000 Personen- und Güterzügen durch ein Heer von 300 000 Mann Personal bewältigt wird, zu verlangen, dass dieser Betrieb gegen jeden Unfall gefeit sein müsse; noch unbilliger erscheint es, in jedem Vorkommen eines Unfalles eine Schuld der Verwaltung erblicken zu wollen. In Wirklichkeit können wir doch mit einer gewissen Befriedigung sagen, dass, so schmerzlich die Vernichtung auch nur eines einzigen Menschenlebens zu beklagen ist, die Betriebsunfälle unserer Eisenbahnen im Verhältniss zur Zahl der beförderten Reisenden im Laufe der Zeit sich erfreulicher Weise vermindert haben.

Nach Ausweis der Statistik betrug auf den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1881 die Zahl der Unfälle auf je 1 000 000 Zugkm 15,02, der Entgleisungen 1,76, der Zusammenstösse 2,49. Abgesehen von geringen Schwankungen sind die Zahlen stetig gefallen und stellten sich im Jahre 1895 auf 6,55, 1,10 und 0,63. Danach haben in dem angegebenen 15jährigen Zeitraum abgenommen:

die Unfälle um . . . . $\frac{15{,}02-6{,}55}{15{,}02} = 56\ \%$

die Entgleisungen um . $\frac{1{,}76-1{,}10}{1{,}76} = 40\ \%$

die Zusammenstösse um $\frac{2{,}49-0{,}63}{2{,}49} = 75\ \%$

Hierbei ist die verhältnissmässig starke Abnahme der Zusammenstösse, welche vorzugsweise auf Mängel in den Betriebseinrichtungen oder deren Handhabung zurückzuführen sind, besonders bemerkenswerth; die Zahlen beweisen, dass die zur Sicherung des Bahnbetriebes getroffenen Maassnahmen auf dem Gebiete der Bahnhofsanlagen, der Bremseinrichtungen, der Stellwerks- und Signalsicherungsanlagen usw. mit dem immer dichter gewordenen Verkehr nicht nur Schritt gehalten, sondern ihn überflügelt haben.

Demgegenüber lässt die geringere Abnahme der Entgleisungen erkennen, dass die bauliche Vervollkommnung des Eisenbahnweges (Oberbaues) und der Betriebsmittel nicht in gleichem Maasse vorgeschritten ist, wenn auch hier Verbesserungen von wesentlichem Belange nicht unterblieben sind.

Redner unterbreitet noch vergleichende Tabellen über die Zahl der verletzten und getödteten Reisenden auf den preussischen und englischen Bahnen. Aus denselben ist zu entnehmen, dass die Verkehrssicherheit trotz der gewachsenen Dichtigkeit des Verkehrs und der grösseren Zuggeschwindigkeit auf den preussischen Bahnen in dem oben angegebenen 15jährigen Zeitraum sich nicht vermindert hat. Auf 1 000 000 Zugkilometer kommen auf den preussischen Staatsbahnen im jährlichen Durchschnitt 0,30 getödtete und verletzte Reisende, auf den englischen Bahnen dagegen 2,77.

Die Sicherheit der Reisenden ist demnach in Deutschland um vieles grösser als in England und dürfte auf vollkommenere Betriebseinrichtungen und grössere Zuverlässigkeit der Beamten zurückzuführen sein, da die sonstigen Verhältnisse, insbesondere die Verkehrsdichtigkeit der Reisenden auf das Zugkilometer, in beiden Ländern ungefähr die gleichen sind.

Was die zeitweise vorkommenden Unfallhäufungen betrifft, welche nicht nur in diesem Jahre, sondern in auffälligem Umfange auch bald nach dem letzten grossen Kriege und im Herbst des Jahres 1886 hervortraten, so hat man dieselben mehrseitig aus psychologischen Einflüssen erklären wollen. Man geht dabei von der Anschauung aus, dass die in einem Betriebe erfolgenden Unglücke die mit der Handhabung befassten Personen in einen Grad unheimlicher Erregung versetzen, welche das klar bewusste Handeln beeinträchtigt und infolge dessen statt der Vermeidung von Fehlern die Vermehrung derselben begünstigt. Diese Annahme hat etwas für sich, reicht jedoch keineswegs aus, die hier im Zusammenhange der Thatsachen klaffende Lücke auszufüllen. Einstweilen ist zweifellos noch kein Eisenbahnfachmann der Welt imstande, die Frage nach den inneren Gründen der Unfallhäufung zu beantworten. Wieweit die seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Aussicht gestellte Denkschrift dazu beitragen wird, das Dunkel aufzuhellen, bleibt abzuwarten. Ohne den zu erwartenden Darlegungen vorzugreifen, wird man schon jetzt sagen können, dass die ausserordentliche Mannigfaltigkeit der Unfallursachen nicht eben geeignet ist, die systematische Würdigung der zu erklärenden Vorkommnisse zu erleichtern; wohl aber wird es angezeigt sein, sich mit denjenigen Thatsachen zu beschäftigen, welche angesichts der ermittelten Entstehungsursachen zu naheliegenden Forderungen und weiteren Erwägungen Veranlassung geben.

Vorab sind diejenigen Bemängelungen zurückzuweisen, welche auf den staatlichen Charakter unserer Eisenbahnverwaltung gestützt sind; gerade hier prägt sich die Verstaatlichung als ein Segen aus, denn die Sicherheit eines grossen Betriebes erfordert vor allen Dingen die Durchführung einer gesunden Einheitlichkeit in den technischen Einrichtungen, im Betriebsdienste und in den Betriebsmitteln. Gerade in dieser Richtung sind aber durch die Verstaatlichung der Bahnen Fortschritte erreicht, welche in gleicher Schnelligkeit und im nämlichen Umfange eine Mehrheit verschiedenen Besitzern unterstellten Bahnen trotz des verdienstlichen Wirkens des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen durchzuführen kaum in der Lage gewesen sein würde.

Ferner ist zu bedenken, dass eine grosse in den Händen des Staats befindliche Verwaltung vermöge der strengeren Beamtendisziplin mehr und Zuverlässigeres leisten kann, als eine Reihe nach abweichenden Anschauungen und Grundsätzen geleiteter Privatunternehmungen.

Wenn trotzdem der Prozentsatz der in den letzten Monaten vorgekommenen Eisenbahnunfälle, welche auf Unachtsamkeit oder nachlässige Befolgung der gegebenen Dienstvorschriften zurückzuführen sind, eine verhältnissmässig hohe Ziffer erreicht, so ist wohl zu bedenken, dass auch der vollkommenste Beamte beim besten Willen nicht unfehlbar ist in der Erfüllung derjenigen Bedingungen, von denen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes abhängt. Es fragt sich nur, was weiter geschehen kann, um diese Abhängigkeit noch mehr zu vermindern. Wenn der „Reichsanzeiger“ in seinem bekannten Artikel vom 27. September v. J. die Erklärung abgibt, dass kein einziger der im Sommer 1897 vorgekommenen Eisenbahnunfälle auf schlechtes Material zurückzuführen sei, so ist das gewiss sehr erfreulich. Die Hüttentechnik wird gleichwohl unausgesetzt bestrebt sein müssen, den berechtigten Forderungen der Eisenbahnen zu folgen, und was das rollende Material anlangt, so wird trotz Anerkennung mancher erzielten Verbesserungen noch vieles zu geschehen haben, um den heutigen Ansprüchen auf Sicherheit und Bequemlichkeit Genüge zu thun.

Als wünschenswerth ist es ferner zu bezeichnen, die Dienstanweisungen und die Frage der Zulänglichkeit der ständigen Betriebsaufsicht einer sorgsamen, erneuten Prüfung zu unterziehen und die in dieser Richtung etwa erkennbaren Uebelstände zu beseitigen. Den angeblich in einzelnen Fällen vorgekommenen Beamtenüberbürdungen ist keine allzu weitgehende Bedeutung beizumessen. Wer Gelegenheit hat, im praktischen Leben zu beobachten, wie je nach der Lage des Geschäfts die an die Leistungsfähigkeit eines Menschen gestellten Anforderungen in fortwährendem Wechsel steigen und fallen, wird es begreiflich finden, dass auch im Eisenbahnbetriebe dem einzelnen bisweilen Kraftproben abverlangt werden, welche man bei dauernder Wiederkehr mit Recht als eine unzulässige Ausnutzung ansehen würde; ihrer vorübergehenden Bedeutung wegen sollte man indessen davon nicht so viel Aufhebens machen.

Trotz Zurückweisung der unbefugt erscheinenden Uebertreibungen der Unfallkritik hegt der Vortragende Zweifel, ob Sicherheit und Oekonomie in unserem Eisenbahnwesen überall in richtigem Verhältniss stehen, wobei der Begriff Oekonomie auf die im Eisenbahnhaushalt zu beobachtende Sparsamkeit als auch auf die Wirthschaftlichkeit des Betriebes auszudehnen ist.

Die Beschaffung des Materialbedarfs der Eisenbahnen auf mehrere Jahre im voraus, zuletzt 1895 auf 3 Jahre zu einem Preise, bei welchem im Vergleich zu der heutigen Marktlage aus dem Ueberschuss die Gehälter für alle 8 Staatsminister auf 25 Jahre hinaus im voraus bezahlt werden könnten, sichert dem Minister der öffentlichen Arbeiten besonderen Dank, nicht allein wegen der weisen Oekonomie, sondern auch durch die dadurch herbeigeführte Stetigkeit in der Beschäftigung der industriellen Werke. Nicht mit der nämlichen Voraussicht, wie in dem Abschluss dieser Lieferungsverträge, ist indessen nicht in der technischen Ausrüstung des Eisenbahnweges und der Eisenbahnfahrzeuge gehandelt. Die ganze Entwickelung unserer Volkswirthschaft bedingt eine gewaltige Vermehrung der Züge und eine wesentlich erhöhte Geschwindigkeit derselben, die man seit 1880 auf 20 bis 25 % veranschlagen muss. Die Beanspruchung unserer Bahnen ist in verhältnissmässig kurzer Frist übermässig gesteigert, die Personenkilometer sind von 6 500 000 000 im Jahre 1880 auf 14 000 000 000 im Jahre 1895, die geleisteten Tonnenkilometer von 13 500 000 000 auf 26 500 000 000 gestiegen; die Zahl der Lokomotiven ist in den 15 Jahren von etwa 11 000 auf 16 000, der Personenwagen von 20 000 auf 31 000, der Güterwagen von 223 000 auf 330 000, das Gewicht der einzelnen Lokomotive von 49,60 t mit Wasser und Brennstoff im Jahre 1880 auf 64,40 t ausschliesslich Tender im Jahre 1885 gestiegen. Aus alledem erhellt eine Erhöhung der Gleisbeanspruchung, mit welcher die Entwickelung des Gleisnetzes nach Ausdehnung und Widerstandsfähigkeit nicht Schritt gehalten hat. Es waren 1880 etwa 24 000 km eingleisiger und 10 000 km zweigleisiger Bahnen vorhanden und 15 Jahre später hatten sich diese Zahlen nur auf 29 500 und 15 800 km vermehrt. Das Durchschnittsgewicht der Schienen (Querschwellen-Oberbau) betrug 1880 für 1 km 71,37 t, 15 Jahre später nur 68,47 t. Inzwischen ist man allerdings von den Eisenschienen zu den widerstandsfähigeren Stahlschienen übergegangen, auch hat der Ausbau des vollspurigen Eisenbahnnetzes sich mehr auf Nebeneisenbahnen mit schwächerem Profil

erstreckt. Dennoch ist diese Verminderung des Schienendurchschnittsgewichtes eine recht auffallende Thatsache, die bei Beurtheilung der Betriebssicherheit nicht ausser Acht gelassen werden darf.

Die berechtigten Forderungen erhöhter Leistungen des Betriebsdienstes, namentlich das Bedürfniss nach schnellerer Verbindung der Grossstädte bestehen fort und fordern eine weitergehende Trennung des Fernverkehrs von dem Nahverkehr; die Durchführung dieser Maassregel wird nur nach Herstellung besserer Gleise und Maschinen möglich sein. Das wird freilich Geld, unter Umständen recht viel Geld kosten, je früher indessen mit dem Ausbau der fehlenden Doppelgleise, der Verstärkung des Oberbaues, der Vermehrung und theilweisen Verbesserung unseres Wagenparks vorgegangen sein wird, desto mehr wird sich die Sicherheit des Betriebs erhöhen, werden sich die Kosten der Verwaltung vermindern, werden die steigenden Anforderungen des Verkehrs befriedigt werden und damit auch die Einnahmen aus dem Betriebe eine merkliche Erhöhung erfahren.

Die Staatsverwaltung hat bei ihren Maassnahmen, trotz des Bestrebens, den Grundsatz einer gesunden Wirthschaftlichkeit nicht ausser Acht zu lassen, sich mitunter zu sehr von fiskalischen Rücksichten leiten lassen. Diese Rücksichten haben sich zuweilen von oben nach unten in verstärktem Maasse übertragen. Das hierdurch Versäumte muss nachgeholt werden und es empfiehlt sich, in der betriebssicheren Ausgestaltung unserer Staatsbahnen eher zu viel als zu wenig zu thun, jedenfalls den hierauf bezüglichen Ausgabetitel nicht zu Gunsten allgemeiner Finanzzwecke zu beschneiden.

Der Vortragende behandelt hierauf ausführlicher die an einen guten Eisenbahnoberbau zu stellenden Anforderungen, die in folgenden Punkten gipfeln:

1. Der Oberbau soll sich durch Schwere und Steifigkeit der Schiene in einem höheren Verhältniss zu der Beanspruchung, als es seither der Fall ist, auszeichnen.
2. Die Schienenstösse müssen beseitigt oder doch so ausgerüstet werden, dass sich das Gestänge an den Stössen genau so bewährt, als an den übrigen Stellen der Schienen.
3. Das Material der Schienen soll nicht nur von hoher Biegungsfestigkeit, sondern auch von hoher Verschlussfestigkeit sein, um die Abnutzung in niedrigeren Grenzen zu halten, als es im letzten Jahrzehnt durchschnittlich der Fall war.
4. Die Verlegung soll im Schotter, und zwar unter Benutzung von grobem Packschotter und feinem Stopfschotter derart erfolgen, dass das Gleis in seinem fertigen Zustand eine wirkliche Kunststrasse darstellt.

Nicht ganz die gleiche Rangstellung bezüglich der Betriebssicherheit wie dem Gleise gebührt nach Ansicht des Vortragenden dem rollenden Material. Die unseren Schnellzügen in neuerer Zeit zu theil gewordene Ausbildung reicht an das heran, was im Interesse einer guten Beförderung als erstrebenswerth anzusehen ist, insbesondere ist die endliche Einführung der Drehgestelle mit hoher Freude zu begrüssen.

Als weiterer wichtiger Faktor für die Betriebssicherheit wird endlich die Güte der für ruhendes und rollendes Material verarbeiteten Stoffe anzusehen sein und es gereicht dem deutschen Hüttenmann zum verzeihlichen Stolz, dass unsere heimische Eisen- und Stahlindustrie sich in ihren qualitativen Leistungen von der Industrie keines anderen Landes übertreffen lässt. Die Qualitätsvorschriften unserer deutschen Staatsbahnverwaltung genügen in ihrer jetzigen Geltung vollauf allen Sicherheitsansprüchen, das Abnahmeverfahren würde indessen durch besonders auszubildende Sachverständige noch verbessert werden können.

Das sind die grossen äusseren Gesichtspunkte, die bei einer Besprechung über Betriebssicherheit und Oekonomie im Eisenbahnwesen der Berücksichtigung werth sind. Mit grosser Befriedigung ist noch die Einsetzung einer Kommission durch den Minister der öffentlichen Arbeiten zu begrüssen, welcher die Aufgabe gestellt ist, die muthmaasslichen Ursachen der Unfallhäufung in den letzten Monaten zu untersuchen und über diejenigen Mittel zu berathen, deren Anwendung eine grössere Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu gewährleisten geeignet erscheinen. Voraussichtlich wird es derselben gelingen, noch manch andere Gesichtspunkte zu erschliessen, die dem einzelnen Beobachter nicht erkennbar geworden sind. Kl.

Kartenschau.

— **Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa, Abtheilung Deutsches Reich,** von Dr. Koch und C. Opitz. Von diesem bekannten Kartenwerke, ist nunmehr eine 2. verbesserte Auflage im Maassstabe 1:600 000 im Verlage von J. J. Arndt in Leipzig erschienen, umfassend 26 Sektionen (einschliesslich 16 Nebenkarten) in neunfachem Farbendruck, eine Uebersichtskarte und einen Uebersichtsplan der Sektionen nebst alphabetischem Stations- und Ortsverzeichniss. Preis broschirt 10 ℳ, gebunden 12 ℳ.

Die Verfasser dieses Kartenwerkes, welches bereits in 1. Auflage — was Stich und Ausführung anbetraf — als mustergültig bezeichnet werden konnte, haben es verstanden die Uebersichtlichkeit und Klarheit der einzelnen Karten in der vorliegenden Auflage zu erhöhen. Ganz besondere Sorgfalt ist insbesondere darauf verwendet worden, das grosse und an Wichtigkeit fast mit jedem Tage zunehmende Gebiet der Kleinbahnen in möglichster Vollständigkeit und Ausführlichkeit zur Darstellung zu bringen, was anerkennend hervorgehoben zu werden verdient. Auch ist die Zahl der Karten, abgesehen von einer neu hinzugefügten Nebenkarte, Köln und Umgebung darstellend, noch um eine Uebersichtskarte vermehrt worden, welche sämmtliche Eisenbahnen des Deutschen Reiches enthält. In dieser sind durch verschiedenen Farbendruck Vollbahnen von Neben- und Kleinbahnen unterschieden und Schnellzugslinien von Linien ohne Schnellzugsverkehr kenntlich gemacht. Das beigegebene Stations- und Ortsverzeichniss, mit dessen Hilfe jeder gesuchte Ort leicht auffindbar ist, erhöht den Werth des Werkes ganz besonders. Es kann daher das Werk jedem im Verkehrsgewerbe beschäftigten, sei er Eisenbahnbeamter, Spediteur oder dergleichen, empfohlen werden, zumal der Preis desselben bei der vorzüglichen Ausstattung ein sehr angemessener ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn Oldenburg i/H.-Heiligenhafen. Am 17. d. Mts. wird die Nebenbahn Oldenburg i/H.-Heiligenhafen mit den Stationen Oldenburg i/H. Stadt (Haltepunkt), Göhl (Haltestelle), Heringsdorf i/H. (Haltestelle), Neukirchen i/H. (Haltestelle), Lütjenbrode (Haltepunkt) und Heiligenhafen (Bahnhof II. Kl.) dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Haltepunkte Oldenburg i/H. Stadt und Lütjenbrode sind nur für den Personenverkehr eingerichtet. Auf den übrigen Stationen können Personen, Reisegepäck, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge, Eil- und Frachtgüter abgefertigt werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten für die Stationen Oldenburg i/H. Stadt, Göhl, Heringsdorf i/H., Neukirchen i/H., Lütjenbrode und Heiligenhafen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen Göhl, Heringsdorf i/H., Neukirchen i/H und Heiligenhafen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatsbahn, sowie im Nord-Ostseeverbande in Kraft.

Für die Station Lütjenbrode haben die direkten Frachtsätze für die Beförderung von Gütern usw. erst Gültigkeit vom Tage der Einrichtung dieser Station für den Güterverkehr.

Inwieweit die vorbezeichneten Stationen später mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 6. Januar 1898. (147)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

Zufolge Eisrinnens auf der Donau wurde der zwischen unseren Stationen Gombos und Erdöd bestehende Eisenbahn-Trajektverkehr am 27. Dezember v. J. auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 6. Januar 1898. (148)

Die Direktion
der königl. ung. Staatsbahnen.

3. Güterverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Zur Uebersicht der Ermässigungen, welche im Mannheim usw. -bayerischen Kohlenverkehre auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III gewährt werden, ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 der I. Nachtrag ausgegeben worden. Derselbe ist durch die betheiligten badischen und pfälzischen Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 10. Januar 1898.
Generaldirektion. (149)

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Am 15. Januar l. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung gewisser Düngemittel ab Deutsch-Oth nach der Ostschweiz in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. Januar 1898.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion (150)
der grossh. bad. Stratseisenbahnen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif (Heft 3), rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlentarif, Staatsbahn-, Vieh- usw. Tarif. Mit dem noch bekannt zu machenden Tage der Eröffnung der Reststrecke Rippach-Poserna-Lützen, voraussichtlich am 15. Januar d. J., treten für die Stationen der Strecke Corbetha-Deuben und Rippach-Poserna-Lausen theilweise ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen. (151)

Binnenverkehr der sächsischen Staatsbahnen (normalspurige Linien), Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer, schlesisch-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. an erhält die Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt."

Diese Maassnahme gilt jedoch vorläufig nur für den Verkehr mit den Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Dresden, den 13. Januar 1898. (152)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-westösterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März 1898 treten die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc., Kleie etc. sowie Holz der Tarifhefte 1 und 2 vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen des Tarifheftes 4 vom 1. Mai 1896, sowie die für die Stationen Ebenfurth, Graz, Lebring, Leibnitz und Marburg der k. k. priv. Südbahn, Ebenfurth und Ebenfurth Mühle der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Tarifheften 5 und 6 vom 1. Juni 1872 enthaltenen Ausnahmetarifsätze für Getreide etc. und Kleie etc. ausser Kraft.

Die Abfertigung von Getreide etc., Kleie etc. und Holz zwischen Stationen der k. k. Staatsbahnen und den vorgenannten Stationen der Südbahn erfolgt vom gleichen Zeitpunkte ab auf Grund der Hefte 4 und 5 des sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbandes.

Dresden, am 15. Januar 1898. (153)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März 1898 treten in Kraft:

a) Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, gemeinschaftliches Heft vom 1. Juni 1897, enthaltend Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Aenderung von Stationsnamen und Ergänzung des Kilometerzeigers;
b) Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1897, enthaltend Frachtsätze für die Station Lobositz A.-T. E. für den Klassengutverkehr sowie die Ausnahmetarife 11 (Eisen usw.), 13 (Kalk) und 23 (Dünger usw.), neue Frachtsätze des Klassengutverkehrs für Stationen der k. k. Staatsbahnen, des Ausnahmetarifs 7 (Schwefelsäure), ermässigte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 (Kaolin) sowie erhöhte Frachtsätze der Ausnahmetarife 29 (Steinnussspäne) und 30 b (Graphit).
c) Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Malz, Kleie usw. zwischen Stationen österreichischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Gera (Reuss), Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bahnhof), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der preussischen Staatseisenbahnen, Klingenthal der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn sowie Reichenberg der k. k. priv. süduorddeutschen Verbindungsbahn andererseits.
d) Theil II, Heft 5, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der unter c genannten Bahnen.

Durch die Hefte 4 und 5 werden aufgehoben: die Frachtsätze der Ausnahmetarife für Getreide und Kleie sowie Holz der Hefte 1—5 des sächsisch-österreichischen und der Hefte 1 und 2 des sächsisch-westösterreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, ferner des Heftes 4 für den sächsisch-westösterreichisch-ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1896, endlich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide und Kleie der Hefte 5 und 6 des sächsisch-westösterreichisch-ungarischen Verbandes vom 1. Juni 1892 für die Stationen Ebenfurth, Graz, Lebring, Leibnitz und Marburg der Südbahngesellschaft und Ebenfurth und Ebenfurth-Mühle der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die Nachträge und neuen Tarifhefte können vom 14. Februar d. J. ab durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Stationen bezogen werden. Bis zur Ausgabe der Drucksachen ertheilt unser Verkehrsbüreau Dresden, Wienerstrasse 4, Auskunft.

Dresden, den 15. Januar 1898. (154)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausstellung von Bescheinigungen über Zuchtviehsendungen. Nach Maassgabe der Bestimmung im deutschen Eisenbahntarife, Theil I, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (Seite 2 des Nachtrags II) ist die Gewährung der Frachtermässigung für Zuchtvieh von der Beibringung einer Bescheinigung darüber abhängig, dass das betreffende Vieh wirklich Zuchtvieh ist.

Zur Ausstellung derartiger Bescheinigungen bei den im sächsischen Bahnbereiche zur Aufgabe gelangenden Zuchtviehsendungen sind befugt: die landwirthschaftlichen Vereine, das königliche Landstallamt in Moritzburg, die Polizeibehörden, Stadtverwaltungen, Gemeindevorstände und die Bezirksthierärzte.

Dresden, am 8. Januar 1898. (155)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 31. Dezember v. J. am 5. d. Mts. eingeführten Frachtsätze zwischen der Station Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und der Station Mannheim der badischen Staatsbahn treten mit sofortiger Gültigkeit auch für den Verkehr mit den Stationen Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt des Direktionsbezirks Mainz in Kraft.

Köln, den 12. Januar 1898. (156)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif Theil II. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1898 gelangt zum vorbezeichneten Theil II vom 1. Juli 1895 der Nachtrag I, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, zur Einführung.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt.

Stuttgart, den 11. Januar 1898. (157)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc. Ausnahmetarif, Theil III, Heft Nr. 4 (Verkehr mit Galizien). Mit 1. Februar 1898 wird der Getreidetarif, Theil III, Heft Nr. 4 vom 1. April 1895 nebst Nachtrag und Anhang aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher neben Ermässigungen auch zahlreiche Frachterhöhungen mit sich bringt, und der für zahlreiche Stationsverbindungen mangels eines Verkehrsbedürfnisses keine direkten Frachtsätze mehr enthält.

Die niedrigeren Frachtsätze des seitherigen Tarifs, ferner jene Frachtsätze, welche durch den neuen Tarif nicht ersetzt werden, bleiben noch bis zum 15. März 1898 in Kraft.

Eine Verkehrsbeschränkung bringt der neue Tarif auch insoferne mit sich, als in demselben die Einlagerung von Getreide usw. in den Lagerhäusern zu Frankfurt a/M., Gustavsburg, Mainz, Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim nicht mehr vorgesehen ist.

Der Preis des neuen Tarifs beträgt 0,40 ℳ = 0,50 Kronen für das Stück.

München, im Januar 1898. (158)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarife für den Verkehr mit Böhmen, Mähren und Schlesien, Theil II Heft Nr. 7, 8 und 9. Die oben bezeichneten für 1. Januar 1898 angekündigten Tarife gelangen mit 1. Februar 1898 zur Ausgabe.

München, im Januar 1898. (159)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1898, ermässigt sich für Kohlensendungen nach Station Königinhof der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn der Schnittfrachtsatz 2 auf Seite 18 des obengenannten Tarifs von 72 auf 64 Heller für 100 kg.

Kattowitz, den 12. Januar 1898. (160)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Kohlen- etc. Ausnahmetarif, Theil V, Heft Nr. 3. (Verkehr mit Böhmen.) Mit 1. Februar 1898 gelangt an Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1892 nebst Nachträgen I—III ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen usw. ab Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) und der priv. österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft (Lokalbahn Swolenowes-Smecna)

nach

Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckareisenbahn, der pfälzischen Eisenbahnen, der k. preussischen und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz und der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. zur Einführung.

Der neue Tarif bringt neben zahlreichen Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen mit sich; ferner sind in demselben für zahlreiche Stationsverbindungen mangels eines Verkehrsbedürfnisses keine Frachtsätze mehr vorgesehen. Die billigeren Frachtsätze des seitherigen Tarifs sowie die Frachtsätze für die im neuen Tarif nicht mehr berücksichtigten Relationen bleiben noch bis zum 15. März 1898 in Kraft.

Der Preis des neuen Tarifs beträgt 0,50 ℳ = 0,60 Kronen für das Stück.

München, im Januar 1898. (161)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreide- etc. Ausnahmetarife, Theil III Heft Nr. 2 (Verkehr mit Ungarn) und Heft Nr. 3 (Verkehr mit Böhmen, Mähren und Schlesien.) Die oben bezeichneten für 1. Januar 1898 angekündigten Getreide-Ausnahmetarife gelangen mit 1. Februar 1898 zur Einführung.

München, im Januar 1897. (162)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1895. Ermässigung der Frachtsätze für die Station Helmbrechts. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 sind die Frachtsätze für die Station Helmbrechts um folgende Beträge zu kürzen, und zwar:

a) die Frachtsätze des Allgemeinen Klassentarifs auf Seite 9, 17, 24 bis 34 des Haupttarifs, sowie auf Seite 3 des Nachtrags I, um:

Eilgut	Stückgutklasse		Wagenladungsklasse		
	I	II	A	B	C
	Centimes für 100 kg				
25	12	12	7	7	7

b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 84 (Baumwollwaaren und Garne) auf Seite 331, 335, 338 bis 342 des Haupttarifs, sowie auf Seite 37 des Nachtrags I, um:

I				II			
a		b	c	a		b	c
unter 1000 kg	von 1000 kg u. darüber	5000 kg	10000 kg	unter 1000 kg	von 1000 kg u. darüber	5000 kg	10000 kg
Centimes für 100 kg							
12	12	7	7	12	12	7	7

Wien, am 11. Januar 1898. (163)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide usw. (Ausn.-Tarif Nr. 1 auf Seite 33—43 des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1. September 1893) tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen für die in demselben aufgeführten nordungarischen Stationen im Rückvergütungswege bis auf weiteres längstens bis Ende 1898 eine Refaktie von **15** ₰ für 100 kg ohne Rücksicht auf den jeweiligen Kursstand in Kraft.

Wien, am 8. Januar 1898. (164)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Ergänzung der Bekanntmachung, betreffend Frachtsätze für leer retour gehende Fässer von Constanta loco und transit nach München. Die mit Gültigkeit vom 1. November 1897 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1898 in Nr. 84 dieses Blattes vom 27. Oktober 1897 verlautbarten Frachtsätze für leer retour gehende Fässer von Constanta loco und transit nach München C. B., Ost B. und Süd B. bei Aufgabe von mindestens 1000 kg (Ziffer b 2 und c 2), gelangen nur bei Verladung der Sendungen in die für den Biertransport besonders eingerichteten Wagen und bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 1000 kg zur Anwendung. Das darüber hinaus gehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so gerechnet, dass je angefangene 10 kg für voll gelten.

Die sub b 1 und c 1 verlautbarten Frachtsätze haben für leer retour gehende Fässer, welche nicht in einem Bier-Spezialwagen verladen werden können, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, Gültigkeit.

Wien, am 10. Januar 1898. (165)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Aufnahme des der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank gehörigen Lagerhauses in Stanislau als Reexpeditionsstelle für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1898 finden die direkten Frachtsätze der Tarife:

a) Theil II, Heft 2, für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr vom 1. Januar 1896,

b) Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach vom 1. Januar 1897 (Ausnahmetarif 2)

von der ursprünglichen Aufgabe- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station im Verkehre von Husiatyn transit und Nowosielitza transit unter Einhaltung der in den vorangeführten Tarifen für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition im Stanislauer Lagerhause der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank Anwendung.

Wien, am 26. Dezember 1897. (166)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, werden für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Stationen der französischen Ostbahnen) folgende Frachtsätze berechnet:

a) bis zum Schnittpunkte 316,80 Frcs. Gold für 1000 kg,

b) vom Schnittpunkte 76,80 Frcs. Gold für 1000 kg.

Die Fracht ist nach Maassgabe der weiter folgenden Bestimmungen getrennt bis zum und vom Schnittpunkte zu berechnen. Die Summe der so ermittelten Theilfrachten ergibt die Gesammtfracht.

Die Theilfrachten sind wie folgt zu ermitteln:

I. Für verpacktes Wildpret wird der Frachtsatz unter a) (bis zum Schnitt-

punkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jener unter b) (vom Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 50 kg pro Sendung und Frachtbrief berechnet. Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung bezw. Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann, z. B. bei Verwendung von Böcken und Stangen zum Aufhängen des Wildpretes während des Transportes, ist die Theilfracht bis zum Schnittpunkte (unter a) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jene vom Schnittpunkte (unter b) für mindestens 2500 kg pro Frachtbrief und Wagen zu berechnen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abtheilung A,
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B

für den österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverband.

Die oben bezifferten Frachtsätze finden nur Anwendung, wenn dies vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Für jede Sendung wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahn eingehoben.

Wien, am 5. Januar 1898. (167)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Erdwachs, Paraffin und Paraffinschuppen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów und vice versa	171 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów und vice versa	166 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Krakau loco und transit, Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów und vice versa	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Januar 1898. (168)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Korneuburg nach Laube	a) 184 Cts. b) 110 „

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive ad a) 12 Cts., ad b) 6 Cts. Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 10. Januar 1898. (169)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März d. J. tritt zu dem Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken einerseits und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen andererseits vom 1. März 1896 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a.: Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, welche gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden sind. Ferner werden durch den Nachtrag I die bisher im Verkehr mit der Pfalz bestandenen Tarifsätze für Einzelreise-Arbeiterkarten, welche, soweit preussische Staatsbahnstrecken in Frage kommen, zum Ausnahmesatze von 1,33 ₰ für das Kilometer gebildet sind, aufgehoben und durch normal berechnete Tarifsätze für Arbeiter-Rückfahrkarten ersetzt. Eine Preisvertheuerung tritt durch diese Tarifmaassnahme nicht ein. Der Nachtrag I kann auf den in Frage kommenden Stationen eingesehen werden. (170)

St. Johann-Saarbrücken, den 5. Jan. 1898.

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der mitbetheiligten pfälzischen Bahn.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der erforderlichen Reiserbesen, Bindfaden, Plombenschnur, Sackband, Lampendochte, Fadendochte, Tafeldochte, Lampencylinder und Plomben soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 3. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. Februar 1898.

Magdeburg, den 4. Januar 1898. (171)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser . . . . à M.	10.50
Universal-Handprofillehre . à M.	15.—
Hand-Ladelehre . . . . . à M.	90.—
Strecken- Revisions- und Transportwagen . . . . à M.	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen

Beste

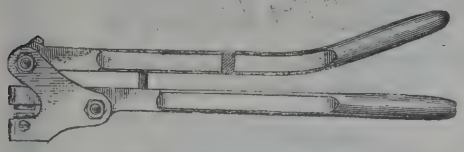
und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.
Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

PIANINOS

mit Siegel's Deutsch. Reichs-Patent Nr. 94 025 Eisen-Konstruktion haben gegen Feuchtigkeitseinflüsse **grösste Widerstandsfähigkeit,** die nicht von der durchweg üblichen Bauart erreicht wird, daher **grösste Dauerhaftigkeit,** leisten **grösste Garantie** für Stimmhaltung, haben trotz der Eisenkonstruktion **grosse edle Tonfülle,** haben nur geringes Mehrgewicht (Piano 1,30 m hoch wiegt 520 Pfund) sind nicht theurer als jetzige Qualitäts-Pianinos.

R. Siegel, Stade.

Gegründet 1849.

Die Klaviervirtuosin Frau **Johanna Susmann-Burmester, Hamburg,** urtheilt: Die Tonfülle, Klangschönheit, angenehme Anschlagsart und Repititionsfähigkeit des nach Ihrem Pat. Nr. 94 025 gebauten Pianino kommen geradezu einem Flügel gleich und haben mich im höchsten Grade überrascht.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Thieme's

Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

Condensationswasser-Ableiter

System Heintz.

Einfachster und kleinster der bis jetzt existirenden Apparate in jeder Stellung, unabhängig von Erschütterungen, sicher, ohne Dampfverlust arbeitend, und dem Einfrieren nicht ausgesetzt. Grosser Hub des Abschluss-Ventiles. Besonders geeignet als Ersatz der Schluss- und Schlauchhähne der

Dampfheizungen der Personenwagen

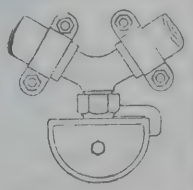
da bei deren Verwendung, die **ständigen Verluste von Dampf,** und alle **Belästigungen durch Ausströmen** desselben wegfallen.

Ersatz für die Ausblasehähne der Lokomotiven,

wo sie, weil automatisch funktionirend, die complizirten Hahnzüge u. s. w. entbehrlich machen.

Prospekte gratis und franko. Kostenlose Zurücknahme nicht entsprechender Apparate.

Referenzen: Verwaltung der französischen Ostbahn, der belgischen Staatsbahn, der Gotthardbahn und der Gr. badischen Staatsbahn. Bis jetzt ca. 2500 Apparate an Eisenbahnverwaltungen geliefert. 5500 in Bestellung.

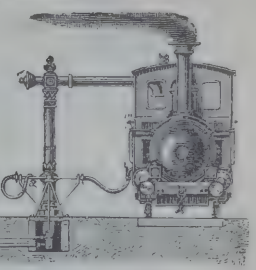


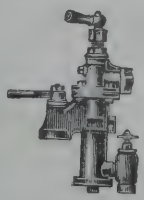
Erfinder und Fabrikant: **A. Heintz,** Mech. Werkstätte, Herstal, b. Lüttich.

Wasserstationen

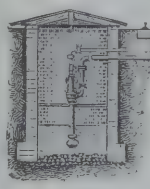
mit Pulsometer „Neuhaus"

oder Elevatorbetrieb





Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

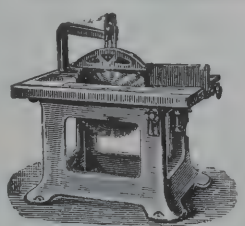
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

---

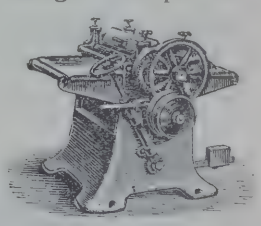
1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.



Kreissäge.

Heckner & Co.

Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

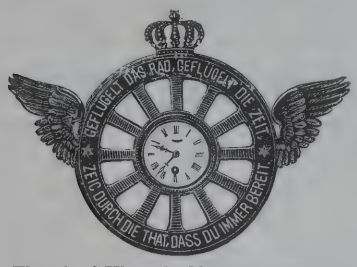
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter" in Leipzig**, Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden



Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50**, mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr. Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

Sensationelle Neuheit. ❋ Patentirt! ❋

Ocarina

aus echt Meissner **Porzellan.**

Hochelegantes Aeussere.

Grossartige Tonfülle. Alle Instrumente **chromatisch** rein **gestimmt.**

Freyer & Co., Porzellan-Ocarinafabrik, **Meissen i. S.**

Preisliste u. Notenverzeichn. grat. u. frc.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

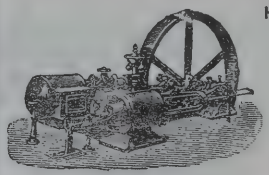
Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT
seit 1869:



Moderne Dampfmaschinen

von 4 bis 200 Pferdestärken

sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.

Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Kgl. Pr. silberne

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

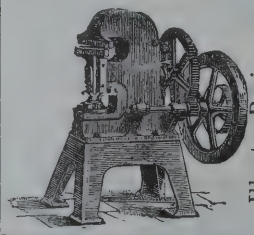
Kgl. Pr. goldene

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

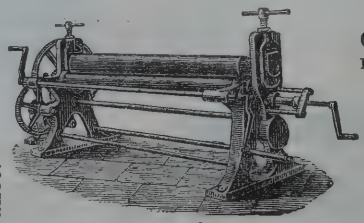
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

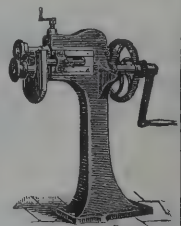
Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Wwe. Joh. Schumacher, Köln a. R., betr. Patent Barthelmess-Hemmschuhe, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

PRIVILEGIRTE STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

Nr. 5.

Zeitung des Vereins

1898.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Januar 1898.

Inhalt:

Wagenmangel und Wasserstrassen.
Gegen die sozialdemokratische Agitation im Eisenbahnpersonal.
Einiges über engl. Eisenbahnen in 1896.
Der preuss. Eisenbahnetat.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Wagenmangel; Staffeltarife. — Nebenbahnen. — Betriebsmittelpark der preuss. Staatsb. — Einnahme aus dem Schlafwagenverkehr. — Einnahme aus dem Verkauf der Platzkarten. — Direkte Verbindung zwischen Werrabahn und Frankfurt-Bebraer E. — Güterwagenbestellung. — Nebenb. Oldenburg i/H. - Heiligenhafen. — Königsberg - Cranzer E. — Westdeutsche E. — Dortmund-Emskanal. — Wagenmangel auf den bayer. Staatsb. — Main-Kanalisation. — Jahreseinnahmen d. sächs. Staatsb. — Länge der sächs. Staatsb. — Badische 2. Kammer. Staatshaushalt. — Geburstagsfeier des Kaisers.
Deutsche Kolonien: Eisenbahn nach Grossnamaland.
Oesterreich-Ungarn: Maximalarbeitszeit des Eisenbahnbetriebs - Personals. — Staatsbahnbeamte und Privatbahnbeamte. — Einnahmen der grösseren österr. Privatbahnen. — Eisenbahndirektorenkonferenz. — Konvertirung der 5 % Südbahnprioritäten. — Oesterr. Nordwestb. — Wiener Stadtbahn. — Strassenbahnprojekt Triest-Opcina. — Feuersbrunst im Bahnhof Pontebba. — Befreiung der Schifffahrtsunternehmungen von der ungar. Transportsteuer.
Belgien: Verstaatlichung d. Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger E.
Rumänien: Submission auf Güterwagen.
Vereins-Ausland: Zuschläge zu Fahrtausweisen nach Italien; Rundreisehefte. — Eisenbahnanschluss bei Küstendje. — Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen in Stockholm. — Die Türkei u. die Orientbahnen. — Garantie für die Bahn Eskichehir-Koniah; Hafenbau Haidar Pascha; Verbindungsbahn zw. Smyrna-Aidin und Eskichehir-Koniah. — Eisenbahnnetz der nordamerik. Union. — Kongobahn. — Eisenbahn Dschibuti-Harrar. — Bahnverbindung zwischen dem atlantischen u. stillen Ozean. — Baurath Hildebrandt, Chefingenieur d. Shanghai-Wusung E.
Allgemeines: Eine mittelst Flugmaschine betriebene Eisenbahn. — Verbreitung der eisernen Querschwellen. — Statistik über Krankheiten der im sächs. Bahndienst beschäftigten Personen. — Elektr. Post. — Zeitpunkt der Entdeckung der Steinkohle.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Generalversammlungen.
5. Verdingungen.
6. Verkauf von Altmaterialien.
Anzeigen.

Wagenmangel und Wasserstrassen.

In verschiedenen Verhandlungen von Vereinen zur Beförderung des weiteren Ausbaues der deutschen Wasserstrassen ist die unerfreuliche Thatsache des Mangels an Eisenbahngüterwagen in den letzten Herbstmonaten als Beweis für die Nothwendigkeit angeführt, die Eisenbahnen, insbesondere die preussischen Staatsbahnen, von einem mehr oder minder erheblichen Theil des Massenverkehrs durch Schaffung neuer Verkehrswege zu entlasten. Die Wasserstrassen sollen die Helfer in der Noth sein und wird zu dem Zwecke zunächst die Verbindung zwischen Rhein und Elbe (Mittelland-, Dortmund-Rheinkanal), die Kanalisation der Mosel und die Fortsetzung der Mainkanalisirung von neuem kräftig angestrebt.

Es erscheint auffallend, dass man den Verkehrsschwierigkeiten der Eisenbahnen durch ein anderes Beförderungsmittel, die Wasserstrassen, begegnen will. Das Naheliegendste wäre doch die hervorgetretenen Mängel im Eisenbahnwesen durch Verbesserungen und Vervollständigungen des Eisenbahnnetzes zu beheben und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auf eine den Verkehrsanforderungen entsprechende Höhe zu steigern. Aus Aeusserungen, welche bei jenen Verhandlungen gefallen sind, ist zu entnehmen, dass der Umweg vorgezogen wird, weil man mit den Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung überhaupt unzufrieden ist, sie einer eigennützigen Verwerthung des ihr thatsächlich verliehenen Verkehrsmonopols beschuldigt und meint, dieses durch Verkehrswege durchbrechen zu müssen, welche von den Eisenbahnen völlig unabhängig sind. Hierzu sollen die Wasserstrassen in ihrem weiteren Ausbau dienen.

Diese Nutzanwendung ist besonders bei der am 6. Dezember 1897 stattgehabten Generalversammlung des „Vereins für die Erbauung eines Kanals von Dortmund nach dem Rhein“ in

den Vordergrund gestellt worden. Die Versammlung, in welcher von hervorragenden Kennern des niederrheinisch-westfälischen Industriegebietes und seiner Verkehrsbedürfnisse ausführliche Berichte erstattet wurden, nahm folgende etwas schwerfällige Resolution einstimmig an:

> Der Verein zur Förderung der Erbauung eines Kanals von Dortmund nach den Rheinhäfen Duisburg-Ruhrort hält angesichts der steigenden, unser ganzes wirthschaftliches Leben und insbesondere die Arbeiter in ihren Lohnbezügen auf das Empfindlichste schädigenden Gütertransportnoth auf den dem gegenwärtigen Verkehr offenbar nicht mehr genügenden Staatsbahnlinien des Ruhrreviers die Erbauung des nunmehr seit 25 Jahren von den Betheiligten befürworteten Südemscherkanal für eine dringende Nothwendigkeit und beschliesst, an den Provinziallandtag das begründete Ersuchen zu richten,
>
> > er möge einen erneuten Antrag bezüglich der schleunigen Ausführung des Kanals bei der Staatsregierung stellen.

Es ist nicht meine Aufgabe, den Beschluss und seine in den erstatteten Berichten liegende Begründung einer Beurtheilung zu unterziehen. Nur auf einen Punkt der Ausführungen der Berichterstatter möchte ich um deshalb näher eingehen, weil er bei der Abschätzung der Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung eine wesentliche Rolle spielt und auch von anderen Seiten benutzt worden ist, um diese Leistungen in einem fragwürdigen Licht erscheinen zu lassen und die Tarifpolitik der Staatsbahnen einer herben Kritik zu unterwerfen.

Einer der Berichterstatter hob hervor, dass der Wagenumlauf bei den preussischen Staatsbahnen ein äusserst langsamer und auf $4^1/_2$ Tage zu veranschlagen wäre. „Diese Zahl, sagte der Redner, muss um so mehr Bedenken erregen, als auf den Bergwerken die Beladung und andererseits bei den Grosskonsumenten die Entladung sich auf das Schnellste vollzieht. Ebenso sind in den Rheinhäfen, wohin täglich mehr als 2000 Doppelwagen versandt werden, die vollkommensten Entladevorrichtungen vorhanden. Nach zuverlässigen Aufstellungen sind von unserer Ruhrkohle im Jahre 1896 in den Verkaufsbezirken Düsseldorf, Elberfeld, Bochum, Witten, Essen, Emmerich mehr als 7 Millionen t verblieben. Die Zahl von weiteren 8 Millionen t blieb in dem Umkreis von 200 km, während etwa 5,5 Millionen t zu den Häfen gehen. Sie sehen daraus, dass der Wagenumschlag gegenüber diesen nahen Absatzgebieten ein überaus langsamer ist und seine Verbesserung und Beschleunigung eben nur in der organischen Verbesserung des gesammten Verkehrswesens gesucht werden kann. Der Wagenmangel ist, wie gesagt, die Erscheinungsform der Verkehrskalamität, ihre Ursache liegt tiefer: sie liegt einmal in der mangelnden Gleisentwickelung, vor allem aber in der Auffassung der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber den Forderungen der Verkehrsentwickelung.“ Und wegen dieser ungenügenden Leistungen in Bezug auf Wagenumschlag und Bedienung des Massenverkehrs die merkwürdige Schlussfolgerung der Schaffung neuer von der Eisenbahn unabhängiger Verkehrswege, nämlich Wasserstrassen.

Hier wird also der langsame Wagenumlauf als Hauptursache des Wagenmangels bezeichnet und mit aller Schärfe die Behauptung aufgestellt, dass die Beförderungsleistungen der preussischen Staatsbahnen gerechtfertigten Ansprüchen nicht genügten. Es ist von Interesse an der Hand der amtlichen Statistik der preussischen Staatsbahnen zu ermitteln, ob und in wie weit die abträgliche Beurtheilung und der schwere Vorwurf begründet erscheint.

Im Rechnungsjahre 1895/96*) besassen die preussischen Staatsbahnen einen Güterwagenbestand von 225000 Stück mit 458000 Achsen, welche in jenem Jahre an Achskilometern zurückgelegt hatten

auf eigenen Strecken	.	6325 Millionen
„ fremden „	.	1332 „
zusammen		7657 Millionen

*) Neuere Zahlen liegen nicht vor.

Da jeder Wagen im grossen Durchschnitt 2 Achsen hat (genau sind es 2,03 Achsen), so betragen die geleisteten Wagenkilometer ungefähr die Hälfte der Achskilometer. Es haben mithin die Staatsbahnwagen Wagenkilometer geleistet

auf eigenen Strecken	3162 Millionen
„ fremden „	666 „
zusammen	3828 Millionen

und jeder Wagen im Durchschnitt

auf eigener Strecken	$\frac{3162 \text{ Millionen}}{225000}$	= 13800 km
„ fremden „	$\frac{666 \text{ Millionen}}{225000}$	= 2900 „
zusammen		16700 km

Die Leistungen der fremden Wagen auf preussischen Staatsbahnen (993 Millionen Achskm) sind ungleich geringer als die der Staatsbahnwagen auf fremden Strecken (1332 Millionen Achskm) und betragen nur etwa $^3/_4$ der letzteren. Es können daher zur Erleichterung und besseren Uebersichtlichkeit bei den folgenden Berechnungen diese fremden Leistungen ausser Berücksichtigung bleiben, wenn auch hierbei die Ergebnisse für die Leistungen der preussischen Staatsbahnen etwas ungünstiger ausfallen als der Wirklichkeit entspricht.

Im Jahre 1895/96 sind auf den preussischen Staatsbahnen 153 Millionen t Güter befördert; jede Tonne hat in diesem Bereich beinahe 117 km (genau 116,7 km) zurückgelegt, sodass 17870 Millionen tkm geleistet sind. Auf jeden Wagen entfällt somit eine Beförderung von 680 t und von 79—80000 tkm (genau 79422). Da jeder Wagen im Durchschnitt ein Ladegewicht von 11,4 t besitzt und auf den eigenen Strecken der Staatsbahnen 13800 km durchlaufen hat, so hätte seine Leistungsfähigkeit bei voller Ausnutzung des Ladegewichts $13800 \times 11{,}4 = 157000$ Tonnenkilometer betragen. In Wirklichkeit hat die Leistung ziemlich genau die Hälfte erreicht. Es erscheint daher die Annahme gerechtfertigt, dass jeder Wagen stets eine Ausfahrt mit voller Ladung und eine leere Rückfahrt gemacht hat.*) Man erhält dadurch die Möglichkeit die Zahl der Reisen, welche jeder Wagen im Jahre durchschnittlich zurückgelegt hat, zu ermitteln, indem man die Zahl der beförderten Tonnen durch das Ladegewicht des Wagens theilt. Jeder Wagen hat demnach $\frac{680}{11{,}4} = 59{,}65$ oder rund 60 Reisen im Jahre zurückgelegt. Da ferner der Güterwagen 16700 km (auf eigenen und fremden Strecken) durchlaufen hat, so entfällt auf jede Reise eine Entfernung von $\frac{16700}{59{,}65}$ = rund 280 km, oder 140 km einfache Fahrtlänge. Jede Tonne Gut ist auf den preussischen Staatsbahnen 116,7 km weit befördert, auf den fremden Strecken mithin 23,3 km.

Wir haben nun für jeden der 225000 Güterwagen der preussischen Staatsbahnen eine Beförderungsleistung von 680 t vertheilt auf 60 Doppelreisen zu 280 km gewonnen. Zur Beurtheilung der Grösse dieser Leistung ist zu berücksichtigen, dass das Jahr nur 300 Wagentage hat, weil an Sonn- und Feiertagen die Be-, Entladung und die Beförderung ruht. Es gehen weiter 20 Reparaturtage ab, sodass für die wirkliche Benutzung 280 Tage zur Verfügung stehen. Dann würde die Umlaufszeit bei 60 Doppelreisen $\frac{280}{60} = 4{,}66$ Tage betragen, was jedoch der Wirklichkeit nicht entspricht. Denn die Schwankungen des Güterverkehrs sind, obwohl in jener Kanalversammlung das Gegentheil behauptet worden ist, sehr beträchtlich und weit höher als sie einer der Redner darstellte, indem er die Unterschiede zwischen geringster und höchster Beanspruchung der Eisenbahnen durch den Güterverkehr auf 13 bis 18 % in den verschiedenen Jahreszeiten angab. Dieser Schätzung

*) Natürlich ist dies nur eine konstruirte theoretische Annahme, die in Wirklichkeit zwar vielfach, aber keineswegs durchweg zutrifft. Das Ergebniss der Durchschnittsberechnung wird dadurch nicht beeinträchtigt.

war lediglich der Steinkohlen- und Koksversand des Ruhrbezirks zu Grunde gelegt, welcher in der Regel allerdings nur mässigen Schwankungen unterliegt; auch waren die Beförderungsmengen mehrerer Monate zusammengezogen und einander gegenüber gestellt. Bei der einheitlichen Benutzung des Wagenparks der Staatsbahnen indess sind die Verhältnisse des Ruhrbezirks allein um so weniger ausschlaggebend, als dabei der hauptsächlichste Erreger des Wagenmangels, der Zuckerrübenverkehr, ganz ausfällt. Man muss daher den gesammten Staatsbahnverkehr ins Auge fassen. Auch ist es unzulässig die Vierteljahrsmengen einander gegenüberzustellen, man muss vielmehr, um ein richtiges Bild zu gewinnen, auf die Monatsmengen zurückgreifen. Dann ergeben sich viel beträchtlichere Schwankungen. Im Jahre 1895/96 beispielsweise hat die Zahl der in einem Monat beförderten Tonnen auf den preussischen Staatsbahnen geschwankt zwischen rund 11 000 000 t (im Juni) und über 15 500 000 t (im Oktober). Der Juni umfasste 7,23 %, der Oktober 10,21 % des Jahresverkehrs oder der Oktoberverkehr war um 41 % grösser als der Juniverkehr. Der Unterschied ist nur zum kleinsten Theil durch die geringere Zahl der Arbeitstage des Juni (23—24) gegen Oktober (27) zu erklären, in der Hauptsache liegt er in dem viel stärkeren Andrang der Gütermassen im Herbst. Wäre unter Zugrundelegung vorstehender Berechnungen der Wagenpark der preussischen Staatsbahnen in beiden Monaten gleichmässig voll ausgenutzt worden, so hätten befördert werden können

im Juni in $\frac{23-24}{4,66} = 5$ Reisen von jedem Wagen 57 t, von allen Wagen also 12 825 000 t oder über 1 750 000 t mehr als wirklich befördert sind;

im Oktober in 5,79 Reisen von jedem Wagen 66 t = 14 850 000 t von sämmtlichen Wagen oder etwa 800 000 t weniger, als wirklich befördert worden sind.

Aehnliche Unterschiede treten auch in den vorhergegangenen Jahren auf und geht daraus deutlich hervor, dass

1. der Wagenpark der preussischen Staatsbahnen in den verkehrsschwachen Monaten nicht voll ausgenutzt wird und bis 15 % hinter seiner Leistungsmöglichkeit zurückbleibt;
2. er in den verkehrsstarken Monaten erheblich mehr leistet, als nach seinen Durchschnittsleistungen zu erwarten ist;
3. die wirkliche durchschnittliche Umlaufszeit der Wagen jedenfalls geringer ist als 4,66 Tage.

Ein grosser Theil der Wagen steht während eines nicht geringen Zeitraums müssig, weil nicht genügend Ladungen vorhanden sind. Die Dauer des Müssiggangs ist natürlich eine wechselnde sowohl bei den einzelnen Wagengattungen als bei der Gesammtheit der Wagen und hängt von der wechselnden Gestaltung der wirthschaftlichen Bedürfnisse ab. Im Jahre 1895/96 war die Beförderungsleistung der Wagen nur in den Monaten August, Oktober, November und März grössser, in weiteren 4 Monaten erheblich geringer als ihre durchschnittliche Leistungsmöglichkeit und näherte sich letzterer in abermals 4 Monaten. Der Ausfall der Leistungen infolge Nichtbeschäftigung der Wagen beträgt etwa 15 %, d. h. von den 280 Beschäftigungstagen fallen 42 infolge zu geringer Beanspruchung durch den Verkehr aus. Dieser erzwungene Müssiggang soll durch die über die Leistungsmöglichkeit der Wagen gesteigerten Verkehrsansprüche von 2 bis 3 Monaten gutgemacht werden, was nur bis zu einem gewissen Grade gelingt.

Rechnet man die Zeit der erzwungenen Ruhe mit nur 40 Tagen von den ermittelten 280 Beschäftigungstagen ab, so bleiben 240 wirkliche Benutzungstage übrig und sinkt die Umlaufszeit auf vier Tage für jede Doppelreise von 280 km.

Die regelmässige Ladefrist beträgt bekanntlich 12 Tagesstunden, welche bei der Beladung auf den Zechen und sonstigen Anschlusswerken, bei der Entladung in den Hafenstationen und industriellen Werken allerdings eine Abkürzung bis auf 6 Tagesstunden erfährt. Dass aber auch hier die vollkommensten Be- und Entladevorrichtungen nicht ausreichen, um die Aufenthaltszeit der Wagen auf den Be- und Entladestationen wesentlich zu verkürzen, lehrt die Erfahrung in dem Industriebezirk jeden Tag, und zwar ist es nicht die Staatseisenbahnverwaltung allein, welche die Erfahrung macht, sondern auch die betriebführenden Privatwerke selbst. Der auf der Anschlussstation leer eintreffende Wagen wird nach Verlauf einiger Stunden dem Werk zugeführt, daselbst in der Regel in einem Zeitraum von 8 Stunden an die eigentliche Ladestelle gebracht, beladen und zur Zurückführung wieder bereit gestellt, dann zur Anschlussstation zurückgeholt, hier mit anderen nach derselben Richtung beladenen Wagen zusammengestellt und nach dem nächsten Sammelbahnhof überführt. Alle diese Verrichtungen nehmen einen Zeitraum von mindestens 12 bis 16 Stunden in Anspruch; eine Abkürzung ist nicht möglich, weil sowohl auf der Anschlussstation wie auf dem Anschlusswerk doch immer ein allmähliches Sammeln der leeren und beladenen Wagen zu ganzen Bedienungszügen stattfinden muss und es selbstredend ausgeschlossen ist jeden einzelnen Wagen sowie er leer der Station zugelaufen und auf dem Anschlusswerk beladen ist, für sich zu befördern und zu behandeln. Das Ansammeln und Zusammenstellen eines Bedienungszuges von 40 bis 60 Wagen aber erfordert Zeit und die vollkommenen Beladevorrichtungen der Zechen ändern daran nichts. Ein Doppelschacht fördert in achtstündiger Schicht 80 Wagen zu 10 t, in einer Stunde 10 Wagen. Es sind mithin schon 4 bis 6 Stunden Förderung erforderlich, um einen Bedienungszug zu beladen, und 6 bis 8 Stunden, um ihn zur Abholung fertig zu machen. Auf dem Sammelbahnhof erleidet der beladene Wagen wieder einen Aufenthalt von mehreren Stunden. Da die 50 Wagen eines Schleppzuges in 10 bis 20 Vertheilungsgleise ablaufen müssen, um hier mit den ebenso behandelten Wagen von 10 bis 20 weiteren Schleppzügen zu richtig geordneten Zügen vereinigt zu werden, auf jedem Ablaufberg aber durchschnittlich in der Stunde 2 bis 3 Schleppzüge zur Behandlung gelangen, so erfordert die Zusammenstellung jener 10 bis 20 Züge einen Zeitaufwand von 4 bis 8, bei ungünstigem Wetter aber von mehr Stunden und ebenso lange dauert der Aufenthalt des einzelnen Wagens auf der Sammelstation.*)

Es ist hiernach klar, dass der leer in den Industriebezirk gelangende Wagen gute 24 Stunden gebraucht, um ihn beladen wieder zu verlassen. Jeder Wagen hat eben zu viele Manipulationen durchzumachen, bevor er von der Einbruch- zur Anschlussstation, von dieser zu dem Anschlusswerk gelangt, hier beladen und zurückgegeben wird, und nun wieder den umständlichen Weg zurück macht.

Genau dieselben Schwierigkeiten liegen bei der Entladung in den Rheinhäfen vor. Hier müssen die Züge nach ihrem Eintreffen auf der Anschlussstation zunächst von neuem nach den zahlreichen Entladeplätzen, deren es in jedem grossen Hafen mehrere hundert gibt, geordnet werden. Die Ordnung erfordert einen Zeitaufwand von mehreren Stunden, ebenso die Zuführung der einzelnen Bedienungszüge nach den verschiedenen Hafengruppen, das Bereitstellen der Wagen an den Kippern, Trichtern, Lagerplätzen. Von dem Eintreffen auf der Anschlussstation bis zum Beginn der wirklichen Entladung vergeht auch hier ein Zeitraum von 10 bis 12 Stunden, für die Entladung selbst ist ein solcher von 6 Tagesstunden vorgesehen, welche jedoch bei ungünstigem Eintreffen in den späten Nachmittagsstunden bis in den nächsten Tag hineinreichen. Der Aufenthalt der Wagen in den Häfen und ihren Anschlussstationen währt daher keinesfalls unter 24 Stunden, häufig mehr. Und wie wenig sich

*) Dieser Aufenthalt könnte vermieden werden, wenn die besonders stark fördernden Zechen, welche regelmässigen beträchtlichen Versand nach bestimmten Stationen, z. B. den Rheinhafenstationen haben, sich angelegen sein lassen wollten, ihn schon auf dem Zechenbahnhof zu ganzen Zügen zusammenzustellen. Die Bemühungen der Eisenbahnverwaltung dies zu erreichen, sind jedoch im grossen und ganzen erfolglos geblieben, theils wegen der nicht ausreichenden Gleisanlagen der Anschlusswerke, theils wegen sonstiger in der Sache selbst liegender Schwierigkeiten.

hieran ändern lässt, beweist sehr deutlich der Umstand, dass der Duisburger Hafen, welcher mit seinen gesammten Eisenbahnanlagen sich im Eigenthum und Betrieb der Stadt befindet, mindestens ebenso lange Wagenumlaufszeiten gebraucht als der von der Staatsbahnverwaltung betriebene Ruhrorter und Hochfelder Hafen. Dabei sind die Eisenbahnanlagen des Duisburger Hafens erst in den letzten Jahren nach einheitlichem Plane sehr weiträumig angelegt und reichlich ausgestattet, sodass bei ihrem Betrieb alle die mehr oder minder zeitraubenden Mängel entfallen, welche den Jahrzehnte alten, stückweise entstandenen Ruhrorter Anlagen naturgemäss anhaften. Die Erklärung für den anscheinend so langsamen und schwerfälligen Betrieb liegt in der gewaltigen Ausdehnung der Hafenanlagen, in ihrer ausserordentlichen Verzweigung und Verästelung, in den grossen Massen, welche hier bewegt werden, und in den besonders starken Schwankungen, welchen der Umschlagsverkehr mit seiner Abhängigkeit von den Wasserständen ausgesetzt ist. Die Bahnhöfe Ruhrort und Duisburg, einschliesslich der Hafenbahnhöfe, umfassen jeder 90—100 km Gleise, die Hafenbahnhöfe allein 54 km (Ruhrort) und 66 km (Duisburg). Es sind daher Strecken von beträchtlicher Kilometerlänge zu durchfahren, um die Wagen von den Rangirgleisen zu den Entladestellen und zurück zu bewegen. Wenn dann bei starkem Verkehr in Ruhrort täglich 2—3 000, in Duisburg 1 500—2 000 Wagen be- und entladen werden, also ungefähr die doppelte Wagenzahl hin- und hergeschoben werden muss, so sind das für einzelne Stationen ganz hervorragende Leistungen, von denen man sich eine Vorstellung machen kann, wenn man bedenkt, dass die täglich bewegten Wagen in Ruhrort allein einen Aufstellungsraum von 30—50 km Gleise in Anspruch nehmen.

Jedenfalls ist es ein Irrthum der Kanalfreunde, wenn sie annehmen, dass die Umlaufszeit der Wagen bei den kurzen Entfernungen zwischen dem Industriebezirk und den Rheinhäfen eine entsprechend rasche wäre. Für die Beladung auf den Zechen und sonstigen Werken, für die Entladung in den Häfen ist — einschliesslich der Zuführung zu den Be- und Entladestellen sowie der Zurechtstellung und Ordnung der Wagen — jedes Mal ein Zeitraum von reichlich 24 Stunden erforderlich, zusammen 2—2½ Tage; einen halben bis einen ganzen Tag beansprucht die Hinbeförderung der beladenen, die Rückbeförderung der leeren Wagen. Der Umlauf beträgt mithin 3 Tage, bei einer Durchschnittsentfernung der Verladeorte bis zu den Häfen von 25 km. Die Wagen legen in dieser Zeit 50 km und bei 240 Benutzungstagen im Jahr 80 Reisen mit 4 000 km zurück. Und diese Rechnung ist jedenfalls noch sehr günstig angestellt, weil die Dauer des Wagenmüssigganges bei dem Wasser-Umschlagsverkehr ungleich länger währt, als bei dem übrigen Verkehr. Wenn oben nachgewiesen ist, dass der Verkehr des stärksten Monats über 40 % höher als derjenige des schwächsten Monats ist, so steigen diese Unterschiede bei dem Umschlagsverkehr in der Regel auf hunderte von Prozenten. Selbst in dem für den Umschlagsverkehr ungewöhnlich günstigen Jahr 1896 sind nach Ruhrort in dem verkehrsschwächsten Monat (Januar) täglich 1 000, in dem stärksten (Juli) 2 000 Ladungen Kohlen und Koks befördert worden. Der Unterschied beträgt also hier 100 %. Auch ist es allgemein nicht richtig, dass die Hilfe des Wasserweges hauptsächlich zur Entlastung des Eisenbahnweges in den verkehrsstärksten Herbstmonaten dient. Bei gutem Wasserstande ist der Umschlagsverkehr auch in den Herbstmonaten stark; seinen tiefsten Stand erreicht er regelmässig in den ersten 3—4 Monaten des Jahres, in welchen vom Wagenmangel fast nie die Rede ist. Dagegen ist auch der beste Sommerwasserstand nicht ausreichend, um die Herbstbezüge in den von dem Wasserumschlag bedienten Gebieten überflüssig zu machen. Sobald auf den guten Sommerwasserstand ungünstiger Herbstwasserstand folgt — was am Rhein die Regel ist —, so muss die Eisenbahn für die ausfallenden Herbstbezüge doch helfend eingreifen.

Was rücksichtlich der Be- und Entladezeiten für den Nahverkehr des Industriebezirks mit den Rheinhäfen gilt, trifft im grossen und ganzen für den gesammten Güterverkehr der preussischen Staatsbahnen zu. Man wird ganz allgemein bei jeder Reise eines Güterwagens je einen Tag für die Be- und Entladung einschliesslich der Vorbereitung und Beendigung des Ladegeschäfts (Zuführung des Wagens zur Beladestelle, Bereitstellung, Einordnung in den Zug, Ausordnung, Laderechtstellung, Wiedereinstellung in den Leerzug) annehmen müssen. Dann bleiben von der ermittelten durchschnittlich viertägigen Doppelreise nur zwei eigentliche Beförderungstage übrig, d. h. es legt jeder Güterwagen im Jahre 120 Beförderungstage und an jedem derselben 140 km zurück, während 120 Tage auf die Be- und Entladung nebst Vorbereitung und Beendigung und endlich 120 Tage auf die nothgedrungene Musse infolge geringen Verkehrs, auf die Sonn-, Fest- und Reparaturtage entfallen. Ich glaube nicht, dass man das Ergebniss als ein ungünstiges ansehen darf. Man muss bedenken, dass es sich um Durchschnittsermittelungen für ein ausgedehntes Gebiet mit den grössten Mannigfaltigkeiten in Bezug auf Verkehr und Betrieb, und für die sehr bedeutende Wagenzahl von mehreren hunderttausend Stück handelt; dass naturgemäss im einzelnen und bei günstigen Verhältnissen sowie bei ganz besonderen Anstrengungen ungleich höhere Leistungen erzielt werden; dass fast ein Drittel der Staatsbahnen aus Nebenbahnen ohne Nachtdienst, mit langsamer Beförderung besteht; dass auch ein Theil der Hauptbahnen, mangels vorhandenen Bedürfnisses, des Nachtdienstes, also eines ununterbrochenen Betriebes entbehrt. Andererseits sind wieder bei den verkehrsstarken Strecken störende Hindernisse einer flotten Beförderung der Gütermassen vorhanden, namentlich die zahlreichen Abzweigungs- und Uebergangspunkte des dichten westlichen und mittleren Netzes, welche die Bildung und Durchführung direkter Züge erschweren und zu unerwünschten Aufenthalten nöthigen. Endlich ist hervorzuheben, dass die Be- und Entladefristen, welche dem Publikum zur Verfügung stehen, sehr reichlich bemessen sind und vielfach über das Bedürfniss hinausgehen. Trägt man diesen und noch manchen anderen Erwägungen gebührend Rücksicht, so wird man sich schwerlich der Meinung verschliessen können, dass die Klagen der Essener Kanalversammlung über unzureichende Leistungsfähigkeit des Wagenparks der preussischen Staatsbahnen und über zu lange Umlaufszeit der Wagen der sachlichen Begründung entbehren. Ich bin im Gegentheil der Ansicht, dass das, was hier geleistet wird, so ansehnlich ist, dass eine nennenswerthe Steigerung der Durchschnittsleistungen der einzelnen Wagen wenig wahrscheinlich ist — am allerwenigsten dann, wenn der Wasserumschlagsverkehr, den Bestrebungen der Essener Versammlung gemäss, eine weitere erhebliche Vermehrung erfahren sollte.

Zur Begründung dieser Auffassung brauche ich nur die vorhin ermittelten Zahlen nebeneinander zu stellen:

Jahresleistungen eines Güterwagens der preussischen Staatsbahnen:

im allgemeinen:	im Verkehr der Rheinhäfen Ruhrort-Duisburg:
60 Doppelreisen,	80 Doppelreisen,
280 km Länge jeder Doppelreise,	50 km Länge jeder Doppelreise,
16 800 „ Länge der gesammten Reisen im Jahr.	4 000 „ Länge der gesammten Reisen im Jahr.

In dem kurzen Hafenverkehr leisten die Güterwagen noch nicht den vierten Theil des Durchschnitts im Gesammtverkehr. Das ist keine Besonderheit des Eisenbahnverkehrs, sondern kehrt bei allen Beförderungswegen wieder. Auch im gewöhnlichen Strassen- wie im Wasserverkehr ist die Be- und Entladezeit des Nah- und des Fernverkehrs gleich lang und deshalb die gesammte Beförderungsdauer bei kurzen Beförderungsstrecken verhältnissmässig viel grösser als bei langen.

Bei dem Schiffsverkehr mit seinen grossen Beförderungsgefässen hat dies zur Folge, dass Nahverkehr überhaupt nicht

oder nur in ganz besonderen Ausnahmefällen*) stattfindet; der mit der Ein- und Ausladung verknüpfte Zeitaufwand steigert die Beförderungskosten derart, dass es nicht mehr lohnend ist, die Güterbeförderung auf kurze Entfernung vorzunehmen und dass man sie den anderen Verkehrswegen (Strassen, Eisenbahnen) überlassen muss. Bei jeder Güterbewegung ist die Ueberwindung einer Entfernung Zweck der Handlung; je grösser die zu überwindende Entfernung ist, um so günstiger muss sich das Verhältniss zwischen Ladezeit und Beförderungszeit gestalten und ein um so grösserer wirthschaftlicher Effekt wird mit der Beförderungsleistung in der Regel erzielt werden. Die Eisenbahnen von dem Fernverkehr zurückhalten zu wollen, ist wirthschaftlich verkehrt und die Verkehrtheit wird dadurch nicht geringer, dass der Umschlagsverkehr, welcher den Eisenbahnverkehr ersetzen soll, mit seinem vervielfachten Ladegeschäft die Beförderung ganz besonders verlangsamt und häufig zur Verschlechterung der Waare führt.**)

Die Ermittelungen über die Wagenleistungen im Nah- und Fernverkehr legen den Wunsch nahe, die Rückwirkung der Leistungen in beiden Verkehrsarten auf die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen kennen zu lernen. Auch hier begegnet man in den Kreisen der Wasserstrassenfreunde den wunderlichsten Anschauungen, wie das unten angegebene Beispiel erhärtet. Durch die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennmaterialien ohne gleichzeitige Ermässigung der Wasserumschlagssätze sollen die Schifffahrtsinteressen in der empfindlichsten Weise beeinträchtigt sein. Die an soche Klagen geknüpften Forderungen der Ermässigungen der Frachtsätze auch für kurze Entfernungen spitzen sich auf die viel erörterte Streitfrage zu, ob nach der Entfernung abgestaffelte Sätze wirthschaftlich und tariftechnisch berechtigt sind. Ich will hier nur die letzte Seite von dem Gesichtspunkte der Einnahmewirthschaft aus kurz streifen.

Die Einnahmen der preussischen Staatsbahnen aus dem Güterverkehr haben im Rechnungsjahre 1895/96 betragen 697 000 000 ℳ. oder auf den Güterwagen $\frac{697\,000\,000}{225\,000} = 3\,097$ ℳ. Da jeder Wagen auf den preussischen Staatsbahnen 13 800 km zurückgelegt hat, so entfallen auf das Wagenkilometer (leer und beladen) 22,4 ₰ und auf das beladene Wagenkilometer 44,8 ₰. Da jeder Wagen 60 Reisen zurücklegte, so werden durch jede Reise für die Staatsbahnen erlöst $\frac{3\,097}{60}$ = 51,6 ℳ. Für die gesammte Länge jeder Reise von 280 km ergibt sich unter der Voraussetzung, dass die fremden Bahnen denselben Einheitssatz von 22,4 ₰ eingenommen haben, ein Erlös von 62,7 ℳ. und für die 60 Reisen im Jahre von 3 762 ℳ. für den Wagen.

Im Verkehr zwischen dem Industriebezirk und den Rheinhäfen dagegen beträgt die Einnahme für 80 Doppelreisen mit 4 000 km Beförderungsstrecke nach dem Einheitssatz von 22,4 ₰ für das Wagenkilometer 896 ℳ. für den Wagen und 11,2 ℳ. für die Reise. Nimmt man aber die tarifmässige Fracht für eine Durchschnittsentfernung von 25 km mit 15 ℳ., so entstände eine Einnahme von 80 × 15 = 1 200 ℳ. In Wirklichkeit ist wegen der vielen Ausnahmen des Rheinhafentarifs von der regelmässigen Tarifbildung die Fracht durchschnittlich nicht höher als 14 ℳ.; hiervon gehen 0,75—1,50 ℳ., durchschnittlich 1 ℳ. Hafenfracht ab, welche den Hafeneigenthümern (Stadt Duisburg, Strombauverwaltung) zu gute kommt, so dass für die Eisenbahnverwaltung ein Erlös von 13 ℳ. für die Reise = 1 040 ℳ. für den Wagen im Jahre verbleibt — der dritte Theil der Einnahme der Staatsbahnen für jeden Wagen aus dem Gesammtverkehr.

Annähernd dasselbe Verhältniss der Leistungen und Einnahmen wird bei näherer Berechnung wohl überall im Nah- und Fernverkehr hervortreten; in Rücksicht auf den Wagenverbrauch leistet der Nahverkehr nur den vierten Theil des Fernverkehrs und schafft im günstigen Falle den dritten Theil derjenigen Einnahme, welche ein Wagen im Fernverkehr liefert. Schlagender lässt sich die Zweckmässigkeit nach der Entfernung abgestaffelter Tarifsätze im Eisenbahngüterverkehr von der eisenbahntechnischen Seite her wohl nicht beweisen.

Dass die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung keine vollkommenen sind, vielmehr der Steigerung und Besserung nach manchen Richtungen hin bedürfen, dass ihre Anlagen unausgesetzt ergänzt und vervollständigt, ihre Betriebsmittel vermehrt werden müssen — davon sind die Leiter dieses gewaltigen Verkehrsinstituts gewiss ebenso durchdrungen, wie die Redner der Essener Kanalversammlung. Da der Verkehr, die Grundlage des Eisenbahnwesens, etwas durchaus schwankendes und unstetiges ist, so darf es wahrlich nicht Wunder nehmen, wenn seine Anforderungen hin und wieder grösser sind, als die augenblickliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen; das Gleiche wiederholt sich oft genug auf anderen Gebieten des Wirthschaftslebens und muss überwunden werden, so gut wie es geht. Kein verständiger Mensch hat den westfälischen Zechen und Kokereien einen Vorwurf daraus gemacht, dass sie in den letzten beiden Jahren eines ebenso erfreulichen wie unvermutheten und nachhaltigen Aufschwungs industrieller Thätigkeit nicht immer im Stande waren, die geforderten Mengen Kohlen und Koks zu liefern, obwohl hierdurch gewiss wirthschaftliche Nachtheile und Unbequemlichkeiten nicht geringer Art entstanden sind und obwohl die Kohlenwerke selbst damit auf den Vortheil gründlichster Ausnutzung der günstigen Verhältnisse zum Theil verzichten mussten. Ebenso wenig aber ist es berechtigt und sachlich begründet, gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung den Vorwurf engherziger Ausnutzung ihres sogenannten Verkehrsmonopols zu erheben, wenn sie, von dem plötzlichen Aufschwung der Industrie nicht minder überrascht wie diese selbst, vorüber-

*) Ein solcher Ausnahmefall liegt bei der Versorgung Berlins vor. Unter den auf dem Wasserwege eingehenden Zufuhren befinden sich grosse Massen von Ziegel- und Kalksteinen (beinahe 2 000 000 t), welche zum allergrössten Theil aus der unmittelbaren Umgebung Berlins herrühren. Die Kahnschifffahrt, die Be- und Entladung erfolgt in der urwüchsigsten Weise und erfordert sehr geringes Betriebskapital. Dies, die ungemeine Genügsamkeit der Schiffer, die günstige Lage der Ziegeleien und der Rüdersdorfer Kalkwerke unmittelbar am Wasser ermöglichen die Zufuhren auf dem Wasserwege, der überdies eine verhältnissmässig leichte und rasche Vorwärtsbewegung gestattet.

Hierbei möchte ich einen in der Essener Kanalversammlung vorgekommenen Irrthum nicht unberücksichtigt lassen. Einer der Redner verstieg sich zu der Behauptung, dass die 13 (!) in Berlin mündenden grossen Eisenbahnen zusammen sowohl an Gewicht wie auch an Werth nicht soviel Güter nach Berlin lieferten als die Spree. Bekanntlich münden in Berlin nur 11 grosse (d. h. Voll-) Bahnen, die zwischen 4 500 000 t und 5 000 000 t einführen, während die Wasserzufuhr dagegen regelmässig etwas zurückbleibt. In Bezug auf den Werth überwiegt natürlich die Eisenbahnzufuhr ganz bedeutend, da sie nicht blos Rohstoffe, sondern auch hochwerthige Fabrikate, welche bei der Wasserzufuhr fast vollständig fehlen, in grossem Umfange einführt, z. B. im Jahre 1896 150 000 t Sammelgüter, d. h. zu Wagenladungen vereinigte Stückgüter, mehrere 100 000 t Eisenfabrikate usw.

**) In einem Artikel der „Rheinisch-westfälischen Zeitung“ vom 11. Dezember 1897 wird in der heftigsten Weise gegen die Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnen gewettert. Die Politik sei eine ganz verfehlte, weil sie den Wasserumschlag nicht direkt begünstige, sondern es vorzöge, Kampftarife gegen die Wasserstrassen einzuführen, womit der Rohstofftarif gemeint ist. Der Artikel ist nur dahin zu verstehen, dass die Eisenbahnen sich in der Hauptsache auf den Verkehr nach und von den Wasserumschlagsplätzen überall da beschränken sollten, wo ausreichende Wasserstrassen vorhanden wären, und dass sie den Verkehr auf grössere Entfernungen nur da vermitteln dürften, wo keine Wasserverbindungen zur Verfügung ständen. Diese Politik empfiehlt der Verfasser des Artikels den Staatsbahnen namentlich wegen der damit für sie verknüpften pekuniären Vortheile!

gehend den Verkehrsanforderungen nicht voll gerecht zu werden vermag. Von einer solchen Ausnutzung könnte mit Recht gesprochen werden, wenn die Staatseisenbahnverwaltung unthätig den gesteigerten Verkehrsansprüchen gegenüberstände oder, dem Beispiel der Industrie folgend, den Aufschwung zur Erhöhung der Preise für ihre Leistungen benutzen wollte. Jenes ist nicht der Fall und vor letzterem ist die Industrie zu ihrem Glück durch das Staatsmonopol nicht nur geschützt — nein, die Staatsverwaltung setzt im Gegentheil die Kohlentarife während des Aufschwungs und während der gleichzeitigen Steigerung der Gehälter, Löhne und Materialienpreise erheblich herab; eine Monopolausnutzung, wie sie gewiss nicht häufig vorkommt. „Es bleibt also nichts weiter übrig, als dieses Monopol (der Staatseisenbahnverwaltung) durch einen davon unabhängigen Verkehrsweg zu brechen" sagt einer der Berichterstatter der Essener Kanalversammlung. Wenn mir der Nachweis gelungen sein sollte, dass die Begründung dieses etwas gewaltsamen Vorgehens mit ungenügenden Leistungen der Staatsbahnen in Bezug auf Wagenumlauf und mit ihrem schwerfälligen Betrieb verfehlt ist, so bin ich den Berichterstattern jener Versammlung zu Dank verpflichtet, weil sie mich genöhigt haben, die Gründe für ihre scharfen Urtheile auf ihre Berechtigung durch die vorstehende Auseinandersetzung zu prüfen.

Essen, Januar 1898. Todt.

Gegen die sozialdemokratische Agitation im Eisenbahnpersonal.

Keine deutsche Verwaltung, ja vielleicht kein zweites Unternehmen auf der Erde hat ein so zahlreiches Personal aufzuweisen, wie die preussische Staatsbahnverwaltung. Nach der Denkschrift des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten über den Stand der Betriebssicherheit usw. auf den Staatsbahnen werden im Jahresdurchschnitt 1897/98 im Staatsbahnbereich voraussichtlich 325 000 Beamte und Arbeiter beschäftigt sein. Der Staat ist demnach als Inhaber der Eisenbahnen in Preussen wie im übrigen Deutschland weitaus der grösste Arbeitgeber und muss beständig darauf bedacht sein, zunächst durch Besserstellung seines Personals, durch Wohlfahrtseinrichtungen usw. die sozialrevolutionäre Agitation unschädlich zu machen und fernzuhalten. In dieser Richtung sind die deutschen Eisenbahnverwaltungen, wie jeder unbefangene Beobachter anerkennen wird, thätig und man darf es ihnen als ein unschätzbares Verdienst nachrühmen, wenn bisher das deutsche Eisenbahnpersonal in Pflichttreue ausharrte, wenn Deutschland verschont blieb von Eisenbahnarbeiter-Ausständen, wie sie in anderen Ländern ausbrachen und bedenkliche Verkehrsstockungen hervorriefen oder mindestens zeitweilig befürchtet wurden.

Anspannend und aufreibend ist in der Eisenbahnverwaltung der Dienst für die Beamten wie für die Arbeiter, er erfordert ihre volle Kraft, zuweilen sogar Ueberanstrengung, er erheischt Hingebung und Aufopferung. Obwohl die Lage der Angestellten wie der Arbeiter fortgesetzt aufgebessert worden ist, so lässt sich doch nicht leugnen, dass den Anforderungen, die der Eisenbahndienst stellt, die Besoldung vielleicht noch nicht immer entspricht, dass darüber mancherlei Unzufriedenheit besteht, berechtigte, aber auch unberechtigte, wie denn dem heute lebenden Geschlecht die Zufriedenheit abhanden gekommen zu sein scheint. Schon seit Jahren waren die sozialdemokratischen und sonstigen radikalrevolutionären Agitatoren bemüht, diese vielköpfige Arbeiterschaft, die für den öffentlichen Verkehr geradezu unentbehrlich ist, in ihre Gefolgschaft zu bringen. Im Auslande, wo das Privatbahnsystem vorwiegt, hatten sie auch einige Erfolge. Es bestehen in England, Nordamerika, Frankreich, Oesterreich, Italien, Spanien und Holland Verbände von Eisenbahnarbeitern, die mehr oder minder sozialrevolutionären Bestrebungen zuneigen. Seit dem Jahre 1893 versammelten sich Vertreter dieser Verbände wiederholt zu internationalen Eisenbahnarbeiter-Kongressen und beriethen u. a. über die Gründung einer internationalen Widerstandskasse. Nur in Deutschland hatten die sozialdemokratischen Bestrebungen nicht den geringsten greifbaren Erfolg, obwohl sie schon lange vorhanden waren. Denn bereits im Jahre 1877 veröffentlichte der Sozialdemokrat Kräcker eine Agitationsschrift unter dem Titel „Lohn und Leben der Breslauer Eisenarbeiter". Im Mai 1890 traten in Magdeburg 12 angebliche „Delegirte" zu einem Kongress preussischer Eisenbahnarbeiter zusammen und beschlossen u. a. die Gründung eines Organs und örtlicher Fachvereine, ohne indessen diese Beschlüsse durchführen zu können. Dazu gehörten natürlich in erster Reihe wirkliche Eisenbahnarbeiter und diese waren wenigstens nicht in genügender Anzahl zusammenzubringen. In neuester Zeit hat man die alten Bestrebungen wieder aufgenommen und einen „Verband der Eisenbahner Deutschlands" mit dem Sitz in Hamburg zustande gebracht. Dieser Verband ist in Wirklichkeit eine sozialdemokratische Parteischöpfung mit dem Zweck, in erster Reihe dem Parteiinteresse zu dienen. Das ergibt sich aus der ganzen Thätigkeit des Verbandes, insbesondere aus seinem Verbandsorgan, dem „Weckruf der Eisenbahner", der seit dem 1. Mai 1897 halbmonatlich in Hamburg erscheint.

Es war verdienstvoll und zeitgemäss, dass diese Bestrebungen, die in das Eisenbahnpersonal hineingetragen werden sollten, nunmehr eine nachdrückliche Zurückweisung erfahren haben aus den Kreisen des Eisenbahnpersonals selbst. Zu diesem Zweck hatten die Vorstände von 8 Eisenbahnervereinen am 13. Januar d. J. eine Protestversammlung in Berlin veranstaltet, die von etwa 1 000 Personen besucht worden war. Da der Eintritt zu dieser Versammlung nur Eisenbahnbeamten und -Arbeitern gestattet war, so sahen sich die sozialdemokratischen Agitatoren von vornherein ausgeschlossen. Dagegen erblickte man in der Versammlung eine Reihe höherer Eisenbahnbeamter, u. a. die Herren Oberbaurath Dr. zur Nieden, die Regierungs- und Bauräthe Grapow, Böttcher, Bödeker und v. Schütz, den Eisenbahndirektor Gronewald u. a.

In seinem einleitenden Bericht hob Stationsassistent Scharr vom „Deutschen Eisenbahn-Beamtenverein" sofort den wunden Punkt der sozialdemokratischen Organisationsversuche unter den Eisenbahnern treffend hervor, indem er die Fragen aufwarf: Hat der Hamburger „Verband der Eisenbahner Deutschlands" die Berechtigung, sich so zu nennen? Hat die Sozialdemokratie ein Recht, sich als die berufene Vertreterin der Eisenbahner hinzustellen? Diese Fragen wird kein Eisenbahner bejahen können, wenn er vernimmt, dass der Vorsitzende des Hamburger Verbandes ein ehemaliger, aus seinem Amte entfernter Stationsgehilfe ist und dass in der sozialdemokratischen Agitation für die Organisation der Eisenbahner in Hamburg, Magdeburg und Leipzig sich u. a. Buchdrucker, Konditoren, Handlungsgehilfen und Journalisten hervorgethan haben. Durch die Bezeichnung „Verband der Eisenbahner Deutschlands" wird die öffentliche Meinung getäuscht und eine unrichtige Vorstellung über die Zusammensetzung dieses Verbandes hervorgerufen.

Nach den Darlegungen des Stationsassistenten Scharr ist der Hamburger Verband bemüht, durch planmässige Verhetzungen der Beamten- und Arbeiterkategorien untereinander Uneinigkeit und Zwietracht zu erzeugen, um dann auf so zersetztem Boden seinen Samen auszustreuen. Bezeichnend für die Taktik des Hamburger Verbandes war, wie Stationsassistent Scharr mittheilte, der Umstand, dass in der ersten Probenummer seines Organs versichert wurde, die Gewerkschaft sei frei von sozialdemokratischen Bestrebungen, dass man sich aber in

der zweiten Nummer selbst Lügen strafte, indem man zugestand, ohne Sozialdemokratie könne die Gewerkschaft nicht bestehen. Gegenüber solchen Bestrebungen, sagte Stationsassistent Scharr, dürfen die wirklichen Eisenbahner nicht gleichgültig bleiben. Die Beamten ständen sich besser, als viele andere, weil ihre Zukunft gesichert sei, deshalb müssten sie sich aber auch hervorthun. Keinesfalls sollten sie sich besser dünken, als die Nichtbeamten. Jede Kategorie suche sich heutzutage abzuschliessen, das sei aber falsch. Der Vorgesetzte solle ein Vertreter des ganzen sein. Bringen ihm seine Unterstellten Achtung und Liebe entgegen, so werde ihnen mit gleichem Maasse gedient werden. Von besonderem Vortheil wäre eine rege Betheiligung der höheren Beamten an den Vereinigungen der ihnen unterstellten Beamten und Arbeiter. Eine Klarlegung der Lage könne für alle Betheiligten nur vortheilhaft sein, sie würden sich gegenseitig besser kennen lernen und berechtigte Bestrebungen würden sich leicht in die rechtlichen Bahnen lenken lassen. Denjenigen Berufsgenossen, denen Bedienstete zugetheilt sind, müsse eindringlich ans Herz gelegt werden, das Wohl der ihnen anvertrauten Leute stets im Auge zu behalten. Das oft scharfe und rücksichtslose Vorgehen wegen Geringfügigkeiten sei nicht mehr zeitgemäss. Die Behandlung der Unterstellten möge ernst sein, wie es der Beruf verlange, aber auch gerecht und wohlwollend. Eine angemessene Behandlung, wie sie die höheren Beamten von ihren Vorgesetzten erwarten, erwarten auch von den ersteren die niederen Beamten und sie werde immer dankbar anerkannt werden. Auch die Eisenbahner wollen ihre Lage verbessern und an den Errungenschaften der Zeit grösseren Antheil erlangen. Dieses Streben sei verständlich, aber jedes Uebermaass müsse dabei vermieden werden. Jeder dürfe sein Interesse wahrnehmen, insoweit dadurch nicht etwa die Interessen anderer verletzt würden. Um seine Ziele zu erreichen, brauche aber der Eisenbahner keinen Hamburger Verband. Der Eisenbahner werde sich von keiner politischen Partei ins Schlepptau nehmen lassen, er habe es nicht nöthig, der „Rothen Internationale“ zu folgen. Dem Herrn Bebel würde es wohl gefallen, wenn im gegebenen Augenblick der gewaltige Apparat der Eisenbahn stillstände, wenn die grosse Masse der Eisenbahnangestellten ein willenloses Werkzeug in seiner Hand wäre, damit durch Eisenbahnstreiks im Falle eines Krieges eine Hemmung der rechtzeitigen Truppenansammlung einträte. „Wir sind zu stolz, weiter noch diesen Parasiten an unserem Eisenbahnkörper haften zu lassen und vor aller Welt wollen wir heute das Zeugniss ablegen, dass wir mit dem sozialdemokratischen Verbande der Eisenbahner Deutschlands nichts zu thun haben. Den Elementen, die noch weiter die Brandfackel des Hasses in unsere Reihen werfen, rufen wir ein energisches Halt zu. Hinaus mit diesem Gesindel! Ans Vaterland, ans theure, schliess Dich an! Treu wollen wir stehen zu Kaiser und Reich, zu König und Vaterland!“

In einer packenden Ansprache verglich sodann der Abg. Ring das, was der Staat als Inhaber der Eisenbahnen für seine Angestellten gethan hat, mit dem, was die sozialdemokratischen Agitatoren und Zeitungen verheissen. Als im vorigen Jahre der preussische Staat zur Erhöhung der Beamtenbesoldungen schritt, konnte man in den sozialdemokratischen Blättern lesen, dass voraussichtlich nur die höheren Rangstufen berücksichtigt oder mindestens stark bevorzugt werden würden. Thatsächlich betrugen die Gehaltserhöhungen für die Beamten bis zur dritten Rangklasse 2 500 000 ℳ, für diejenigen der dritten bis fünften Rangklasse 7 500 000 ℳ und für die weiter darunter stehenden 11 500 000 ℳ. Die Behauptungen der sozialdemokratischen Agitatoren waren also wieder einmal falsch gewesen. Ausserdem ersuchte das preussische Abgeordnetenhaus noch die Regierung in einer besonderen Resolution, für eine Ausgleichung der Härten und Benachtheiligungen in den Verhältnissen der Unterbeamten Sorge zu tragen. Inzwischen hat, wie aus dem neuen Etat hervorgeht, die Staatsregierung dieser Anregung bereits entsprochen. Nach Feststellung dieser Thatsachen kennzeichnete der Abg. Ring die Agitationen und Verhetzungen der Sozialdemokratie, welche die Grenzen des Erlaubten oft und bedenklich überschreiten. Ist nicht jeder deutsche Mann entrüstet, wenn er erfährt, dass das sozialdemokratische Centralorgan in Bezug auf Kaiser Wilhelm den Grossen zu schreiben wagte: „Dieser Heldengreis ist den weitesten Kreisen des Volkes schnuppe geworden?“ Von dem deutschen Heere, das 1870/71 die Franzosen besiegte, also von dem deutschen Volke, sagten die sozialdemokratischen Agitatoren, dass alle Gefängnisse nicht ausgereicht haben würden, wenn alle damals von deutschen Soldaten in Frankreich verübten Eigenthumsvergehen gerichtet worden wären! Gegen solche Unverschämtheiten, rief der Abg. Ring, müsse man auf das Allerschärfste Front machen mit dem Kaiserruf: „Für ehrliche Arbeit und gegen den Umsturz!“

Welche Taktik die Sozialdemokratie gegenüber den Eisenbahnern befolgt, ist klar ersichtlich. In dem sozialdemokratischen „Volkslexikon“ des Abg. Wurm wurde als das beste Vorbild der zu schaffenden sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation die technisch musterhafte Organisation des modernen Eisenbahnwesens hingestellt, das ebenfalls unbeholfen begonnen und nachher die ganze Welt revolutionirt habe und noch weiter revolutionire. In den Köpfen und Herzen auch der Eisenbahnarbeiter und -Beamten sollen alle edleren und höheren, alle loyalen und nationalen Gefühle erstickt werden, damit aus ihnen eine verbitterte revolutionäre, willenlose Masse zusammengeballt wird zur Herstellung des sogenannten grossen Kladderadatsch, dessen Eintreten der Abg. Bebel etwas verfrüht für dieses Jahr in Aussicht gestellt hat. Man versucht auf's neue, was die Volksverführer aller Zeiten gethan haben, man verspricht den minder bemittelten Kreisen den Himmel auf Erden, obwohl man selbst recht gut weiss, dass diese Versprechungen niemals gehalten werden können. Wenn man sich erinnert, dass in gewissen sozialdemokratischen Betrieben, wie u. a. in sozialdemokratischen Konsumvereinen, die Angestellten weit über das Maass des Zulässigen hinaus ausgebeutet werden, und insbesondere über allzu lange Arbeitszeit klagen, so darf man mit Recht daraus schliessen, dass auch dereinst im sozialdemokratischen Zukunftsstaat, sollte er, was Gott verhüte, jemals verwirklicht werden, die Eisenbahnarbeiter und Eisenbahnbeamten nichts weniger als zufrieden sein könnten, ja voraussichtlich auf das Rücksichtsloseste behandelt und angespannt werden würden. Das liegt nun einmal im Wesen dieses Zukunftsstaates, der seine Angehörigen nur als Nummern behandelt.

Grossen Eindruck machte es auf die Versammlung, als die Vorstände der vertretenen 8 Eisenbahnervereine, des deutschen Eisenbahnbeamten-Vereins Hannover, Bezirksverein Berlin, der Vereinigung der Stationsvorsteher und Verwalter der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, des Wohlfahrtsübereinkommens der Eisenbahn-Telegraphenbeamten, des Vereins Deutscher Lokomotivführer, Kreis I Berlin, des Vereins Berliner Lokomotivführer, des Verbands Deutscher Eisenbahn-Wagenmeister und Vereins der Wagenmeister in Berlin, des Vereins der Bahnsteigschaffner und Portiers, des Vereins der Eisenbahn-Wagenwärter, sich nacheinander erhoben und die Erklärung abgaben, dass ihren Vereinen sozialdemokratische Mitglieder nicht angehörten, dass sie mit dem sozialdemokratischen Eisenbahnerverbande nichts zu thun haben wollen, weil dieser Verband nur politische, nur sozialdemokratische Zwecke verfolgt.

Bemerkenswerth war besonders die Erklärung des Wagenmeisters Bramann vom Verband deutscher Eisenbahn-Wagenmeister: Wir alle sind praktische Handwerker, sagte er. In der Lehrzeit wurden wir vom Meister gut erzogen und von falschen Gedanken abgebracht. Als Gesellen haben wir die Wanderzeit durchgemacht und beim Militär gedient. Dann sind wir Meister geworden, wirkliche Handwerksmeister. Im ganzen Deutschen Reich gibt es nicht einen echten deutschen Handwerksmeister, der Sozialdemokrat wäre. Lebhafter Beifall begleitete diese schlichten Worte.

Auch was Büreaudiätar Stein als letzter Redner sagte, verdient erwähnt zu werden. Es sei zweifellos, dass ein Beamter unmöglich Sozialdemokrat sein könne. Wenn es dennoch, was nicht zu behaupten, aber doch anzunehmen sei, unter den niederen Beamten Leute gäbe, die sich zur Sozialdemokratie bekennen, so seien nach seiner Ansicht die Vorgesetzten zum Theil selbst Schuld daran, einfach und allein aus dem Grunde, weil sie nicht immer genügend Rede und Antwort stünden, wenn sie von Leuten, die ihnen unterstellt sind, befragt werden. Diese fühlten sich dann im ablehnenden Falle veranlasst, zu den Landtags- und Reichstagsabgeordneten zu gehen, vielfach ebenfalls ohne Erfolg. Zuletzt würden sie den Vorgesetzten gegenüber verschlossen und gerade diejenigen, die nicht offen und ehrlich mit der Sprache herausgingen, wendeten sich häufig den sozialdemokratischen Agitatoren zu und lieferten ihnen Material zur Diskreditirung der vorgesetzten Behörden. Zu vielen sozialdemokratischen Versammlungen würden die Eisenbahnbediensteten eingeladen. Da sollten sie auch hingehen, aber nur, um den Verleumdungen entgegenzutreten und mannhaft zu bekennen: Wir Eisenbahnbeamten stehen treu zu Kaiser und Reich. Eisenbahndirektor de Terra in Guben habe die Angestellten aufgefordert, gegebenenfalls ihre Wünsche gemeinschaftlich ohne Scheu den vorgesetzten Behörden zu unterbreiten. In den meisten Fällen werde alsdann bei vorhandenen Missständen Abhilfe getroffen werden. Sei auch die Staatsverwaltung nicht immer in der Lage, gleich zu helfen, so dürfe man sich doch nicht der Sozialdemokratie in die Arme werfen, sondern müsse ausharren und durch gemeinschaftliches Zusammenschliessen zu erreichen trachten, was auf loyalem Wege zu erreichen ist.

Alle Redner ernteten lebhaften Beifall und es gelangte schliesslich folgende Resolution einstimmig zur Annahme:

„Die im Neuen königlichen Operntheater (Kroll) versammelten Eisenbahnbeamten und -Arbeiter erheben energisch Protest dagegen, dass sich die in Hamburg gebildete Vereinigung von Eisenbahnarbeitern und ehemaligen Hilfsbeamten als ‚Verband der Eisenbahner Deutschlands' hinstellt. Dieser Vereinigung wird jedes Recht abgesprochen, sich den Titel ‚Eisenbahner' beizulegen; der gesammte Eisenbahnbeamtenstand ist zu stolz, um sich mit den Mitgliedern des Hamburger Verbands auf eine Stufe zu stellen, sondern erklärt sich in moralischer wie sozialer Beziehung weit über ihm stehend. Das Eindringen sozialdemokratischer Lehren in den Eisenbahnbeamtenstand weisen wir energisch zurück, da wir die sozialdemokratische Partei weder als berufene Vertreterin unserer Interessen anerkennen, noch derselben jemals den Auftrag ertheilt haben, unsere Wünsche zu vertreten. Die Versammelten sind beseelt von dem Wunsche, in ihrem Berufe nicht blos untereinander, sondern auch mit den Eisenbahnarbeitern, ebenso wie mit den Verwaltungen wie seither in gutem Einvernehmen zu leben und zu wirken und sind überzeugt, dass das Wohl und die wirthschaftliche und soziale Lage der Beamten und Arbeiter den Eisenbahnverwaltungen nicht gleichgültig ist, sondern warm am Herzen liegt und haben zu denselben sowie zu den Regierungen und Volksvertretungen das Vertrauen, dass sie berechtigten Bitten und Wünschen des Personals jederzeit wohlwollendes Gehör und im Rahmen von Recht und Billigkeit auch Berücksichtigung gewähren werden."

Wenn die Interessenten der Sozialdemokratie etwa der Meinung sein sollten, auch die deutschen Eisenbahnbeamten und Eisenbahnarbeiter unter ihren Einfluss und in ihre Gefolgschaft bringen zu können oder theilweise schon gebracht zu haben, so hat die Berliner Protestversammlung mit der angenommenen Resolution unzweideutig gezeigt, dass die sozialdemokratischen Agitationen unter den deutschen Eisenbahnern auf nennenswerthen Erfolg nicht zu rechnen haben. —

Der Geist, von welchem die Berliner Versammlung beseelt war, gereicht ohne Zweifel der preussischen Beamten- und Arbeiterschaft zur Ehre, nicht minder aber auch der Verwaltung selbst, die trotz der wüsten Hetzereien der Umsturzparteien sich das Vertrauen ihrer Leute zu erhalten wusste. Kein billig denkender Mensch wird es den unteren Eisenbahnbediensteten verargen wollen, wenn sie innerhalb vernünftiger Grenzen und auf legalem Boden eine weitere Verbesserung ihrer wirthschaftlichen und sozialen Lage erstreben, obwohl gewiss zuzugeben ist, dass speziell bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung schon viel in dieser Richtung gethan wurde.

Die Wünsche, die hinsichtlich des Verhältnisses des unteren Eisenbahnpersonals zu ihren direkten Vorgesetzten geäussert wurden, verdienen unseres Erachtens volle Berücksichtigung. Die persönlichen und dienstlichen Beziehungen zwischen Vorgesetzten und Untergebenen erfordern gerade in unserer, sozial so bewegten, Zeit eine besonders sorgsame Pflege, wenn das gegenseitige Verständniss, das gegenseitige Vertrauen gewahrt bleiben soll.

Mancher — sonst vielleicht sehr tüchtige und im Grunde genommen auch wohlmeinende — Vorstand im inneren und äusseren Dienst mag mitunter gerade dieser Frage noch zu wenig Aufmerksamkeit zuwenden — sei es, weil er im Interesse des Dienstes eine besonders grosse Unnahbarkeit an den Tag legen zu müssen glaubt oder weil ihn ein übermässig gesteigertes Selbstbewusstsein vom näheren Verkehr mit seinen Untergebenen abhält. Hierdurch wird unter Umständen eine Entfremdung und Verbitterung des Personals hervorgerufen, die recht leicht vermieden werden könnte. Alle Maassnahmen, welche von der Verwaltung im Interesse des unteren Personals getroffen werden, verfehlen zumeist ihren Eindruck, wenn sich das Personal von seinem direkten Vorgesetzten rücksichtslos behandelt sieht. Die Unzufriedenheit, welche hierdurch erzeugt wird, richtet sich erfahrungsgemäss nicht nur gegen den unmittelbaren Vorgesetzten, sondern gegen die Verwaltung im allgemeinen, und der Schlusseffekt ist oft, dass selbst der wohlgesinnte Beamte oder Arbeiter schliesslich in das Lager der Unzufriedenen hinübergedrängt wird.

Vielleicht könnten auch die Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung noch manches thun. Die Frage, ob ein Beamter zur Stellung eines Vorstandes qualifizirt sei, sollte sich nicht nur darnach beantworten, ob er den dienstlichen Anforderungen entspricht bezw. ob er zum Verkehr mit dem Publikum geeignet ist, sondern ganz besonders auch darnach, ob nach seinen Charaktereigenschaften, seinem ganzen Auftreten eine angemessene und verständige Behandlung des unterstellten Personals erwartet werden kann. Leute, die dieser Voraussetzung nicht entsprechen, möchten grundsätzlich von Stellungen ausgeschlossen werden, in denen sie mit Untergebenen zu thun haben, mag ihre sonstige Qualifikation noch so ausser Zweifel stehen, denn der grösste Schaden, den eine Eisenbahnverwaltung unter den jetzigen Verhältnissen erleiden kann, ist der, dass ihr Personal durch ungeeignete Behandlung „verprellt" wird.

Wenn weiter in der Versammlung der Wunsch geäussert wurde, dass in Zukunft auch seitens der höheren Beamten ein regeres Interesse und eine erhöhte Theilnahme an den korporativen Bestrebungen und Vereinigungen des unteren Personals bekundet werde, so möchten wir auch dem vollständig beistimmen. Bei aller Theilnahme, welche in deutschen Eisenbahnkreisen den berechtigten, auf Förderung der Standesinteressen abzielenden Bestrebungen der unteren Bahnorgane entgegengebracht wird, kranken manche von den höheren Beamten noch an einer gewissen Absonderungssucht, die sich manchmal im gegenseitigen Verkehr der einzelnen Beamtengruppen über die Gebühr geltend macht. Es ist ganz gewiss nicht damit gethan, wenn die höheren Beamten ausnahmsweise — wie bei besonderen festlichen Gelegenheiten, Stiftungsfesten, Geburtstagen der Landesherren usw. — an Veranstaltungen der unterstellten Bediensteten theil nehmen. Ein gegenseitiges Verständniss, welches die Grundlage des persönlichen Vertrauens bildet, wird sich nur herausbilden, wenn die höheren Beamten den niedriger Stehenden sich auch sonst menschlich

näher zu bringen suchen. Die unteren Organe müssen sehen, dass es sich bei dem Besuch ihrer Vereinigungen usw. nicht um eine, durch äussere Verhältnisse gebotene Courtoisie handelt, sondern dass es ihren Vorgesetzten Herzenssache ist, sie und ihre Bestrebungen kennen zu lernen. Alsdann wird manches Missverständniss, manches Vorurtheil, welches jetzt von aussen geflissentlich in die Kreise der unteren Bahnorgane hineingetragen wird, von selbst verschwinden.

Hoffen wir, dass auch in dieser Richtung den Wünschen, die in der Berliner Versammlung von gutgesinnter und verständiger Seite geäussert wurden, die weitgehendste Berücksichtigung zu theil werde.

Einiges über englische Eisenbahnen im Jahre 1896.

Der englische Berichterstatter des „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer", W. M. Acworth, bringt in dem genannten Blatt einige beachtenswerthe Notizen aus dem Rechenschaftsbericht des „Board of Trade" über das englische Eisenbahnwesen im Jahre 1896.

Unter der Spitzmarke „Zugeständnisse an das Personal" wird unter anderem mitgetheilt:

Von allen dem Personal gewährten Zugeständnissen ist keines so wichtig, als das der Nordostgesellschaft, welche nach dem grossen Streik, der in Newcastle im Frühjahr 1896 sich abspielte, den Entschluss fasste, die ganze Frage der Löhne und Arbeitszeit einem Schiedsgericht zu unterwerfen. Nach einer 23 tägigen eingehenden Untersuchung fällte der Vorsitzende des Schiedsgerichts, Lord James Heresford, eine Entscheidung, welche voraussichtlich der Gesellschaft 500 000 ℳ jährliche Kosten für Lohnerhöhungen verursachen wird. Diese Zahl allein bedeutet — wenn man berücksichtigt, dass die Gesellschaft stets den Ruf einer wohlwollenden Arbeitgeberin gehabt hat — ein wichtiges Zugeständniss. Von grundsätzlicher Bedeutung ist aber die Zulassung eines Schiedsgerichts in derartigen Angelegenheiten.

Der Vorsitzende des Aufsichtsraths hat dessen Ansichten über diesen Punkt in einer Versammlung der Aktionäre höchst freimüthig erörtert. Der Aufsichtsrath sei zwar überzeugt, so führte er aus, dass die Gesellschaft bei festem Ausharren den Kampf gegen die Angestellten nicht nur ausgehalten, sondern auch bald siegreich durchgefochten hätte; es wäre auch wohl der grösste Theil des am Streik nicht betheiligten Personals bei der Arbeit geblieben, aber solch ein Kampf wäre der Gesellschaft und den Bediensteten theuer zu stehen gekommen und hätte die wirthschaftlichen Verhältnisse der ganzen am Bahnunternehmen interessirten Bevölkerung in Mitleidenschaft gezogen. Ein aufs Aeusserste ausgedehnter Streik würde auch nothwendigerweise für eine Reihe von Jahren die im allgemeinen guten Beziehungen zwischen dem Personal und der Verwaltung vernichtet haben.

Der mit grösster Gewissenhaftigkeit ausgearbeitete Schiedsspruch des Lord James bringt zunächst bis ins kleinste die auf Lohn und Arbeitszeit aller Arten von Bediensteten bezüglichen Thatsachen und stellt als Endergebniss der Erhebungen dann den Grundsatz auf, dass der Arbeitstag, dessen Länge von 8 bis zu 11 Stunden je nach der Art des Dienstes angenommen ist, die Einheit für die Löhnung zu bilden habe. Maassgebend ist die Dienstbereitschaft; diese vorausgesetzt, wird für den Arbeitstag ohne Rücksicht auf die wirkliche Arbeitszeit volle Löhnung gewährt. Ueberstunden werden mit einem Zuschlag von 25 %, Sonntagsarbeiten mit 50 % Zuschlag bezahlt. Die Einführung des Tages als Löhnungseinheit ist hierbei das Wesentlichste, denn so unterschiedlich auch die Löhnungsangelegenheit bei den verschiedenen englischen Eisenbahnen sonst gehandhabt wird, es besteht doch der allgemeine Brauch, nicht den Tag, sondern die Woche als Löhnungseinheit zu rechnen. Hat z. B. ein Arbeiter bei täglich achtstündiger Arbeitszeit wöchentlich 48 Stunden zu leisten, so muss er mit dem festgesetzten Wochenlohn zufrieden sein, sofern die Gesammtarbeitszeit in der Woche nicht über 48 Stunden hinausgeht. Es ist also ohne Belang, ob an einzelnen Tagen die Arbeitszeit auf 12—14 Stunden ausgedehnt wird, wenn dieselbe nur an anderen Tagen der Woche eine entsprechend geringere ist. Ueberstunden kommen erst zur Anrechnung, wenn die wöchentliche Gesammtarbeitszeit 48 Stunden überschreitet.

Anzeichen, dass andere Gesellschaften dem Beispiele der Nordostgesellschaft folgen und das Schiedsgericht zulassen werden, treten bisher nicht hervor; man kann sogar behaupten, dass die anderen Gesellschaften weit entfernt sind, das Vorgehen der Nordostgesellschaft zu billigen. Aber ausser Zweifel steht, dass die englischen Bahnen mit der Erhöhung der Löhne und der Verminderung der Arbeitszeit noch lange nicht am Ende sind; das beweisen die Berichte über die Versammlungen der Aufsichtsräthe für das erste Halbjahr 1897 verglichen mit den Berichten für den gleichen Zeitraum 1896. Auf 23 der grössten englischen Bahnen einschliesslich Schottland und Irland sind zwar die Einnahmen im ersten Halbjahr 1897 um 1 300 000 £ grösser gewesen als im gleichen Zeitraum 1896; drei Viertel dieses Zuwachses sind aber durch erhöhte Betriebskosten aufgezehrt worden, von welchen die Löhne den Hauptantheil ausmachten.

Die grosse Nordbahn hat beispielsweise von 57 000 £, um welche die Betriebskosten sich erhöhten, 43 000 £ für Lohnaufbesserungen aufgewendet.

Eine weitere Quelle der Erhöhung der Ausgaben wird zweifellos das von dem Parlament angenommene Gesetz über die Unfallentschädigung der Arbeiter bilden. Die Wirkungen des erst 1898 in Kraft tretenden Gesetzes lassen sich zwar gegenwärtig noch nicht voll übersehen, man darf aber mit Bestimmtheit voraussetzen, dass aus allen Unfällen, deren Opfer Eisenbahnbedienstete ohne eigenes Verschulden werden, den Gesellschaften schwere Lasten entstehen werden.

Während der Verhandlungen des Parlaments über das Gesetz war die Frage viel umstritten, ob es den Arbeitern gestattet sein sollte, auf die Wohlthaten des Gesetzes durch Vertrag mit dem Arbeitgeber zu verzichten. Man entschied sich schliesslich dafür, dass der Verzicht statthaft sei, wenn der staatliche Aufsichtsbeamte über die auf Gegenseitigkeit begründeten freien Hilfskassen bescheinigte, dass der Arbeitgeber durch geeignete Maassnahmen seinem Arbeiter bei vorkommendem Unfall mindestens die gleichen Vortheile gewährleiste, welche in Ermangelung eines Uebereinkommens das Gesetz gewähren würde. Es scheint indessen, als wenn diese Bestimmung keine praktische Wirkung haben werde, wenigstens was die Eisenbahnen angeht; denn alle Vorsitzenden der grossen Gesellschaften, welche freie Hilfskassen besitzen, haben sehr unumwunden ihre Meinung dahin ausgesprochen, dass diese freien Kassen verschwinden müssen.

Ferner bespricht Mr. Acworth die dem Publikum gemachten Zugeständnisse. Des bedeutenden Erfolges, welchen die Tarifermässigung auf den Versand landwirthschaftlicher Erzeugnisse als Stückgut gehabt hat, ist bereits in einer früheren Nummer dieser Zeitung Erwähnung geschehen.

Wir haben noch der erheblichen Verbesserungen im Personenverkehr zu gedenken. Zwar ist im Punkte der Geschwindigkeit gegenwärtig im Vergleich zu den höchsten Leistungen während der Sommerzeiten 1895 und 1896 zwischen London und Schottland ein Rückgang zu verzeichnen, diese Züge fahren indessen immer noch ausgezeichnet, namentlich in Schottland auf der Caledonischen Linie. Ein Schnellzug zwischen London und Schottland mit einem Gewicht von 270 t (ohne Maschine und Tender) hat kürzlich die Strecke von Carlisle nach Edin-

bourg (163 km) in 102 Minuten zurückgelegt, d. s. rund 96 km in der Stunde. Dabei liegen Carlisle und Edinbourg nahezu auf Meereshöhe, während dazwischen zwei Punkte in 305 und 265 m Meereshöhe sich befinden.

Die grosse Ostbahn hat im Laufe dieses Sommers in ihren Schienensträngen auf freier Strecke Wasserbehälter untergebracht, welche den Zügen das Durchfahren zwischen London und Walsham (211 km) ohne Aufenthalt ermöglichen. Damit tritt die grosse Ostbahn zum ersten Mal in die Reihe der Bahnen, deren Züge 100 englische Meilen (161 km) und mehr ohne Aufenthalt durchfahren. Vor etwa $1^1/_2$ Jahren belief sich die Zahl dieser Züge bei allen englischen Bahnen auf 35, gegenwärtig ist sie auf 68 gestiegen. Drei Gesellschaften sind hauptsächlich dabei betheiligt, die grosse Westbahn mit 12, die London-Nordwestbahn mit 15 und die grosse Nordbahn mit 19 Zügen. Die grosse Westbahn hat insofern den Vorrang, als die Strecke von Paddington nach Exeter (312 km) die längste überhaupt vorkommende ist, welche ohne Aufenthalt durchfahren wird und zwar in 3 Stunden 43 Minuten, d. i. mit 85,9 km in der Stunde. Die Strecke von Paddington nach Bath (173,4 km) wird in einer Stunde 57 Minuten, d. i. mit 88,4 km in der Stunde zurückgelegt. Bemerkenswerth ist, dass der erstgenannte Zug die Strecke Exeter-Plymouth (83,7 km) in 72 Minuten durchfährt, obgleich eine Strecke von 48,3 km wohl die stärksten Steigungen enthält, welche man auf einer Hauptbahn irgendwo vorfindet. Die Strecke war ursprünglich von Brunel für den atmosphärischen Betrieb gebaut und wurde auch einige Monate lang nach diesem System betrieben. Die Steigungen betragen auf eine beträchtliche Zahl von Kilometern 1 : 39 und 1 : 40.

Die Erfolge der grossen Westbahn, welche in diesem Sommer zum ersten Mal Exeter schneller erreicht hat, als die rivalisirende Südwestbahn auf ihrer 37 km kürzeren Linie, treiben die erstgenannte Gesellschaft zu weiteren Anstrengungen, um auch auf ihren anderen Linien, die durchweg länger sind, als die konkurrirenden, den Vorrang zu erlangen. Zu diesem Zwecke werden zunächst an 2 Punkten (Bath und Bristol) Zweigstrecken gebaut, durch welche nicht nur erhebliche Verkürzungen, sondern auch nennenswerthe Verbesserungen der Gradiente erreicht werden.

Schliesslich ist noch erwähnenswerth, dass in England für die Nebenbahnen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von 20 englischen Meilen (32,2 km) in der Stunde zugelassen ist, die Errichtung von Schranken an sämmtlichen in Schienenhöhe liegenden Wegeübergängen gefordert wird. An jedem Uebergang muss ausserdem ein Wärter zum Oeffnen und Schliessen der Schranken angestellt sein. Zugschranken sind also im allgemeinen nicht zulässig, Ausnahmen bedingen in jedem Falle die Genehmigung des Handelsamtes (Board of Trade). Die Erfüllung dieser Bedingungen mag für reiche Gesellschaften, die solche Bahnen nur in geringem Umfange und für besondere Zwecke bauen wollen, nicht besonders ins Gewicht fallen, bildet aber für den Ausbau eines Nebenbahnnetzes zur Aufschliessung wirthschaftlich zurückstehender Gegenden ein ernstliches Hinderniss.

Graudenz, im Januar 1898. Struck.

Der preussische Eisenbahnetat

für 1898/99, der Nettovoranschlag der preussischen Staats-Einnahmen und Ausgaben ergibt als Reinerträge bei den Eisenbahnen 515 800 000 ℳ. Charakteristisch für den Eisenbahnetat ist die starke Steigerung sowohl der Einnahmen als der dauernden und einmaligen Ausgaben. Die Einnahmen der vom Staat verwalteten Eisenbahnen sind von 1 110 210 350 ℳ auf 1 202 814 600 ℳ., also um 92 604 250 ℳ oder über 8 % gestiegen. Die Steigerung bei den Betriebseinnahmen im engeren Sinne ist noch grösser, denn die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 299 084 000 ℳ auf 320 788 000 ℳ., also um 21 704 000 ℳ., die aus dem Güterverkehr von 735 805 000 ℳ auf 799 570 000 ℳ., also um 63 765 000 ℳ gestiegen. Die Betriebseinnahmen im engeren Sinne sind mithin im ganzen um 85 469 000 ℳ höher als im Vorjahre eingesetzt. In diesen Zahlen spiegelt sich die aufsteigende Entwickelung des Verkehrs in deutlicher Weise wieder. Entsprechend dieser Zunahme des Verkehrs weisen auch die dauernden Ausgaben auf der ganzen Linie eine erhebliche Vermehrung auf. An Gehältern sind nicht weniger als 19 385 200 ℳ mehr als im vorigen Etat eingestellt; die Vermehrung der Ausgaben beruht nur zu einem Theile auf der im Vorjahre beschlossenen Erhöhung der Gehälter der mittleren und höheren Beamten; zum grösseren Theile ist sie verursacht durch die Vermehrung der etatsmässigen Stellen. Diese Vermehrung hat auch eine Erhöhung der Ausgaben für Wohnungsgeldzuschüsse im Betrage von 2 143 300 ℳ zur Folge. Trotz der sehr erheblichen Vermehrung der Zahl der etatsmässig angestellten Beamten ist für den Aufwand zur Remunerirung von Hilfsarbeitern, zu den Löhnen und zu Stellenzulagen ein Mehraufwand von 2 870 700 ℳ vorgesehen.

In noch erheblicherem Maasse als die persönlichen Ausgaben sind mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr die sächlichen Ausgaben in höherem Betrage eingestellt. Für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien beträgt die Mehrausgabe 5 128 000 ℳ. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen sind 10 424 000 ℳ., für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen sind 14 124 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingestellt. Allein diese drei Posten repräsentiren zusammen eine Mehrausgabe von nahezu 30 000 000 ℳ. Am stärksten ist die Vermehrung der Ausgaben für Betriebsmittel; sie erreicht die Höhe von annähernd 13 %. Von dem Umfange der Staatsbahnverwaltung erhält man ein richtiges Bild, wenn man sieht, dass allein für die baulichen Anlagen und die Betriebsmittel 125 614 000 ℳ. bezw. 117 703 000 ℳ. in den Etat eingestellt sind. Ausser diesen im Ordinarium für bauliche Anlagen und Betriebsmittel ausgeworfenen Summen finden sich bekanntlich noch im Extraordinarium erhebliche Beträge für dieselben Zwecke. Den Mehreinnahmen aus den preussischen Staatsbahnen steht im ganzen eine dauernde Mehrausgabe von 59 044 400 ℳ gegenüber und im ganzen wird von der Mehreinnahme der Eisenbahnverwaltung von zusammen 92 596 417 ℳ der Betrag von 59 470 697 ℳ durch die Vermehrung der dauernden Ausgaben verbraucht; der Unterschied rührt davon her, dass der preussische Staat auch an einer Reihe von Eisenbahnen betheiligt ist, welche nicht preussische Staatsbahnen sind und dass ausserdem der Eisenbahn die Kosten der Centralverwaltung der Eisenbahnen zur Last fallen. Der Ueberschuss der Einnahmen der preussischen Eisenbahnverwaltung über die dauernden Ausgaben ist im Etat auf nicht weniger als 33 125 720 ℳ höher veranschlagt als pro 1897/98. Wenn trotzdem nach dem Etat nur 4 161 920 ℳ mehr als im laufenden Jahre aus den Eisenbahnüberschüssen für andere Staatszwecke verfügbar bleiben, so liegt der Grund in der sehr starken Erhöhung des Extraordinariums. Nach Abzug der Beiträge des Reichs stellt sich nämlich der Zuschuss zum Extraordinarium um nicht weniger als 28 963 800 ℳ höher als im Vorjahre. In dem Extraordinarium sind 25 000 000 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel für bereits bestehende Staatsbahnen bestimmt, ausserdem ist zum ersten Male ein Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke in Höhe von 5 000 000 ℳ ausgebracht. Für die Erweiterung und Verbesserung der baulichen Anlagen der bestehenden Staatsbahnen sind nicht weniger als 44 338 000 ℳ ausgesetzt. Es sind also für 1898 im Ordinarium und Extraordinarium zusammen für Betriebsmittel 142 703 000 ℳ und für bauliche Anlagen 169 952 000 ℳ vorgesehen.

Der grösste Theil der jetzt im Extraordinarium des Etats ausgebrachten Ausgaben für Erweiterung der baulichen Anlagen und für Vermehrung der Betriebsmittel der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen wurde früher bekanntlich neben dem Etat durch Kreditgesetze bewilligt. Je höher die betreffenden Positionen des Extraordinariums bemessen sind, um so mehr verkürzt sich demzufolge auch der für andere Staatszwecke verwendbare Eisenbahnüberschuss. Trotz der ganz ungewöhnlich hohen Dotirung des Extraordinariums soll die Eisenbahn-

verwaltung unter Anrechnung aller in anderen Etats verrechneten Pensionen, Wittwen- und Waisengelder ausser der Verzinsung der Eisenbahn-Kapitalschuld und der Tilgung derselben mit $^3/_5$ % der noch nicht getilgten Schuld nicht weniger als 175 800 000 ℳ. für Zwecke der allgemeinen Staatsverwaltung abliefern. Diese Summe wird in das richtige Licht gerückt, wenn man erwägt, dass an Staatsverwaltungsausgaben nach Abzug der Einnahmen für 1898 im ganzen nur 342 500 000 ℳ. etatisirt sind.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4885 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Neuauflage des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 4887 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 92 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend technische Vereinbarungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Aus der Uebersicht der Entschliessungen der preussischen Staatsregierung auf Anträge und Resolutionen des Herrenhauses ist folgendes hervorzuheben: Der Antrag des Grafen von Frankenberg und Ludwigsdorf, dem **Wagenmangel** der Staatseisenbahnen schleunigst Abhilfe zu gewähren, hat folgende Beantwortung gefunden: „Zur möglichsten Befriedigung des Wagenbedarfs auch in Zeiten bedeutender Verkehrssteigerungen sind die Einrichtungen der Verwaltung weiter ausgebildet und die Leistungen des Betriebes erhöht worden. Auch hat im Etatsjahre 1897/98 eine erhebliche, über das bisherige Maass hinausgehende Neubeschaffung von Betriebsmitteln, und zwar bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit der heimischen Industrie, stattgefunden. In gleicher Weise wird auch für das Etatsjahr 1898/99 auf eine dem ausserordentlichen Mehrbedarf entsprechende, umfangreichere Beschaffung von Betriebsmitteln Bedacht genommen werden."

Hinsichtlich des Beschlusses, auf die allgemeine Einführung von **Staffeltarifen** an Stelle der Streckensätze, thunlichst für alle Güter und für alle Strecken auf den preussischen Staatsbahnen, Bedacht zu nehmen, wird bemerkt: „Die weitere Fortbildung des Systems der Staffeltarife wird bei geeigneter Gelegenheit nach wie vor in Erwägung genommen."

— Die **Nebeneisenbahnen** nehmen eine immer bedeutendere Stellung in dem preussischen Eisenbahnnetz ein. Im Jahre 1880/81 machten die Nebeneisenbahnen 11,38 % der gesammten Bahnlänge, im Jahre 1896/97 31,47 % aus. Die Länge der Nebeneisenbahnen hat sich in dem angegebenen Zeitraume relativ nahezu verdreifacht. Die gesammte Bahnlänge belief sich 1880/81 auf 11 530,50 km und im Jahre 1896/97 auf 27 523,83 km.

— **Der Betriebsmittelpark der preussischen Staatsbahnen** setzte sich wie folgt zusammen:

	Loko-motiven	Personen-wagen	Gepäck-wagen	Güter-wagen
Ende 1887/88	8 618	13 503	3 655	169 088
„ 1888/89	8 797	13 953	3 791	174 428
„ 1889/90	9 118	14 597	3 957	182 729
„ 1890/91	9 668	15 466	4 227	192 652
„ 1891/92	10 120	16 141	4 406	201 070
„ 1892/93	10 564	17 037	4 639	207 392
„ 1893/94	10 687	17 444	4 583	211 935
„ 1894/95	10 715	17 871	4 648	218 033
„ 1895/96	10 924	18 801	4 834	225 347
„ 1896/97	11 013	19 593	5 088	237 373

Die Beschaffungskosten der sämmtlichen Ende 1896/97 vorhandenen Betriebsmittel (mit Ausnahme derjenigen für die thüringischen Schmalspurbahnen) betragen für 11 008 Lokomotiven 456 674 857 ℳ., für 19 585 Personenwagen 191 349 461 ℳ., für 5 084 Gepäckwagen 35 159 720 ℳ., für 237 267 Güterwagen 664 050 446 ℳ., zusammen 1 347 234 484 ℳ. oder 19,04 % des auf die vollspurigen preussischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr verwendeten Anlagekapitals.

— Aus dem **Schlafwagenverkehr** auf den preussischen Staatsbahnen sind im Jahre 1896/97 767 404 (+ 67 417) ℳ. vereinnahmt worden. Die Anzahl der Reisenden betrug 109 111 (+ 8 117). Auf den am Ende des Berichtsjahres staatsseitig betriebenen 14 Schlafwagenkursen verkehrten im ganzen 60 Schlafwagen. Ausserdem waren weitere 4 Kurse im Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

— Die **Einnahme aus dem Verkaufe der Platzkarten** zu den aus zusammenhängenden Durchgangswagen bestehenden D-Zügen betrug bei den preussischen Staatsbahnen in 1896/97 2 420 131 (+ 202 549) ℳ. Die Anzahl der zur Verausgabung gelangten Platzkarten ist auf 1 745 330 (+ 81 918) Stück gestiegen.

— In Bezug auf die viel erörterte Angelegenheit der endlichen Herstellung einer **direkten Verbindung zwischen der Werrabahn und der Frankfurt-Bebraer Bahn** schreibt das „Meininger Tageblatt" folgendes: „Seit die Werrabahn preussische Staatsbahn geworden ist, hat Preussen ein grosses Interesse an der Herstellung der Verbindung zwischen Fulda und oder einem anderen Punkte der Frankfurt-Bebraer Linie und Meiningen. Unrichtig aber ist die Behauptung, Meiningen wünsche, dass die Station Wernshausen zum Ausgangspunkt dieser Verbindungslinie genommen werde. Die meiningische Regierung hat z. B. vor 10 Jahren erklärt: ‚Dass die Staatsregierung vielfach und seit langer Zeit bemüht ist, eine Eisenbahnverbindung zwischen Meiningen und Fulda zustande zu bringen, ist den städtischen Behörden wohl bekannt, sie wird ihre Thätigkeit für diese Eisenbahnverbindung, die sie lebhaft wünscht, auch ferner fortsetzen'; ferner 1891: ‚Die seitens der Staatsregierung gelegentlich der letzten Landtagsverhandlungen abgegebenen Erklärungen lassen keinen Zweifel darüber, dass die Staatsregierung auch in der Zukunft, wie schon seither, bemüht sein wird, auf eine Eisenbahnverbindung zwischen Meiningen und Hilders bezw. Fulda hinzuwirken.' Bei den Verhandlungen über die Verstaatlichung der Werrabahn hat sodann Meiningen den Wunsch Preussen gegenüber geäussert, dass als Ausgangspunkt einer Bahnverbindung nach Westen hin Meiningen und nicht ein anderer, in der Nähe gelegener Punkt der Bahn gewählt werde. Im Jahre 1896 hat das Ministerium auf eine, um Förderung einer Eisenbahn von Wernshausen über Dermbach nach Hünfeld bittende Eingabe von Interessenten aus der betreffenden Gegend des Landes eingereichte Eingabe abschlägige Entschliessung unter Hinweis darauf ertheilt, dass die Staatsregierung seit langer Zeit den Wunsch hege und zu erkennen gegeben habe, eine Bahnverbindung direkt von Meiningen aus nach einem Punkte der Eisenbahnlinie Bebra-Frankfurt hergestellt zu sehen. In demselben Jahre hat die meiningische Regierung dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gegenüber wiederholt die Hoffnung ausgesprochen, dass, falls eine Linie in der Richtung nach Fulda gebaut werden sollte, die Stadt Meinigen und nicht etwa ein anderer in der Nähe gelegener Ort als Ausgangspunkt dieser Bahn werde gewählt werden. Dieser Wunsch entspringe nicht nur den Rücksichten, die auf das Interesse der Residenzstadt zu nehmen seien, sondern namentlich auch der Annahme, dass auf diesem Wege ein grosser Theil des Herzogthums, wie auch der preussische Kreis Schleusingen die kürzeste Verbindung mit dem Niederrhein und den Industrie- und Bergbaubezirken Westfalens voraussichtlich erlangen würde. Der Plan einer Verbindung von Meiningen mit einem westlich davon gelegenen Punkte der Linie Bebra-Frankfurt wird eifrig gefördert, und wenn endlich etwas Positives geschaffen werden wird, wird hoffentlich die Linie von Meiningen aus nach Westen gehen. Wenn das Sprüchwort Recht behält: ‚Was lange währt, wird endlich gut', dann müssen die Meininger in Zukunft eine vortreffliche Verbindung nach Frankfurt zu bekommen, denn schon im Jahre 1863 wurde der Plan Fulda-Meiningen gefasst, man feiert also in diesem Jahre sein 35-jähriges Jubiläum."

— Vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten sind — wie die „Köln. Ztg." meldet — zu den jüngst bestellten **Güterwagen** noch weitere 2 000 Stück den Eisenbahnwagenfabriken in Auftrag gegeben worden. Das Abkommen ist bis auf einige Förmlichkeiten als vollzogen zu betrachten. Durch diesen Zusatzauftrag sind sämmtliche Wagenfabriken bis Oktober gleichmässig vollauf beschäftigt.

— Am 17. d. Mts. wurde die 20,28 km lange **Nebeneisenbahn Oldenburg i. H.-Heiligenhafen** mit den Stationen Olden-

burg i. H. Stadt, Göhl, Heringsdorf i. H., Neukirchen i. H., Lütjenbrode und Heiligenhafen dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Strecke bildet die Fortsetzung der Nebenbahn Neustadt i. H.-Oldenburg i. H., ist Eigenthum der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft und wird, wie die ältere Strecke, von der königlichen Eisenbahndirektion in Altona verwaltet und betrieben.

— Die Verkehrsentwickelung auf der **Königsberg-Cranzer Eisenbahn** gestaltet sich im laufenden Geschäftsjahre recht zufriedenstellend. Bei einer gegen das Vorjahr unveränderten Betriebslänge von 28,30 km hat die Bahn vom 1. April bis zum 31. Dezember 1897 aus sämmtlichen Einnahmequellen 269 215 ℳ vereinnahmt, d. s. 34 305 ℳ mehr als in dem entsprechenden Zeitraum des vorangegangenen Jahres, dessen Gesammteinnahmen — also vom 1. April 1896 bis zum 31. März 1897 — kaum die Dreiviertelsjahrsziffer für 1897/98 erreichten; im ganzen Geschäftsjahre 1895/96 wurden nur 268 211 ℳ erzielt. Da die Ausgaben der Bahn im laufenden Geschäftsjahre nicht besonders hohe gewesen sind, dürfen die Aktionäre, vorausgesetzt, dass keine Zufälle eintreten, einer gegen das Vorjahr erhöhten Dividende entgegensehen. Die beabsichtigte Einführung des Vollbahnbetriebes würde allerdings beträchtliche Mittel beanspruchen; dieselben liessen sich aber aufbringen, ohne dass das Erträgniss der Bahn für 1897/98 dadurch geschmälert zu werden brauchte. Wie bereits gemeldet, findet am 29. d. Mts. in Berlin eine Generalversammlung statt, die über die Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Linie Königsberg-Cranz und über etwaige Erweiterungen des gegenwärtigen Bahnnetzes Beschluss fassen soll.

— Nach Meldungen rheinischer Blätter hat die **westdeutsche Eisenbahngesellschaft** dem grossherzoglichen Ministerium in Darmstadt die Mittheilung gemacht, dass sie auf die Vornahme von Vorarbeiten zur Erbauung einer Bahn von Bingen nach Stromberg Verzicht leistet.

— Nach den Mittheilungen im neuen Etat des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wird der **Dortmund-Emskanal** im laufenden Jahre im wesentlichen fertiggestellt werden. An Kleinbahnen, die wesentlich mit Rücksicht auf den Anschluss an den Kanal bereits geschaffen oder in der Vorbereitung sich befinden, sind zu nennen die Teutoburgerwaldbahn zum Anschluss an Gütersloh, die Bahn des Georgs-Marienbergwerks- und Hüttenvereins vom Viesberge, die Bahnen Haselünne-Meppen und Sögel-Lathen. Für die Aufnahme eines rationellen Schifffahrtsbetriebes hat sich die westfälische Transport-Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Dortmund und einem Aktienkapital von 2 200 000 ℳ gebildet, bei welchem sich in hervorragender Weise das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat, ferner die Stadt Dortmund und zahlreiche Interessenten in Emden, verschiedene sehr leistungsfähige Transportunternehmer in Duisburg am Rhein, sowie eine Reihe von grossen Werken und sonstigen Interessenten in und bei Dortmund, in Münster, Leer, Papenburg, Duisburg und Düsseldorf betheiligt haben. Die Gesellschaft beabsichtigt, ausser der Schifffahrt nach den Emshäfen auch die Küstenfahrt nach der Weser und Elbe, sowie durch den Nord-Ostseekanal nach der Ostsee zu betreiben. Dem Vernehmen nach hat auch der Norddeutsche Lloyd Versuchsschiffe bauen lassen, in der Absicht, den direkten Transport vom Kohlenrevier nach Bremerhaven aufzunehmen. Ebenso geht man in Hamburg mit dem Plane um, eine direkte Schifffahrt zwischen dem westfälischen Industriegebiet und der Unterelbe einzurichten.

— Der Münchener „Allgemeinen Zeitung“ ist ein Schreiben in betreff des **Wagenmangels auf den bayerischen Staatsbahnen** zugegangen, welches in mehrfacher Hinsicht von Interesse ist und den Nachweis liefert, dass auch in Bayern die diesfallsige Klage der Interessenten oft übertrieben wurden. Es lautet folgendermaassen: „Bezüglich des Wagenmangels auf den bayerischen Staatseisenbahnen haben voriges Jahr die Handels- und Gewerbekammern den Antrag auf bedeutende Vermehrung des Güterwagenparkes gestellt. Auf diese Vorstellungen hat nunmehr die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen eine Entschliessung erlassen, die allgemeines Interesse beanspruchen darf; es heisst darin, es ist die Vermehrung des bayerischen Güterwagenparkes nicht um je 500 gedeckte und offene, sondern um je 800 solcher Wagen genehmigt worden. Ausserdem sind noch 570 Güterwagen auf Ersatz während der 24. Finanzperiode zu beschaffen. Ein Bedürfniss zum Bau einzelner Wagentypen konnte nicht erbracht werden. Die neuen Wagen werden durchgehends ein Ladegewicht von 15 t erhalten. Dagegen scheint es nicht angängig, den Langholzwagen eine Länge von 14 m zu geben, ebenso lässt sich eine Verbreiterung der Thüröffnungen bei den gedeckten Wagen mit Rücksicht auf die hiermit verbundenen sonstigen Nachtheile nicht durchführen.

Zur Klage über den Wagenmangel wird bemerkt, dass die Verhältnisse doch meist noch schlimmer geschildert sein dürften, als sie thatsächlich sind. Nach einer Nachweisung für die Zeit vom 1. April bis 30. September 1897, während welcher der Stand an Güterwagen aller Art fortwährend ein sehr knapper war, sind von insgesammt bestellten 492 030 Wagen 432 418 = 87,88 % rechtzeitig, 46 553 = 9,46 % mit Verspätung von 2—3 Tagen, 11 408 = 2,32 % mit solcher von 4—8 Tagen und nur 1 651 = 0,34 % um mehr als 8 Tage verspätet zur Abgabe gelangt. Dagegen hat sich aus der für die gleiche Zeit gefertigten Zusammenstellung der Ladefristüberschreitungen ergeben, dass während derselben die zulässige Ladefrist durch Verschulden der Parteien um 21 562 Tage überschritten und hierdurch die wirksame Ausnutzung der Wagen zum Nachtheil des Gesammtverkehrs erheblich aufgehalten worden ist. Wenn nun in Zeiten hochgehenden Verkehrs hinsichtlich der Wagenabgabe weitgehende Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung gestellt werden, so darf diese wohl verlangen, dass ihr auch seitens des Publikums die ihr zur Bewältigung ihrer Aufgabe erforderliche und mögliche Unterstützung gewährt werde. Dies kann insbesondere dadurch geschehen, dass bei herrschendem Wagenmangel Ueberschreitungen der zulässigen Ladefristen nicht nur vermieden, sondern, wo immer thunlich, diese Fristen gekürzt und nicht voll in Anspruch genommen werden. Der Wagenumlauf würde hierdurch ein kürzerer und die Gestellung der verlangten Transportmittel rascher ermöglicht werden. Aehnlich liegt das Verhältniss bei der Ausnützung der rückkehrenden fremden Wagen. Auf die bayerischen Staatsbahnen sind in den letzten Jahren zwischen 500 000 und 600 000 fremde Wagen jährlich übergegangen und nach der Betriebsnachweisung vom Jahre 1896 übersteigt die Tonnenzahl der im Wechselverkehr angekommenen jene der in diesem Verkehr abgegangenen Güter um das Doppelte. Bei den hohen Summen, welche der Transport leerer Wagen kostet, ist es selbstverständlich, dass das Bestreben der Eisenbahnverwaltung unablässig darauf gerichtet sein muss, die Zahl solcher leer zu befördernder Wagen zu vermindern und durch die Befrachtung der nach der Heimath zurückrollenden fremden Wagen mit hierzu geeigneten Gütern einerseits an den Transportkosten zu sparen und den Betrieb zu entlasten, andererseits aber — und dies erscheint als ein für die Parteien sehr wichtiges Moment — durch Bereithaltung einer erheblich ins Gewicht fallenden Anzahl von Transportmitteln, welche andernfalls unbenutzt zurückgesandt werden müssten, eine beschleunigte Güterabfertigung zu erzielen. Da alle diese Verhältnisse vielerseits nicht die gebührende Würdigung erfahren und der Benutzung fremder Wagen von den Parteien häufig widerstrebt wird, werden die Betheiligten namentlich darauf aufmerksam gemacht, dass sie durch ein entsprechendes Entgegenkommen bei Gestellung fremder Wagen nur ihrer eigenen Sache dienen.“

— In der Münchener Sektion des bayerischen Kanalvereins sprach Kommerzienrath Wörner-Aschaffenburg über die **Mainkanalisation zwischen Frankfurt und Aschaffenburg.** Anwesend war u. a. Prinz Ludwig. Der Referent führte aus, dass allein die Ersparniss an Kohlenfrachten und Wagenmiethen der Staatsbahnverwaltung das Anlagekapital verzinsen und den Betrieb decken würde und dass die Landwirthschaft keinen Schaden habe. Es wäre ungerecht, dieses Bayern nützliche Unternehmen zu hindern. Jedes Jahr Verzögerung sei ein Schaden. Prinz Ludwig schüttelte dem Redner nach seinem Referat die Hand.

— Die provisorisch festgestellte **Jahreseinnahme der sächsischen Staatsbahnen** für 1897 beträgt: 35 077 879 ℳ im Personenverkehr, 1 643 796 ℳ mehr als 1896, 72 364 160 ℳ im Güterverkehr, 1 739 829 ℳ mehr, 5 979 557 ℳ aus sonstigen Quellen, 502 742 ℳ mehr, 113 421 596 ℳ im ganzen, 3 886 367 ℳ mehr. Die Mehreinnahme, die 833 ℳ auf 1 km Bahnlänge im Durchschnitt beträgt, würde im Güterverkehr beträchtlich höher ausgefallen sein, wenn nicht die Ermässigung der Rohstofftarife zur Wirkung gekommen wäre.

— **Die Länge der sächsischen Staatseisenbahnen** betrug am Ende des Jahres 1897 einschliesslich der gepachteten und ausschliesslich der verpachteten Strecken 2 932,13 km, d. i. gegen den Schluss des Vorjahres 66,15 km mehr. Zugewachsen sind durch Eröffnung der Linie Kohlmühle-Hohnstein 12,13 km, der Linie Wilzschhaus-Carlsfeld 7,33 km, der Linie Mulda-Seyda 15,48 km, der Linie Cranzahl-Oberwiesenthal 17,35 km, der Linie Limbach-Wüstenbrand 12,20 km, durch Verlegung der Verbindungsbahn bei Kötzschenbroda 1,45 km und durch anderweite Vermessung bei einigen Linien 0,21 km. Von der genannten Gesammtlänge der Bahnlinien dienen 2 882,05 km dem Personen- und Güterverkehre und 50,08 km nur dem Güterverkehre. Die ausschliesslich dem Güterverkehre dienenden Linien sind: die Kohlenbahnen bei Potschappel, Oelsnitz i. E. und Lugau, die Elbkai- und Hafenbahnen in Dresden-Friedrichst., Dresden-Altstadt, Riesa und Strehla, die Linie Leipzig-Plagwitz-Lindenau und die Verbindungs-

bahnen Dresden-Friedrichst.-Dresden-Neustadt, bei Zwötzen und Höhlteich, endlich die Theilstrecken Jöhstadt-böhmische Landesgrenze und der Spreethalbahn Seidau-Seidau. — Vollspurig sind 2 571,68 km und 360,45 km schmalspurig. Von den Vollspurbahnen sind 1 809,15 km Haupt- und 762,53 km Nebenbahnen. Zwei- und mehrgleisig sind 831,66 km = 28,36% eingleisig 2 100,47 km = 71,64%. Im Staatsbetriebe befinden sich folgende Privatbahnen Zittau-Reichenberger Bahn, Zittau-Oybiner und Bertsdorf-Jonsdorfer Bahnen (letztere beiden schmalspurig), ferner die nur dem Güterverkehre dienenden Privatkohlenbahnen bei Zwickau, Lugau, Oelsnitz i. E. und Meuselwitz, sowie an der Linie Altenburg-Zeitz, die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn, die Brückenberger Kohlenbahn, die Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel und die Fortsetzung der Spreethalbahn ab Seidau, zusammen 99,17 km. Davon sind 84,76 km vollspurig und 14,41 km schmalspurig. Die Gesammtlänge der unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen beträgt demnach 3 031,30 km, 64,41 km mehr als Ende 1896. Davon dienen 2 923,07 km dem Personen- und Güterverkehr, 108,23 km aber ausschliesslich dem Güterverkehr. Schmalspurig sind 374,86 km. Von den zugewachsenen 66,15 km sind 52,29 km schmalspurig.

— In der **badischen zweiten Kammer** sprachen am 13. d. Mts. bei der Generaldebatte über den **Staatshaushalt** Abgeordnete verschiedener Parteien dem Eisenbahnminister ihre Anerkennung aus, der nationalliberale Abg. Fieser besonders auch über die Grundsätze des Eisenbahnministers auf dem Gebiet des Eisenbahnbauwesens. Der nationalliberale Abg. Frank meinte, die Regierung dürfe im Bau von Nebenbahnen nicht erlahmen, und wünschte eine weitere Verbilligung des Verkehrs. In gleichem Sinne äusserte sich auch der demokratische Abg. Heimburger. Durch weitere Herabsetzung der Tarife werde man die Bahnen finanziell rentabler und volkswirthschaftlich bedeutender machen, während der Abg. Fieser Bedenken äusserte und hervorhob, man müsse in zu weitgehenden Tarifermässigungen vorsichtig sein.

— An alle Eisenbahnbeamten und -Arbeiter in Berlin und in den Vororten wendet sich ein Aufruf von 8 Eisenbahnbeamten- und -Arbeitervereinen zu gemeinsamer **Feier** von **Kaisers Geburtstag** am 25. d. Mts. in den Kroll'schen Sälen durch einen Festkommers. Zur Deckung der Kosten wird von den Eisenbahnbeamten ein Eintrittsgeld von 50 ₰ erhoben, die Eintrittskarten für Arbeiter werden unentgeltlich verabfolgt. Während der Feier spielt die gesammte Kapelle des 2. Garderegiments z. F. Ein etwaiger Ueberschuss soll als Grundstock für ein späteres Eisenbahner-Erholungsheim verwendet werden. Für die auswärtigen Festtheilnehmer hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin freie Fahrt bewilligt.

Deutsche Kolonien.

— Dieser Tage ist — wie die „B. N. N." berichten — eine für Deutsch-Südwestafrika sehr wichtige Angelegenheit entschieden worden, nämlich der Bau einer **Eisenbahn nach Grossnamaland**. Vor Weihnachten war bekanntlich eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung des Vertrages entstanden, welchen die Kolonialgesellschaft für Südwestafrika im Dezember 1892 mit dem Karas-Komasyndikate abgeschlossen hatte. Die deutsche Uebersetzung des ursprünglich englischen Textes gab zu neuen Forderungen an die Territories Co. Anlass. Die Leitung der South African Territories Co., der Nachfolgerin des genannten Syndikates, traf infolge dessen mit der südwestafrikanischen Kolonialgesellschaft die Abmachung, dass der Termin, bis zu welchem die Erklärung über die Ausführung des Eisenbahnbaues von Lüderitzbucht nach dem Innern abgegeben werden soll, hinausgeschoben würde; der Termin wäre nämlich am 11. Januar abgelaufen. Manche Anzeichen lagen vor, dass die Gesellschaft davon absehen und damit der Eisenbahnbau im Süden des Schutzgebietes auf absehbare Zeit ganz fallen gelassen werden würde. Nun ist aber in einer vor einigen Tagen abgehaltenen Versammlung der South African Territories Co. der Beschluss gefasst worden, dass sich die Gesellschaft für den Bahnbau erklären und die bezüglichen Verpflichtungen übernehmen will. Damit ist die Eröffnung auch des südlichen Theiles von Deutsch-Südwestafrika entschieden und ihre Verwirklichung um so näher gerückt, als die Territories Co. mit dem Beginn des Baues nicht noch drei Jahre warten wird, wie es nach dem Vertrage von 1892 zugelassen ist. Aus dem Beschlusse der Gesellschaft ist auch der Schluss zu ziehen, dass die Geschäftsleitung zu den Unternehmungen in Südwestafrika volles Vertrauen hat, sowie, dass hinreichende Kapitalien für die Ausführung der Pläne vorhanden sind. Südwestafrika hatte von Anfang an mit einem grossen Missgeschick zu kämpfen; seiner Entwickelung stellten sich fortdauernd neue unerwartete Hindernisse entgegen. Nunmehr scheint der Bann gebrochen; binnen kurzem wird man an den Bau einer zweiten Eisenbahn dort herangehen und die Gesellschaften werden nun endlich mit ihren Arbeiten verschiedener Art beginnen.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Festsetzung der **täglichen Maximalarbeitszeit** des **Eisenbahnbetriebspersonals** wird seit dem Amtsantritt des jetzigen Eisenbahnministers, welcher der Lösung der sozialen Fragen die grösste Obsorge zuwendet, energisch betrieben und hat das Eisenbahnministerium vor kurzem einen Beamten zum Studium der neuen Dienstvorschriften der preussischen Staatsbahnen über die Abgrenzung der Dienst- und Ruhezeiten nach Preussen entsendet. Es ist wohl zu hoffen, dass der Maximalarbeitstag für die Eisenbahnbediensteten nunmehr bald zur That werden wird. Diese Maassregel, welche man der Industrie schon längst auferlegt hat, wird wohl empfindliche Opfer für die Staats- und Privatbahnverwaltungen im Gefolge haben und ist dies wohl der hauptsächlichste Grund, dass man damit so lange gezögert hat. So gross aber auch die Kosten sein mögen, heute, wo die Dichte des Verkehrs, wie die Erfahrungen des Vorjahres bewiesen haben, die grössten Gefahren für die Sicherheit der Reisenden sowie des Personals mit sich bringt, darf die Reform der Dienstdauer im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht mehr länger aufgeschoben werden.

— **Staatsbahnbeamte und Privatbahnbeamte.** Das „Oesterr.-ung. Eisenbahnblatt" polemisirt gegen einen in einem Wiener Blatte erschienenen Artikel, der, basirend auf der Thatsache, dass sich die Baulänge der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1896 auf 9 024, jene der Privatbahnen auf 7 628 km stellt, wogegen die im Dienste des Staatsbetriebes stehende Beamtenschaft 10 487 Personen, die Zahl der im Privatbetriebe Angestellten 12 445 umfasst, zu dem Schlusse gelangte, dass die Dotirung des Staatsbahnnetzes mit Beamtenpersonal, verglichen mit jener des Privatbahnnetzes, sich als eine vollständig ungenügende herausstellt. Vor allem ist, nach dem Eisenbahnblatt, in diesen Ausführungen das wichtige Moment, welches in den sämmtlichen, auf die Verstaatlichung von Privatbahnen bezüglichen Gesetzvorlagen beigegebenen Motivenberichten ausdrücklich hervorgehoben erscheint, das Moment der Einschränkung des Umfanges der Centralverwaltungsapparate, völlig ausser Acht gelassen, bei dessen Berücksichtigung die vorgebrachten absoluten Ziffern des Personalstandes in ihrem Effekte eine wesentliche Beeinflussung zu gunsten des Staatsbetriebes erfahren. Thatsächlich erscheint die Zahl der bei der allgemeinen Verwaltung beschäftigten Beamten im Staatsbetriebe nicht nur, was die absolute Ziffer betrifft, mit 557 Personen gegenüber den bei den Privatbahnen im gleichen Dienstzweige verwendeten 1 026 Beamten hervorstechend geringer, ohne dass von einer Ueberbürdung des ersteren Personales sich jemals Spuren gezeigt hätten, sondern es tritt der Einfluss der stärkeren Centralisation noch deutlicher hervor, wenn man erfährt, dass das Verhältniss der Beamten der allgemeinen Verwaltung zu der gesammten Beamtenzahl sich bei den Staatsbahnen auf 5,31 %, bei den Privatbahnen auf 8,25 % stellt. Des Weiteren ist es aber von vornherein vollständig unzulässig, bei Vergleichung des Personalstandes die blossen Längenverhältnisse der in Betracht gezogenen Bahngruppen zur Grundlage zu nehmen. Der Natur der Sache nach können vielmehr nur die faktischen Betriebs- und Verkehrsleistungen als einzige rationelle Basis einer solchen Vergleichung dienen. Das auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnlinien beschäftigte Personal beträgt 45,73 % des überhaupt im österreichischen Eisenbahndienste beschäftigten. Da die Länge des staatlichen Eisenbahnnetzes 53,70 % des Gesammtnetzes beträgt, so würde freilich das Dotirungsverhältniss bei blosser Zugrundelegung der Längenziffern als ein besonders ungünstiges sich herausstellen. Wie anders aber gestalten sich die Ergebnisse des Vergleiches, wenn statt dieser sachlich ganz unzulänglichen Grundlage die den Personalstand in weit höherem Maasse beeinflussenden Leistungen des Betriebes auf dem Gesammtnetze in Vergleich gezogen werden. An den auf dem Gesammtnetze geleisteten Achskilometern sind betheiligt die Staatsbahnen mit 38,70 %, an der Zahl der beförderten Personen mit 37,84 %, der beförderten Gewichtstonnen mit 32,12 %, an den erzielten Betriebseinnahmen mit 38,96 % und an dem Betriebsnettoertrage mit 31,60 %. Auch bei der unbestritten hier wesentlich in die Waagschale fallenden Summe der gefahrenen Tonnenkilometer ergibt sich ein Prozentsatz für das staatliche Netz, welcher auf die Frage der durchaus genügenden Personaldotirung desselben ein günstiges Licht wirft, nämlich die Ziffer von 39,74 %.

Wenn man einen Vergleich zwischen der Zahl der in jedem einzelnen exekutiven Dienstzweige beschäftigten Personen zu der Summe der die Thätigkeit dieser Dienstzweige beein-

flussenden Leistungen zieht, so ergibt sich zu gunsten der Staatsbahnen ein noch günstigeres Verhältniss.

Es entfallen auf einen Beamten:

	Staatsnetz	Privatnetz	
a) bei Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht	1 073 000	1 600 000	Achskm
b) beim Zugförderungs- und Werkstättendienst	823 000	1 060 000	„
c) beim Verkehrs- und kommerziellen Dienste . . .	7 667 5 798	9 358 8 000	Personen t.

Die höhere Verhältnisszahl der Diener bei den Staatsbahnen erklärt sich keineswegs aus dem Umstande, dass bei den Staatsbahnen zur Besetzung von Beamtenposten Diener herangezogen werden, sondern vielmehr daraus, dass bei den Staatsbahnen unter den Dienern auch die stabilisirten Arbeiter mit aufgezählt erscheinen.

— **Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen.** In der ersten Dekade des neuen Jahres haben sich die Einnahmen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den beiden Linien der Nordwestbahn günstiger als in der gleichen Periode des Vorjahres gestaltet. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzeichnet eine Einnahme von 937 000 (+ 48 000) fl., das garantirte Netz der Nordwestbahn eine Einnahme von 220 765 (+ 12 561) fl., das Ergänzungsnetz eine solche von 141 171 (+ 4 128) fl. Die Einnahmen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn im Betrage von 89 539 fl. sind um 6 366 fl. gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Die Einnahmen der Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn weisen gleichfalls einen Rückgang gegen das Vorjahr auf; sie betrugen bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft 587 646 (— 46 050) fl., bei der Südbahn 986 954 (— 5 136) fl. Die Minusziffern stammen lediglich aus dem Frachtenverkehr, und wären auch bei der Südbahn erheblich grösser, wenn nicht der Personenverkehr dieses Unternehmens eine Mehreinnahme von 34 000 fl. geliefert hätte.

— Der Vorsitz in den **Eisenbahndirektoren-Konferenzen** ist im Jahre 1898 von der Staatseisenbahngesellschaft auf die Südbahn übergegangen.

— Der Plan, die **Konvertirung der 5 % Prioritäten der Südbahn** mit der Vorsorge für die Deckung der Investitionskosten eines längeren Zeitraumes in Zusammenhang zu bringen (vgl. die Mittheilung in No. 4 S. 54 d. Ztg.), scheint einen ernsteren Charakter anzunehmen und werden bereits die Einzelheiten gemeldet, unter denen die Transaktion durchgeführt werden sollte.

Die derzeitige Verwaltung musste damit rechnen, dass, wenn auch nach Austragung des Kaufschillingsstreites die Regierung die Bewilligung zur Realisirung der noch im Besitze der Gesellschaft befindlichen 4 % Obligationen ertheilt hatte, der Erlös aus dem verfügbar gebliebenen Reste von etwa 12 Millionen Mark nur knapp für die allernächsten Jahre reichen konnte. Es wurde ein Investitionsprogramm für einen längeren Zeitraum aufgestellt und die Kosten desselben präliminirt. Das ist nun für einen Zeitraum von 15 Jahren geschehen. Man veranschlagt dieses Erforderniss auf beiläufig 20 bis 25 Millionen Gulden. Ueberdies hat die Südbahn die Absicht, ihre schwebende Schuld zu konsolidiren, sowie die im Betriebe verwendete Reserve zu refundiren. Die schwebende Schuld schwankt zwischen 7 bis 8 Millionen Gulden, und der Reservefonds der Gesellschaft beträgt rund 4,5 Millionen Gulden. Das gesammte Erforderniss dürfte sich daher für Investitionen und finanzielle Konsolidirungen auf beiläufig 40 Millionen Gulden stellen, die nach und nach bis 1912 zu verwenden sind. Zur Bedeckung der Kosten soll zunächst das kapitalisirte Ersparniss aus der Konversion der 5 % Prioritäten verwendet werden. Dies würde der Gesellschaft, wenn die Konversion gelingt, einen Betrag von etwa 16 Millionen Mark zur Verfügung stellen. Hierzu würde sodann noch eine Investitionsanleihe von etwa 25 bis 30 Millionen Gulden hinzutreten, welche successive nach Maassgabe des Bedarfes realisirt würde. Es ist bekannt, dass die Konversion der 5 % Prioritäten bis vor kurzem noch grosse, fast unüberwindliche Schwierigkeiten bot. Diese lagen zunächst in dem Umstande, dass eine Zwangskonversion ausgeschlossen ist, ferner in der Spezialgarantie, welche die Prioritäten geniessen, und der speziellen Hypothezirung der Anleihe, woraus sich die Nothwendigkeit eines legislativen Aktes aus Anlass dieser Finanzoperation zu ergeben schien. Nun ist aber, wie das „Oesterr.-ung. Eisenbahnbl." meldet, ein Auskunftsmittel gefunden, welches das Gelingen des Projektes ermöglichen dürfte. Es sollen nämlich die 5 % Prioritäten zu 3 % Goldtitres abgestempelt werden und daher ihre Rangordnung behalten. Zur Entschädigung an die Prioritäre für die Zinsenherabsetzung würden neue 3 % Goldprioritäten ausgegeben werden, welche sodann im Eisenbahnbuche hinter den 4 % Markobligationen rangiren würden. Diese neuen Prioritäten würden die nur durch ein Gesetz zu erreichende Pupillarsicherheit, welche die 5 % Prioritäten jetzt besitzen und auch später nach der Konversion behalten werden, nicht erlangen. Dadurch wäre eine legislative Behandlung der Angelegenheit überflüssig. Wie gross der Betrag der aus diesem Titel neu zu emittirenden Prioritäten sein müsste, steht noch nicht rechnungsmässig fest. Doch wird man denselben annähernd mit ungefähr 20 Millionen Mark veranschlagen können. Die Verwaltung der Südbahn gedenkt, dem Vernehmen nach, die neuen 3 % Prioritäten vornehmlich den deutschen Märkten anzubieten, hauptsächlich deshalb, um die sehr beträchtlichen Cotegebühren an der Pariser Börse zu ersparen. Zur Kompensirung der Zinsenlast, welche der Gesellschaft aus dem realisirten Investitionsbedarfe erwachsen wird, soll die Ersparniss dienen, welche die Gesellschaft aus der Hinausschiebung der Aktienamortisation erzielen soll. Man darf diese Ersparniss in den ersten Jahren mit 400 000 bis 500 000 Frcs. taxiren. Nach dem bisherigen Tilgungsplane sollen die 5 % Prioritäten bis zum Jahre 1951 amortisirt sein. Die Konzession der Südbahn dauert jedoch bis zum Jahre 1968. Bei den auf 3 % abgestempelten 5 % Prioritäten würde, da eine Aenderung der Rechtsverhältnisse nicht eintreten soll, auch eine Erstreckung der Amortisationsdauer nicht angestrebt werden. Dagegen könnte die Amortisation der 3 % Ergänzungsanleihe, welche die Besitzer der 5 % Prioritäten als Konversionsprämie erhalten sollen, bis zum Ende der Konzessionsdauer ausgedehnt werden. In den Monaten November und Dezember 1897 haben im Eisenbahnministerium Besprechungen mit Vertretern der Südbahn über diese wichtigen Fragen stattgefunden. Noch vor Ablauf des Monats Januar dürfte eine neuerliche Konferenz stattfinden, von der man einen wesentlichen Fortschritt der Verhandlungen erwartet. Die Verwaltung der Südbahn legt begreiflicherweise einen grossen Werth darauf, schon vor die diesjährige ordentliche Generalversammlung mit einem grossangelegten Investitionsprogramme zu treten.

— **Oesterreichische Nordwestbahn.** Nachdem die provisorischen Einnahmeziffern für das abgelaufene Jahr vorliegen, kann man sich ein zum mindesten annäherndes Bild über das definitive Ergebniss der Einnahmen dieser Gesellschaft bilden. Dass die noch ausstehenden Richtigstellungen mit Rücksicht auf die seit Beginn dieses Jahres zur Anwendung kommende Erhebungsart der provisorischen Einnahmen die publizirten Ziffern erhöhen werden, unterliegt keinem Zweifel. Es dürften die definitiven Roheinnahmen der garantirten Linie um ungefähr 300 000 fl. hinter jenen des Vorjahres zurückstehen, während die definitiven Einnahmen der Elbethalbahn im wesentlichen den vorjährigen gleich sein werden. Was die Ausgaben anbelangt, so werden dieselben nicht unerheblich jene des Vorjahres übersteigen. Es ist dies nicht blos auf die durch die Hochwasserschäden des letzten Sommers verursachten Kosten, sondern auch auf die stetig wachsenden Ausgaben sozialpolitischer Natur, auf die zum Zwecke der Verkehrssicherheit von der Regierung getroffenen, selbstverständlich mit Kosten verbundenen Auslagen, sowie auf die zunehmende Verkehrsdichtigkeit zurückzuführen. Was die Investitionsfrage anbelangt, so wird dieselbe nach Beendigung der im Eisenbahnministerium seit längerer Zeit gepflogenen Studien den Gegenstand mündlicher Verhandlungen bilden. Die Verwaltung der Nordwestbahn hat, wie wir bereits meldeten, dem Eisenbahnministerium in einer umfangreichen Eingabe eine Kostenberechnung der in dem Investitionserlasse geforderten Herstellungen überreicht, welche eben den Gegenstand der Prüfung seitens des Eisenbahnministeriums bildet. Der Schwerpunkt der ganzen Angelegenheit liegt in dem zweiten Gleise. Hier werden die mündlichen Verhandlungen die Frage zur Diskussion stellen und zur Entscheidung bringen müssen, in welcher Weise im Falle einer bejahenden Entscheidung der sehr namhafte Aufwand aufzubringen sein wird. Die anderweitigen Investitionen sind von viel geringerem Belange; einerseits ist der für dieselben erforderliche Aufwand ein kleinerer und erreicht bei weitem nicht den Betrag von 1 000 000 fl., andererseits handelt es sich hier um Herstellungen, welche die Nordwestbahn schon vorher in ihr Bauprogramm aufgenommen bezw. für dasselbe in Aussicht genommen hatte.

— Mittelst Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 9. d. Mts. wurde auf Grund kaiserlicher Ermächtigung der bezüglich der Linien der **Wiener Stadtbahn** im § 3 der Konzessionsurkunden vom 18. Dezember 1892 und vom 3. August 1894 mit Ende 1897 festgesetzte Bauvollendungstermin vorläufig in dem nach dem jetzigen Stande der Bauten dem voraussichtlichen Bedarfe entsprechenden Ausmaasse erstreckt, und zwar:

1. für die Vorortelinie bis Ende April 1898:
2. für die obere Wienthal- und die anschliessende Gürtellinie (Hütteldorf - Meidlinger Hauptstrasse - Heiligenstadt) bis 1. Juni 1898;
3. für die untere Wienthallinie (Meidlinger Hauptstrasse-Hauptzollamt-Praterstern) bis 1. Juni 1899;
4. für die Donaukanallinie bis Ende 1899.

Die Geldbeschaffung für die Wiener Verkehrsanlagen ist vollendet. Die Verkehrskommission hat in 2 Serien an die Gruppe der Unionbank einen Nennbetrag von 94 Millionen Gulden

emittirt und aus der Begebung einen effektiven Erlös von 91,57 Millionen Gulden erzielt. Von dieser Summe ist jedoch nur ein Theilbetrag thatsächlich verausgabt worden. Die aufgewendeten Baukosten stellten sich bis zum Ende des Jahres 1897 wie folgt:

Hauptlinien der Stadtbahn . . .	27 705 000 fl.
Lokallinien der Stadtbahn . . .	10 129 000 „
Wienregulirung	9 328 000 „
Hauptsammelkanäle	2 200 000 „
Regulirung des Donaukanals . .	3 256 000 „
Gesammtsumme	52 618 000 fl.

Es sind somit bisher 52,6 Millionen Gulden für die Wiener Verkehrsanlagen ausgegeben worden.

Während des abgelaufenen Jahres waren durchschnittlich 10 844 Arbeiter beim Baue der Verkehrsanlagen beschäftigt. Von Vierteljahr zu Vierteljahr ergab sich der folgende Stand:

I.	II.	III.	IV.	Durchschnitts-
	Vierteljahr			zahl
7 307	13 029	12 106	10 932	10 844

Die Höchstzahl der beschäftigten Arbeiter stellte sich bei der Stadtbahn auf 9 235, bei der Wien-Regulirung auf 5 969, bei der Herstellung der Sammelkanäle auf 1 187, bei der Regulirung des Donaukanals auf 765. Ausserdem standen durchschnittlich 287 Fuhrwerke und 63 Motoren in Verwendung.

— Ein Bauunternehmer war bei der Statthalterei in Triest um Ertheilung einer Konzession zum Baue einer elektrischen **Strassenbahn von Triest nach Opcina** eingekommen und es fanden über dieses Gesuch bereits kommissionelle Verhandlungen statt, als die Triester Tramwaygesellschaft gegen die Genehmigung des Projektes Protest einlegte und an das Eisenbahnministerium einen Rekurs richtete, in welchem sie sich auf das ihr durch den Vertrag mit der Stadtgemeinde vertragsmässig gewährleistete Recht berief und hauptsächlich geltend machte, dass ihr dieser Vertrag, falls andere Unternehmungen neue Linien zu bauen und in Betrieb zu setzen wünschen sollten, das Vorrecht zur Erlangung der bezüglichen Konzession unter gleichen Bedingungen einräume. Zur Bekräftigung ihrer Rechtsanschauung holte die Gesellschaft das Rechtsgutachten eines bekannten Rechtslehrers ein; trotzdem wurde der Rekurs mit Erlass vom 23. August 1896 seitens des Eisenbahnministeriums abgewiesen. Dagegen ergriff die Gesellschaft die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Nach Anhörung der Parteienvertreter fällte der Gerichtshof die Entscheidung, nach welcher die Beschwerde der Gesellschaft als unbegründet abgewiesen wurde. In den Gründen heisst es, dass es sich im vorlegenden Falle lediglich um Ansprüche der Gesellschaft gegen die Gemeinde handeln könne; ob diese vertragsmässige Ansprüche der Gesellschaft durch die Zustimmung zu einem neuen Bahnprojekte verletzt habe oder nicht, sei nicht der Judikatur des Gerichtshofes unterbreitet, sondern dem Rechtsspruche des ordentlichen Richters vorbehalten. Der Verwaltungsgerichtshof habe lediglich nur zu untersuchen gehabt, ob die Gesellschaft einen maassgebenden Einfluss auf die Konzessionsertheilung seitens der Regierung in dem Sinne zu nehmen hatte, dass die Regierung von Rechtswegen gehindert worden wäre, mit anderen Unternehmern in Konzessionsverhandlungen zu treten, diesbezüglich aber habe der Gerichtshof kein solches Recht der Gesellschaft wahrzunehmen vermocht.

— **Feuersbrunst im Bahnhof Pontebba.** Laut telegraphischen Mittheilungen sind die Gebäude der italienischen Grenzstation Pontebba (österreichiche Grenzstation Pontafel) bis auf ein kleines Magazin vollständig niedergebrannt. Im Gegensatze zu dem massiv gebauten österreichischen Bahnhofsgebäude in Pontafel war jenes in Pontebba, welches abgebrannt ist, ein den Anforderungen des heutigen Verkehrs durchaus unzulänglicher Holzbau.

— In der vor einigen Tagen abgehaltenen Sitzung des Finanzausschusses des ungar. Abgeordnetenhauses richtete der Referent eine Anfrage an den Finanzminister hinsichtlich der **Befreiung der Schifffahrtunternehmungen von der Transportsteuer.** Der Finanzminister erklärte, dass sich die Regierung mit dieser Idee thatsächlich beschäftige, und dass die Vorarbeiten schon beinahe beendigt sind. Die seitens der Schifffahrtunternehmungen gezahlte Transportsteuer hat etwa jährlich 300 000 fl. ausgemacht. Dieser Betrag ist auch verhältnissmässig ein geringer, und die mit der Einhebung der Transportsteuer verbundenen Inkonvenienzen waren für die Entwickelung der Schifffahrt von vielfachem Nachtheile. Für die Bahnen wird die Transportsteuer auch weiter in Kraft bleiben, dieselbe ist sogar für das kommende Jahr mit einem grösseren Betrage in Voranschlag gebracht, als wie im vergangenen Jahre.

Belgien.

— In No. 3 dieser Zeitung wurde eine Mittheilung der „Etoile Belge“ über die **Verstaatlichung der Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Eisenbahn** wiedergegeben, nach welcher das Haupthinderniss der gesetzlichen Regelung dieser Frage darin beruhe, dass die holländische Betriebsgesellschaft, die den Betrieb der auf holländischem Boden belegenen Linien der zu verstaatlichenden Eisenbahnen übernommen, Bedingungen für den internationalen Transport angenommen habe, die die Interessen der holländischen Häfen schädigen.

Nach einer Mittheilung, die uns von zuständiger Seite zuging, ist diese Meldung der „Etoile Belge“ unzutreffend. Die Annahme von Bedingungen, welche die Interessen der holländischen Häfen schädigen könnten, ist niemals in Frage gekommen; im Gegentheil ist es der holländischen Betriebsgesellschaft gelungen, günstige Tarifbestimmungen für diese Häfen zu bedingen. Die Schwierigkeit der Verstaatlichungsfrage beruht lediglich in der anderweiten Regelung der Verkehrsleitungen zwischen den Niederlanden und Belgien, die sich infolge des Uebergangs der Grand Central Belge-Linien an den belgischen Staat nöthig macht.

Die Opposition einiger Handelskammern gegen die mit Belgien abgeschlossenen Abmachungen hat ihren Ursprung in der Befürchtung, dass eine Verkehrsleitung über die kürzeste Route eine Verminderung der zwischen den beiden grossen holländischen Eisenbahngesellschaften bestehenden Konkurrenz zur Folge haben werde. Die niederländische Regierung hat aber immer auf den Fortbestand dieser KonkurrenzBedacht genommen, sodass diese Befürchtung jeder thatsächlichen Unterlage entbehrt.

Rumänien.

— Die **rumänischen Bahnen** haben zur Bewältigung des Getreideverkehrs aus Oesterreich 400 Wagen entleihen müssen. Es soll nun demnächst, wie das österreich-ungarische Konsulat in Bukarest meldet, eine **Submission auf Lieferung von 600 Güterwagen** für die rumänische Staatsbahn ausgeschrieben werden.

Vereins-Ausland.

— Vom 15. d. Mts. ab werden vorläufig bis Ende d. J. zu den Preisen für **Fahrtausweise** jeder Art **nach Italien** von den deutschen Fahrkartenausgabestellen **Zuschläge** in Höhe von 10 % zu den auf die italienischen Strecken entfallenden Fahrgebührenantheilen erhoben. Diese Preiserhöhung gründet sich bekanntlich auf ein den drei grossen italienischen Eisenbahngesellschaften vorläufig bis zum 31. Dezember d. J. gesetzlich zugestandenes Recht und soll dazu beitragen, dass der bei ihren Beamtenpensionskassen bestehende Fehlbetrag nicht noch grösser wird. Ferner sind neuerdings auf den italienischen Grenzübergangsstationen Chiasso und Luino zusammengestellte italienische **Rundreisehefte** mit einem Mindestumfang von 400 km gegen vorherige rechtzeitige Bestellung unter Beifügung von 1 Frcs. Bestellgebühr zu erhalten. Bei Reisen von mindestens 800 km ist Hin- und Rückfahrt auf derselben Strecke zulässig. Die Gültigkeitsdauer dieser Rundreisehefte beträgt 15 Tage bei 400—799 km, 30 Tage bei 800—1 999 km und 45 Tage bei grösseren Entfernungen.

— Nach einer Mittheilung der „Politischen Korrespondenz“ aus Sofia erhielt der nach Konstantinopel zurückgekehrte bulgarische Agent Markow von seiner Regierung die Weisung, die Schritte zur Erlangung der Einwilligung des Sultans zum **Eisenbahnanschluss bei Küstendje** dringend zu erneuern.

— Einen **Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen für Stockholm** hat die Generaldirektion der schwedischen Staatseisenbahnen ausgeschrieben. Es handelt sich um Erlangung solcher Pläne für Bahnhöfe und Bahnverbindungen in und bei Stockholm, die nicht nur die gegenwärtigen Verhältnisse, sondern auch die fernere Entwickelung des Eisenbahnverkehrs und die Vergrösserung der Stadt in ausreichender Weise berücksichtigen. Als Richtschnur hierfür hat die Generaldirektion eine „Uebersicht über die Verkehrs- und Bahnhofsverhältnisse usw. in und bei Stockholm“ ausarbeiten lassen, die mit 6 zugehörigen Anlagen (Plänen usw.) für die Entwurfsarbeiten als Grundlage dienen und gegen Einsendung von 50 Kr. vom Registrator der Generaldirektion bezogen werden kann. Dieser Betrag wird im Falle der Rücklieferung an die Behörde zurückerstattet. Die „Bestimmungen und Anweisungen“ des Wettbewerbs sind auch bei der schwedisch-norwegischen Gesandtschaft in Berlin (Bellevuestrasse 8) zu haben.

— **Die Türkei und die Orientbahnen.** Wie erinnerlich, haben die Forderungen der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen an die Türkei den Gegenstand einer diplomatischen Aktion gebildet. Dieselbe führte zu einem Arrangement zwischen der türkischen Regierung und der Gesellschaft, welche sich mit einer ratenweisen Tilgung der liquiden Forderungen einverstanden erklärte. Dem Vernehmen nach dürfte nunmehr die erste Rate, welche mit 100 000 türkischen Pfund fixirt wurde, zur Auszahlung gelangen. Die Voraussetzung hierfür ist die als bevorstehend angekündigte Sanktionirung der Aktion, wonach die Banque Ottomane der türkischen Regierung einen Vorschuss von 800 000 Pfund auf die griechische Kriegsentschädigung gewähren würde. Die Banque Ottomane ist für diesen Fall bereits angewiesen, die vereinbarte Rate der Gesellschaft der Orientbahnen einzuhändigen. Die weiteren Raten wären aus den fälligen Theilzahlungen der Kriegsentschädigung zu begleichen. Die Bilanz der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen für das Jahr 1897 soll einen etwas grösseren Ueberschuss als im Vorjahre verzeichnen. Das erzielte Plus dürfte jedoch zur Erhöhung der Reserven verwendet und die Aktiendividende wie im Vorjahre mit 16 Frcs. bemessen werden.

— Die „Frkf. Ztg." meldet aus Konstantinopel: Der Sultan sanktionirte das Irade, welches die **Garantie für die Eisenbahn Eskichehir-Koniah** von 5 000 auf 6 759 Frcs. für das Jahr und Kilometer erhöht. Ein gleichzeitiges Irade ertheilt der anatolischen Eisenbahn die Konzession für den **Hafenbau Haidar Pascha**, dagegen liess die anatolische Bahn die Forderung der Konzession einer **Verbindungsbahn** zwischen **Smyrna-Aidin und Eskichehir-Koniah** fallen, nachdem die Pforte die bündige Zusicherung ertheilte, dass auch den Engländern hierzu die Konzession nicht bewilligt wird.

— Wie bereits in Nr. 1 S. 12 d. Ztg. mitgetheilt wurde, hat sich das **Eisenbahnnetz der nordamerikanischen Union** im Jahre 1897 um 2 000 engl. Meilen vergrössert; es hat jetzt eine Ausdehnung von 184 464 engl. Meilen. Das Gesammt-Anlagekapital desselben bezifferte sich im Jahre 1896 auf 783 977 254,45 ℳ und verzinste sich durchschnittlich mit 5,070 % (gegen 4,415 % im Jahre 1895). Von den normalspurigen Linien brachten 7: 8—10 %, 5: 6—8 %, 8: 4—6 %, 15: 1—4 % und 17 weniger als 1 %, während 5 Linien eines Zuschusses bedurften. Von den Schmalspurbahnen rentirte die beste mit 3,975 %. Diese mitgerechnet brachten überhaupt nur 3 mehr als 2 %, 3: 1–2 %, 3 weniger als 1 %, die übrigen 8 bedurften eines Zuschusses.

Die Anzahl der Lokomotiven bezifferte sich auf 35 950 Stück, eine Zunahme von 251, während sich die Anzahl der Wagen auf 1 297 649 bezifferte, ein Zuwachs von 27 088 Stück gegen das Vorjahr. Die Gesammtzahl der Angestellten belief sich auf 826 620 oder 454 Personen auf je 100 Meilen Eisenbahn, gegen 441 444 und 515 Personen für 100 Meilen während der drei vorhergehenden Jahre. Die Bruttoeinnahmen bezifferten sich auf 1 150 169 376 D., 74 797,94 D. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 1 123 239 537 D., hiervon entfielen auf Betriebskosten 68,82 % und auf feste Lasten und Dividenden 31,18 %. Befördert wurden während des Betriebsjahres 1895/96 511 772 737 Personen, 4 357 375 mehr als im vorhergehenden Jahre. Das beförderte Frachtquantum belief sich auf 765 891 385 t, eine Zunahme von 69 130 214 t gegen das Vorjahr. Das beförderte Frachtquantum war grösser als in irgend einem früheren Jahre seit dem Bestehen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.

— Aus Brüssel wird geschrieben, dass **Major Thys, der Erbauer der Kongobahn,** von seiner Inspektionsreise im Kongostaate zurückgekehrt ist. Der Bahnbau wird — wie bereits gemeldet — schon am 1. April vollendet sein, die offizielle Einweihung findet im Juli statt.

— Die Konzession, die Menelik dem Ingenieur Ilg für den **Bau einer Eisenbahn von Dschibuti bis Harrar** ertheilt hat, befindet sich der „K. Z." zufolge schon seit Jahren im Besitz des Genannten; bereits 1894 berichtete Vanderheyen (Le Négous Ménélik) darüber und als Ilg während des italienisch-abessinischen Krieges in der Schweiz weilte, war er nach Kräften für das Zustandekommen einer französischen Gesellschaft thätig, welche die Bahn ausführen sollte. Es handelt sich also nur um eine Erneuerung dieser Konzession, aber sie ist insoweit von nicht zu unterschätzender Bedeutung, als heute die Aussichten für den Bau der Bahn wesentlich günstiger geworden sind. Von Wichtigkeit ist dabei die Nachricht, dass eine Festlegung der Grenze zwischen der französischen Kolonie Obok und Abessinien zustande gekommen ist. Das herrenlose Land der Isa Somali, die als Karawanenveranstalter und Kameelvermiether geschworene Feinde eines Bahnbaues zwischen der Küste und Harrar sind, scheint zwischen den beiden Reichen getheilt worden zu sein, und wenn nun die Franzosen von der Küste, die Abessinier von Bia Caboba, ihrem bislang östlichsten Punkt, militärische Posten vorschieben, so werden sie über die widerstrebenden Somali sicherlich Herr werden. Die Konzession gilt für 99 Jahre, wird aber hinfällig, wenn nicht innerhalb zweier Jahre von ihrer Ertheilung an mit dem Bau der Bahn begonnen ist. Jede Konkurrenzlinie von der Küste des rothen Meeres oder des indischen Ozeans nach Harrar ist ausgeschlossen; von einer englischen Bahn Zeila-Harrar kann also gar nicht die Rede sein, abgesehen davon, dass sie, unmittelbar neben der Bahn Dschibuti-Harrar herlaufend, nicht würde bestehen können. Schon eine Linie wird sich durch den zu erwartenden Verkehr zunächst kaum halten können; daher hat Menelik sie monopolisirt, indem er nach Fertigstellung der Bahn den Handelsverkehr von der Küste nach Harrar mittelst Karawanen verbieten wird. Menelik übernimmt den militärischen Schutz der Eisenbahn; auf der Bahn sind im Kriegsfall seine Truppen unentgeltlich zu befördern; auch ist ihm nach dem Steigen der Einnahmen bis zu einer gewissen Höhe ein Theil derselben abzuliefern. Die Strecke Dschibuti-Harrar ist als erstes Glied einer Bahnverbindung zu betrachten, die weiter durch Schoa (Antotto) und Kaffa bis zum weissen Nil führen soll: ein grossartiger Gedanke, dessen Verwirklichung aber noch in sehr weitem Felde liegt („Uhl. V.-Ztg.")

— Es besteht die Absicht in Südamerika, von Rio de Janeiro aus in westlicher Richtung durch Bolivien eine **Bahnverbindung zwischen dem atlantischen und dem stillen Ozean** herzustellen. Schneller als diese Bahn wird voraussichtlich eine andere Verbindung zwischen den beiden Weltmeeren zustande kommen, nämlich die Eisenbahn von Buenos Aires über den Kamm der Anden nach Valparaiso. Zur Herstellung dieser Bahn war bereits 1855 die Anregung gegeben, 1887 erfolgte auch die Inangriffnahme dieses Werkes, doch war dieses infolge finanzieller Schwierigkeiten, in welchen Argentinien und Chile sich befanden, ins Stocken gerathen. Jetzt soll nach einer der „Hamburger Börsenhalle" zugegangenen Nachricht die baldige Vollendung des ganzen Werkes in Aussicht stehen.

Dass die neue Bahn für den Handels- und Personenverkehr mit Chile und den benachbarten pazifischen Staaten von ganz ausserordentlichem Nutzen sein wird, ist nicht zu bezweifeln. Der bisher übliche Weg nach Valparaiso zur See durch die Magellanstrasse erfordert 12 Tage, die Kosten der Seereise belaufen sich auf etwa 840 ℳ; der Ueberlandweg, der schon jetzt vor der endlichen Fertigstellung häufig benutzt wird, ist nahezu 900 englische Meilen (= 1 448 km) lang und wird in der Sommerzeit (vom November bis Mai sind die Gebirgspässe durch Schnee gesperrt) in 72 Stunden, also in 3 Tagen, zurückgelegt; dabei betragen die Kosten kaum ein Drittel des Fahrpreises für die Seereise. Die Beförderung geschieht von Buenos Aires aus gegenwärtig in folgender Weise: bis Villa Mercedes mit der Pacificbahn, von Villa Mercedes bis Mendoza mit der grossen argentinischen Westbahn und von Mendoza bis Punta de Vacas mit der transandinischen Bahn. Von hier aus wird die Reise zu Wagen oder Maulesel bis Puento del Inca fortgesetzt, wo übernachtet wird; am folgenden Morgen geht es ebenso weiter über El Juncal nach Salto Soldado, wo der Reisende wieder die transandinische Bahn, und zwar die chilenische Strecke, benutzt, die ihn nach Santiago und Valparaiso bringt. Dass der Verkehr auf der Transandenbahn stetig zunimmt und die westlichen Gebiete Argentiniens in wirthschaftlicher Hinsicht immer mehr erschliesst, ergibt sich aus der raschen Zunahme des Personenverkehrs auf der argentinischen Westbahn, der im vorigen Jahre 30 % betragen hat. Auch der Frachtverkehr hat sich in den Gebieten, welche die Bahn durchschneidet, erheblich gehoben. Die argentinische Westbahn zieht bereits aus der Weinbeförderung der Provinzen Mendoza, San Juan, San Luis und Cuyo mehr als die Hälfte ihrer Einnahmen. Im Interesse der Erschliessung von Argentinien und Chile ist es nur zu wünschen, dass nunmehr die Vollendung der Transandenbahn nicht mehr lange auf sich warten lassen wird.

— Der **königlich preussische Baurath G. Hildebrandt,** seit einer Reihe von Jahren beim Eisenbahnbau in China beschäftigt und z. Zt. Chefingenieur des Baues der Shanghai-Wusung Eisenbahn, ist, wie der „Ostas. Lloyd" meldet, vom Vizekönig der Hu-Provinzen, zum ständigen Berather in allen Dingen, welche den Bau der Hankau-Pekinglinie betreffen, ernannt worden. Baurath Hildebrandt wird in Zukunft in Wutschang, der Residenzstadt des Vizekönigs, leben.

Allgemeines.

— **Eine mittelst Flugmaschine betriebene Eisenbahn** wird — wie der „Hamburger Korrespondent" mittheilt — seit einiger Zeit auf einer Strecke der Pennsylvaniaeisenbahn in den Vereinigten Staaten erprobt. Die Flugmaschine ist eine Erfindung von Professor Elfreth Watkins und dem Professor Langley, dem

bekannten Erfinder des Aerodrom, wahrscheinlich ist der neue Apparat eine Anwendung dieses letztgenannten Dampfluftschiffs. Hat das Aerodrom bereits das grösste Aufsehen in Luftschifferkreisen erregt, so darf auch seine Anwendung zur Fortbewegung von Eisenbahnwagen durchaus ernst genommen werden, da es sich bei Professor Langley nicht um einen amerikanischen Durchschnittserfinder, sondern um einen wissenschaftlichen Geist ersten Ranges handelt. Bei den Probefahrten hat diese merkwürdige Luftlokomotive den gezogenen Wagen eine Geschwindigkeit von etwa 11 km stündlich gegeben, das ist gewiss nicht viel, aber man erwartet mit Bestimmtheit, dass die Flugmaschinen so gebaut werden können, dass mit ihrer Hilfe die heutige Schnellzugsgeschwindigkeit erreicht wird. Damit würde ein gänzlich neues Prinzip unter unsere Eisenbahnbetriebsmittel eingeführt werden. Wie wir erfahren, wird das Flugschiff durch einen Gasolinmotor bewegt, dessen Kraft auf eine Schraube von 4 Fuss Länge übertragen wird und derselben eine Bewegung von 800 Umdrehungen in der Minute ertheilt.

— Ueber die **Verbreitung der eisernen Querschwellen** enthält eine statistische Betrachtung der „Schweizerischen Bauzeitung“ interessante Mittheilungen. Während bis zum Jahre 1890 nur 7 % der Gesammtgleise aller Eisenbahnen der Erde mit metallenen Unterlagen versehen waren, war dieses Verhältniss im Jahre 1894 auf 10 % gestiegen. Lässt man Kanada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo nur als kleine Versuche einige Systeme von metallenen Unterlagen angewendet wurden, ausser Betracht, so ist das Verhältniss für alle übrigen Länder zusammen von 13,2 % im Jahre 1890 auf 17,6 % im Jahre 1894 gestiegen. Diese 17,6 % haben eine Gleislänge von 56 105 km.

Das Verhältniss der Gleislänge auf metallenen Querschwellen zur Gesammtgleislänge ist in den verschiedenen Ländern sehr ungleich. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben trotz ihrer ausgedehnten Eisenindustrie im Jahre 1894 auf 305 710 km Gleisen nur 19,3 km auf metallenen Unterlagen oder 0,006 %. In der Schweiz dagegen, wo keine metallenen Unterlagen erzeugt werden, lagen 1894 58 % auf metallenen Unterlagen. Dieser Prozentsatz nimmt noch jährlich zu, indem bei Auswechselungen und beim Legen des zweiten Gleises auf den Bergbahnen stets stählerne Querschwellen verwendet werden. Auf den Eisenbahnen in Asien lagen im Jahre 1894 rund 66 % auf metallenen und 34 % auf hölzernen Querschwellen.

— Nach einer Statistik des Medizinalraths Dr. Flinzer in Chemnitz über die **Krankheiten** der im **sächsischen Eisenbahnbetriebe beschäftigten Personen** erkrankten vom Zugförderungspersonal in einem Jahre 55,49 %, Zugbegleitungspersonal 39,39 %, Bahnbewachungspersonal 27,90 %, Stationspersonal 14,62 %, unteres Stationspersonal 19,20 %, Weichenwärter 30,24 %, Büreaupersonal 21,62 %. Das Letztere hatte die längste Krankheitsdauer, nämlich durchschnittlich 43,2 Tage, das Zugförderungspersonal mit durchschnittlich 31,3 Tagen die kürzeste Krankheitsdauer.

— Mit einer **elektrischen Post** ist in Boston der Anfang gemacht worden. Die Beförderung der Mittheilungen erfolgt, wie „Uhlands Verk.-Blätter“ mittheilen, in ähnlicher Weise wie bei den Rohrposten der Grossstädte; während bei diesen jedoch die Uebermittelung von Korrespondenzen auf pneumatischem Wege besorgt wird, bewirkt dies bei der Bostoner Post die Elektrizität. Das Verdienst, die erste Anregung zu dem neuen Betriebssystem gegeben zu haben, gebührt dem italienischen Elektriker Caplei. Der Bahnkörper besteht aus zwei mit einem gewissen Abstand übereinander auf Pfosten liegenden Schienen, zwischen denen ein langer, hohler Eisencylinder läuft, der durch seine Form auch bei sehr grosser Geschwindigkeit die Luft leicht durchschneidet. Zwischen den Schienen sind ferner in Abständen, die etwa der halben Cylinderlänge entsprechen, Drahtrollen von isolirtem Kupferdraht angebracht, durch welche der Cylinder hindurchläuft und die mit einer elektrischen Leitung in Verbindung stehen, welche von einem genügend kräftigen Strom durchflossen wird. Die beiden Schienen bilden die elektrische Leitung. Diese elektrische Rohrpost, die in der Minute eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 1 000 m ermöglichen soll, lässt sich nach Bedarf auf den einzelnen Stationen anhalten, um dem Cylinder Sendungen zu entnehmen oder neue hineinzulegen.

— In letzter Zeit sind in Belgien umfassende archivarische Studien und Nachforschungen in den Archiven der Provinzen Lüttich und Hennegau durch die Gelehrten Descamps und Boghaert-Vaché vorgenommen worden, um den **Zeitpunkt der Entdeckung der Steinkohle** festzustellen. Ihre Ergebnisse stimmen in dem Punkte überein, dass man die Steinkohle nicht vor dem 12. Jahrhunderte entdeckt und gefördert hat. In Mons sind Urkunden aus dem Jahre 1229 aufgefunden worden, die zum ersten Male die Steinkohle erwähnen; im Lütticher Lande entstammt das älteste Dokument dem Jahre 1228. Auch der hervorragende belgische Archivforscher Alphonse Wanters stellt fest, dass die Kohlenindustrie erst im 13. Jahrhundert im Lütticher Lande und im Thale der Haine zu blühen anfing. Ueber die Entdeckung der Steinkohle selbst als einer ganz neuen Sache liegen 2 Zeugnisse aus dem Jahre 1195 vor. Der Prior der Abtei Saint Jacques in Lüttich, Raynier, schreibt in seiner in lateinischer Sprache verfassten Chronik: „Hoc anno terra nigra ad focum faciendum optima per Hasbanian in multis locis est inventa“. und ein Mönch der Abtei Orval schreibt: „Hoc anno (1195) terra nigra ad usum fabrorum et focum faciendum optima juxta Leodium in multis locis prima inventa est.“ In Frankreich wurde der erste Zechenbetrieb erst im Jahre 1320, und zwar in der Zeche Roche la Molière, in dem Forez eröffnet. In Norddeutschland wurde erst im Jahre 1500 ein regelmässiger Zechenbetrieb in die Wege geleitet. Die betheiligten belgischen Kreise haben — wie gemeldet wird — beschlossen, in diesem Jahre das Jubiläum der Steinkohle — 1198 bis 1898 — glanzvoll zu feiern und Deutschland, Frankreich und England zur Theilnahme an dieser Feier einzuladen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Kleinbahn Mülheim a/Rh.-Leverkusen der Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co. in Elberfeld. Am 19. d. Mts. wird die normalspurige Kleinbahn von Mülheim a/Rh. nach Leverkusen mit den Stationen Mülheim a/Rh., Stammheim, Flittard und Leverkusen zunächst für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Die Kleinbahn ist in Mülheim a/Rh. an die Staatsbahnstation angeschlossen, und es findet daselbst der Uebergang von Gütern von der Staatsbahn zur Kleinbahn und umgekehrt statt.

Von der Beförderung auf der Kleinbahn sind die unter Ziffer I, II, XXXV a bis c, XXXVI bis XL, XLII a und XLIII der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bezeichneten Sendungen ausgeschlossen.

Elberfeld, den 15. Januar 1898. (172)

Die Direktion.
Dr. Böttinger.

2. Güterverkehr.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar 1898 tritt ein neuer Verbands-Gütertarif in Kraft.

Derselbe umfasst:

1. Den Theil II, Gemeinschaftliches Heft, enthaltend die besonderen Bestimmungen.
2. Das Tarifheft 1, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Danzig, Erfurt, Halle, Hannover, Kattowitz, Königsberg, Magdeburg, Posen und Stettin) sowie der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, der Lübeck-Büchener Bahn, der braunschweigischen Landesbahn, der Halberstadt-Blankenburger, Paulinenaue-Neuruppiner und Alt-Damm-Colberger Bahn einerseits und den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam (Delftsche Poort, Feyenoord, Handelsterreinen), Rotterdam a. d. Maas, Vlissingen transit und loco andererseits.
3. Das Tarifheft 2, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der vorgenannten deutschen Bahnen einerseits und den Binnenstationen der holländischen Eisenbahngesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, Stationen der niederländischen Central-, der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft und der Grand Central Belge Eisenbahn andererseits.
4. Das Tarifheft 3, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der königlich sächsischen Staats- und der mitverwalteten übrigen sächsischen Eisenbahnen, den Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen: Gera (Reuss), Görlitz in Schles., Grosszschocher, Kamenz in

Sachsen, Leipzig, Berliner Bhf., Leipzig, Eilenburger Bhf., Leipzig, Magdeburger Bhf., Leipzig, Thüringer Bhf., Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn einerseits und

a) den niederländischen Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam (Delftsche Poort, Feyenoord, Handelsterreinen), Rotterdam a. d. Maas, Vlissingen transit und loco;
b) den Binnenstationen der holländischen Eisenbahngesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, Stationen der niederländischen Central-, der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft und der Grand Central Belge Eisenbahn andererseits.

Durch die neuen Tarifhefte werden aufgehoben:

1. der Theil II, Gemeinschaftliches Heft, vom 1. Mai 1891 nebst Nachträgen;
2. die in den nachbezeichneten Tarifen und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze und zwar die Frachtsätze:
   a) in den Heften: 1 vom 15. Januar 1887, 2 vom 15. August 1887, 3 und 4 vom 1. August 1888 und 5 vom 1. Dezember 1888 des deutsch-niederländischen Verbands-Gütertarifs;
   b) im Heft 1 vom 1. Februar 1884 des niederländisch süd-westdeutschen Verbands-Gütertarifs — hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Cassel (Nachtrag III vom 1. Februar 1887);
   c) in den Heften C 1, 2, 3 und 4 vom 1. April 1895 des rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs — hinsichtlich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Cassel — und im Heft C 5 vom 10. Juni 1895 des rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Cassel einerseits und Stationen der Grand Central Belge Eisenbahn andererseits.

Soweit Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung kommen oder Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze bis zum 1. März 1898 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Abdrücke der neuen Tarifhefte sind vom 1. Februar 1898 ab durch Abfertigungsstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen und zwar:

der Theil II (Gemeinschaftliches Heft)	zum Preise von	0,30	ℳ
das Tarifheft 1	„ „ „	2,80	„
das Tarifheft 2	„ „ „	3,20	„
das Tarifheft 3	„ „ „	2,40	„

Elberfeld, den 15. Januar 1898. (173)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Zum Saarkohlentarif Nr. 1 ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der Nachtrag II erschienen, welcher Frachtsätze für die Stationen an der neu eröffneten Strecke Lebach-Wadern-Nonnweiler, sowie Berichtigungen enthält.

Abgabe erfolgt unentgeltlich. (174)
St. Johann-Saarbrücken, 12. Jan. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verband. Am 1. Februar d. J. werden neue Frachtsätze für den Vieh- etc. Verkehr zwischen Lobstädt und Burxdorf, sowie zwischen Leipzig I (Bayerischer Bahnhof) bezw. Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) und Leutzsch eingeführt. Die Frachtsätze für Leutzsch kommen nur dann zur Anwendung, wenn von den Absendern die Beförderung über Leipzig (Uebergabebahnhof) verlangt wird.

Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen über die Höhe dieser Frachtsätze Auskunft.

Dresden, am 14. Januar 1898. (175)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 20. Dezember v. J., betreffend Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Steinkohle etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. (Gruppe I) sowie der Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn, wird noch zur Kenntniss gebracht, dass die in dem bezeichneten Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden sind.

Breslau, den 11. Januar 1898. (176)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab erhält die Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unseres Binnenverkehrs folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt."

Strassburg, den 10. Jan. 1898. (177)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Am 15. Januar d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
2. Ergänzungen zu II E, Kilometerzeiger. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bettingen (Rheinpr.), Büschfeld, Hentern (Holzverladestelle), Horst (Holzverladestelle), Krettnich, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler, Rengen und Wadern des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.
3. Aenderung und Ergänzung des Waarenverzeichnisses der Ausnahmetarife Nr. 1 (Holztarif) und Nr. 2 (Rohstofftarif). (178)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Januar d. J. kommt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von norddeutschen Stationen nach Basel usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz, Oesterreich und darüber hinaus der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält u. a. neue Frachtsätze für die Ausfuhr über Eger, Eisenstein und Furth i. W., sowie für Eger Ort; ferner neue, sowie die bisherigen (theilweise ermässigten) Frachtsätze für Kufstein, Passau transit, Salzburg und Simbach transit.

Die Frachtsätze für Passau transit erhalten mit Einführung des Nachtrags II auch Gültigkeit für solche Sendungen, welche von Passau, bei direkter Umladung vom Eisenbahnwagen ins Schiff, nach zollamtlicher Behandlung, auf der Donau nach Oesterreich weitergehen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 13. Januar 1898. (179)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1898 gelangt zum Tarif vom 1. Mai 1896 der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen und der k. Staatsbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.

Stuttgart den 12. Januar 1898. (180)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. werden die an der Reststrecke Lebach-Nonnweiler der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler-Hermeskeil des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken gelegenen, für den gesammten Güterverkehr eingerichteten Stationen Bettingen (Rheinpr.), Büschfeld, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler und Wadern, sowie die nur für die Abfertigung für Holz in Wagenladungen dienende Holzverladestelle Horst in obengenannten Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (181)

St. Johann-Saarbrücken, 13. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Gemeinschaftliche Tarifhefte B, C und D. Mit 1. Februar 1898 gelangen zu den gemeinschaftlichen Tarifheften B und C vom 1. Januar 1894 die Nachträge III und zum gemeinschaftlichen Tarifheft D vom 1. April 1895 der Nachtrag II zur Einführung. Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife und der seither erschienenen Nachträge.

München, im Januar 1898. (182)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband, Theil IV, Heft 3

vom 1. Juni 1894. (Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.) Am 1. Februar 1898 tritt der Nachtrag I in Kraft.

München, im Januar 1898. (183)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erscheint zum Saarkohlentarif Nr. 7 der Nachtrag I, welcher enthält:

I. Aenderungen der Beförderungsbestimmungen.
II. Frachtsätze für die Station Schlaverie der königlichen Eisenbahndirektion St Johann-Saarbrücken und ermässigte Frachtsätze für die Station Mühlacker W. B. transit.
III. Berichtigungen.

Abgabe erfolgt unentgeltlich. (184)
St. Johann-Saarbrücken, 13. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung erhalten die Grenzthierärzte die Befugniss, die zum Zwecke der Erlangung der Frachtermässigung für die Beförderung von Zuchtvieh ab badischen Grenz- bezw. Uebergangsstationen erforderlichen Bescheinigungen selbständig auszustellen.

Karlsruhe, den 14. Januar 1898. (185)
Generaldirektion.

Der in den direkten Verkehren mit Stationen der **Crefelder Eisenbahn** zu Gunsten der letzteren bis zum 31. März d. J. einschliesslich zur Berechnung gelangende Frachtzuschlag für Wagenladungen von **1 M. für jeden verwendeten Wagen** wird **bis zum 31. März 1901** einschliesslich weiter erhoben.

Köln, den 13. Januar 1898. (186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mlawaer Grenzverkehr, Thorner Transitverkehr, deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr Heft 1 und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr Heft 1. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1898 n. St. wird die Station Egeln des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif für Alaun, Bleicherde, Farbholz, Gerbstoffe usw. (A. T. 1 bezw. A. T. 8) der obengenannten Grenzverkehre aufgenommen. Die Ausnahmefrachtsätze sind denen des Spezialtarifs II gleich.

Ausserdem ist in der am Fusse der Seiten 9 und 15 des ersten Nachtrages zum deutsch - Alexandrowoer Grenztarif Heft 1 und der Seite 6 des ersten Nachtrages zum Thorner Transittarif befindlichen, die Erhebung eines Zuschlages von 1,00 ℳ im Verkehr mit Crefeld Nord betreffenden Sternanmerkung statt „bis zum 31. März 1898“ zu setzen: „bis zum 31. März 1901“.

Bromberg, den 13. Januar 1898. (187)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. März 1898 werden die Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten zur Ausfuhr ab den Stationen Frankfurt a/M. sowie ab Gustavsburg und Mainz nach den Uebergangsstationen zur Schweiz Basel bad. Bahn, Basel els. Bahn, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut aufgehoben. An deren Stelle tritt die regelrechte Tarifirung nach Spezialtarif I.

Karlsruhe, den 15. Januar 1898. (188)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Januar d. J. kommen folgende direkte Frachtsätze im Verkehr mit der Breslau - Warschauer Eisenbahn zur Einführung:

1. Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Cosel, Cosel Oderhafen, Emanuelsegen, Gleiwitz, Karf, Laurahütte und Nikolai. Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz einerseits und Gross-Wartenberg andererseits.
2. Ausnahmefrachtsatz für Holz des Spezialtarifs II zwischen Namslau und Stradam.
3. Direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Stradam und Namslau.
4. Direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen für Wagenladungen sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II zwischen Namslau einerseits und den Stationen Gross-Wartenberg, Bralin und Perschau der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 14. Januar 1898. (189)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. treten in Kraft:

die Nachträge XI zu den Tarifheften 1 und 2, die Nachträge VIII zu den Tarifheften 3 und 4 und der Nachtrag X zu Heft 5.

Die Nachträge XI enthalten neue und geänderte Frachtsätze für Lobositz St. E. G., die Aufhebung der Ausnahmetarife 5 a und b (Getreide, Kleie) und 6 a und b (Holz), sowie die theilweise Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) für Lobositz (St. E. G.). Durch die Nachträge VIII werden die Hefte 3 und 4 vollständig ausser Kraft gesetzt. Der Nachtrag IX enthält die Aufhebung der Ausnahmetarife 2 a und b (Getreide, Kleie), 13 a und b (Holz) und 14 (Steinzeugwaaren).

Die Nachträge sind vom 14. Februar ab bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Bis zur Ausgabe der Drucksachen ertheilt unser Verkehrsbüreau, Dresden, Wienerstrasse 4, Auskunft.

Dresden, den 15. Januar 1898. (190)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages II zum Tariftheil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 tritt zu dem im oben bezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Januar 1896 gültigen Tariftheil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung und Berichtigung der Bestimmungen, betreffend Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie sonstige Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages II sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. Januar 1898. (191)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung ist die Station Mingolsheim für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen sowie von Fahrzeugen im inneren Verkehr der badischen Bahnen eröffnet worden.

Karlsruhe, 15. Januar 1898. (192)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 werden die Stationen Lobenstein (Reuss) und Teuplitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des ostdeutsch - mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 14. Jan. 1898. (193)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station O-Buda-Filatorigát in den Tarif Theil V, 2. Heft vom 1. Mai 1890. Mit Wirksamkeit vom 20. Januar 1898 gelten die im Tarif Theil V, 2. Heft des österreichisch-ungarisch - schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1890 enthaltenen Frachtsätze für Spiritus- und Sprittransporte von und nach Budapest d. v., auch im Verkehre mit O-Buda-Filatorigát.

Wien, am 12. Januar 1898. (194)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest - Fiume - sächsischer Eisenbahnverband. Triest - Fiume - norddeutscher Eisenbahnverband. Einbeziehung von „Baumwollabfällen“ in die Ausnahmetarife 12. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 werden die Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife 12 in den Gütertarifen Theil II obenbezeichneter Verbände dahin ergänzt, dass es anstatt: „für Baumwolle, rohe u. zw.: . . .“ zu lauten hat: „für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten, u. zw.: . . .“

Wien, am 12. Januar 1898. (195)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn. K. k. priv. süd - norddeutsche Verbindungsbahn. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Am 1. Februar 1898 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem Petroleum, sowie Petroleumnaphta (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blau- und Grünöl, Schmieröle

(mineralische), Petroleum - Rückstände, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineralтheer in vollen Wagenladungen ab Pardubitz S. N. D. V. B. nach Stationen der k. k. priv. österreich. Nordwestbahn und süd - norddeutschen Verbindungsbahn in Kraft.

Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif vom 15. November 1891 aufgehoben.

Der neue Tarif kann zum Preise von 10 Hellern per Stück bei der unterzeichneten Direktion in Bestellung gebracht werden.

Wien, am 12. Januar 1898. (196)
Die Direktion.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarife, Theil III, Heft 1—4. Am 1. Februar 1898 treten neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. in Wirksamkeit, und zwar:

Theil III, Heft 1, für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien - Pottendorf - Wr.-Neustädter Bahn) und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.);

Theil III, Heft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv Südbahngesellschaft (ungar. Linien), der k. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab - Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn;

Theil III, Heft 3 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr. - ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft (exklusive der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. d. L.), sowie der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), dann

Theil III, Heft 4 für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina)

einerseits

und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen

anderseits.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von je 1 Krone = 1 Franken für das Stück zu beziehen.

Hierdurch werden die Tarife, Theil III, Heft 1 vom 1. September 1893, Theil III, Heft 2 vom 1. September 1893, Theil III, Heft 3 vom 1. November 1894 und Theil III, Heft 4 vom 1. November 1894 aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 14. Januar 1898. (197)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den französisch-belgisch-deutsch-schweizerisch - österreichisch - ungarisch-rumänisch - serbisch - bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr treten am 1. März 1898 neue Tarife in Geltung, und zwar:

Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen, sowie Theil II Hefte A, B, C und D, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen französischen und belgischen Stationen einerseits und deutschen, österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen andererseits.

Vom Tage der Einführung der neuen Tarife ab werden gemischte Fahrscheinhefte (I./II. Klasse) zwischen französischen Stationen einerseits und Homburg v. d. H., Langenschwalbach und Wiesbaden andererseits nicht mehr ausgegeben. Ferner gelangen die besonderen Fahrscheinhefte für Hin- und Rückfahrt Paris-Sophia, sowie die für die Benutzung des Orient-Expresszuges s. Zt. eingeführten Fahrkarten I. Klasse Paris-Simbach, Igney-Avricourt Simbach und Igney-Avricourt-Wien über Simbach, aus Anlass der Umleitung dieser Züge von der Simbacher auf die Salzburger Linie, der Entbehrlichkeit halber nicht mehr zur Ausgabe.

Ausserdem treten bei einzelnen Verkehrsbeziehungen infolge Aenderung der Antheile der ausländischen Bahnen Erhöhungen ein, über welche unser Tarifbüreau hier auf Anfrage nähere Auskunft ertheilt

Strassburg, den 12. Januar 1898. (198)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutscher Verbands - Personen- und Gepäckverkehr. Vom 1. April d. J. ab wird den Rückfahrkarten für den Verkehr zwischen Berlin, Frankfurt a. d. O., Breslau, Erfurt, Gera, Dessau, Jena, Weimar, Halle, Leipzig, Cöslin, Stettin, Magdeburg und Dresden einerseits und Baden, Heidelberg, Donaueschingen, Karlsruhe, Pforzheim, Bruchsal, Freiburg i. B., Müllheim, Rastatt und Mannheim andererseits wahlweise Benutzbarkeit für die Bahnwege über Frankfurt a. M. und über Suhl-Ritschenhausen-Würzburg-Mosbach beigelegt. Gleichzeitig werden die betreffenden Fahrpreise um je 20 ₰ erhöht.

Erfurt, den 15. Januar 1898. (199)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Generalversammlungen.

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs - Eisenbahngesellschaft findet am

Donnerstag, den 3. Februar d. J.
Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1897 vom 19. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen sowie über den Etat pro 1898 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 1. Februar d. J.

angesetzt und zwar

Vormittags von 8—12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen.

Nürnberg, den 13. Januar 1898. (200)
Das Direktorium.
Ley.

---

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 55 000 Stück kiefernen Bahnschwellen 2,7 m lang 26/16 cm stark. Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von kiefernen Bahnschwellen“ bis zum Eröffnungstermin

Dienstag, den 1. Februar d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 15. Februar d. J.

Mainz, den 15. Januar 1898. (201)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Vergebung von Kupferplatten zu Feuerbuchsen. Der Bedarf von Kupferplatten zu Feuerbuchsen für eine Lokomotive, eine Rückwand und eine Rohrwand soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote auf diese Lieferung, enthaltend den Grundpreis für 100 kg und die für die verschiedenen Aufbüge, Absetzungen, aussergewöhnlichen Dimensionen etc. erforderlichen Ueberpreise franko Main-Neckarbahnhof Darmstadt sind bis zum Sonnabend, den 22 Januar l. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kupferplatten zu Feuerbuchsen“ an den Haupt-

magazins-Verwalter der Main-Neckarbahn in Darmstadt franko einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote findet zu oben genannter Zeit in Gegenwart etwa erscheinender Anbieter statt.

Darmstadt, den 14. Januar 1898. (202)
Der Ober-Betriebsinspektor.

Ausschreibung von Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung. Eröffnung der Angebote am 3. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaal des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhof in Breslau. Die Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen und versiegelt, spätestens bis zu obigem Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106 — Zimmer 87 aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, und ohne Bestellgeld, postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. März d. J.

Breslau, den 11. Januar 1898. (203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe II. Roststäbe (Roststabguss); Gruppe XI a. Nägel, Bolzen und Achsbuchsbügel; Gruppe XII. Kohlenschaufeln und Schraubenschlüssel; Gruppe XVII. Schmelztiegel, Schleifsteine, Chamottesteine, Pappe, Schmirgel, Schmirgelleinen, Glaspapier, Filz und Filzplatten; Gruppe XXI. Klares, rothes, grünes und mattgeschliffenes Glas, Milchglas und Glasglocken; Gruppe XXII. Sohl-, Rindblank-, Rindverdeck-, Kalb-, Schaf-, Weissgar- und Maschinenriemenleder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 10. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorbezeichneten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 9. März d. J.

Breslau, den 11. Januar 1898. (204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe C V/VI. Flussstahl - Scheibenräder, Lokomotiv-, Tender- und Wagenradreifen, Radgerippe und Radscheiben; Gruppe C XI. Eisendraht, Stahldraht, Sprungfedern, Splinte, Drahtstifte, Ketten, Weissblech, Kesselnieten, Blechnieten, Holzschrauben, Bekleidungsschrauben, Schrauben mit Muttern für Wagen, Lokomotiven und Achsbuchsbügel, Muttern und Drahtgeflecht. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 16. Februar, Vormittags 10 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von je 1 ℳ für Gruppe C V/VI. und XI. postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 10. März 1898.

Kattowitz, den 10. Januar 1898. (205)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Holzschwellen. Die Lieferung der bis zum 31. März 1899 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen

80 000 eichenen Bahnschwellen I. Klasse,
248 000 kiefernen „ I. „
3 000 „ „ II. „
und
46 687 m eichenen Weichenschwellen

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
5. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Februar d. J.

Magdeburg, den 12. Januar 1898. (206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Herstellung von 19 170 qm Pflasterung und 8 580 qm Chaussirung zur Anlage der Ladestrassen, Zufuhrwege und Laderampen auf den Stationen der Neubaustrecke Geestemünde-Stade, im ganzen oder getheilt.

Verhandlung
Donnerstag, den 10. Februar 1898
Vormittags 10 Uhr
bei der Eisenbahn - Bauabtheilung in Bremervörde.

Lagepläne usw. können hier eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) von hier aus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bremervörde, den 14. Januar 1898.
Der Vorstand (207)
der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten Werkstattsmaterialien (Achswellen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Kupferplatten, Dreh- und Bohrspäne von Eisen, Kupfer, Roth-, Messing- und Weissguss und Siederohre), sowie 2 alte Wasserkrähne und eine Brückenwaage sollen im Wege des schriftlichen öffentlichen Angebotsverfahrens verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
1. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Februar d. J.

Magdeburg, den 14. Januar 1898. (208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Rud. Kohlert jun., Graslitz,
Böhmen.

Verlangen Sie meinen neuen Preis-Kourant über alle **Blech-** und **Holzblasinstrumente, Streichinstrumente, Zithern, Trommeln etc.,** sowie aller zu genannten Instrumenten gehörigen Einzel-Bestandtheile u. Werkzeuge, dann Saiten-Etuis für sämmtliche Instrumente, Etuibeschläge etc., welcher gratis und franko zugesandt wird.

Streng solide Bedienung.

Billigste Bezugsquelle.

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.
Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Betriebsdirektor
zur Leitung des Betriebes der ca. 80 km langen meterspurigen Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode sowie mehrere im **Verkehrs-, Tarif-, Kontrol- und Stationsdienst** erfahrene Beamte, welche im Besitze der Berechtigung zur selbständigen Ausübung des Stationsdienstes sich befinden, zum baldigen Eintritt gesucht.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen wolle man an die unterzeichnete Direktion in **Berlin W.**, Wilhelmstrasse 46/47, richten.

Vereinigte
Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.
Die Direktion.

Für mehrere Eisenbahn-Neubaustrecken suchen wir einige gut vorgebildete
Ingenieure,
welche zur Ausführung von Eisenbahnvorarbeiten und zur selbständigen Leitung einer Bausektion befähigt sind, mehrere in Büreauarbeiten erfahrene **Zeichner und Konstrukteure, ferner Bauaufseher,** welche bei grösseren Unternehmerfirmen die Ausführung von Erdarbeiten, Brücken und Durchlässen bereits bewirkt haben, sowie endlich einen erfahrenen **Hochbautechniker,** der grössere Eisenbahnhochbauten in Regie zu leiten imstande ist.

Meldungen mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsangabe sind an die unterzeichnete Direktion in **Berlin W.**, Wilhelmstrasse 46/47 zu richten.

Vereinigte
Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft
Die Direktion.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. **J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).**

Technische Staatslehranstalten in Chemnitz.

Am **21. April 1898** beginnt ein neuer Lehrkurs

der **Abtheilungen der Königlichen Höhern Gewerbschule** für **mechanische und chemische Technik,** sowie für **Elektrotechnik.** (Aufnahmebedingung: Die wissenschaftliche Befähigung für den einjährig-freiwilligen Militärdienst) und

der **Abtheilung der Königlichen Werkmeisterschule** für **mechanische Technik.** (Aufnahmebedingung: Mindestens dreijährige Werkstattpraxis.)

Anmeldungen sind bis zum **3. April** zu bewirken.

Gesuche um nähere Auskunft über die einzelnen Abtheilungen, die aber **besonders anzugeben sind,** wolle man an die

Direction der Technischen Staatslehranstalten in Chemnitz

richten.

Geheimer Hofrath Professor **Berndt.**

Unterrichtsbriefe für das

SELBST-STUDIUM

der gesamten ***Elektrotechnik*** und des ***Maschinenbauwesens*** sowie ***Hoch-*** u. ***Tiefbauwesens,*** **System Karnack-Hachfeld.** Redigiert von O. Karnack (Direktor Müller, Technikum Frankenhausen-K.) u. Regierungsbaumstr. Alexander.

Das System **Karnack-Hachfeld** zerfällt in nachfolgende 7 Werke, von denen jedes für sich vollständig abgeschlossen ist:

1. Elektrotechnische Schule
Gemeinverständl. Handbuch zur Ausbildung von Elektrotechnikern
Maschinenbauschule
2. D. Maschinenkonstrukteur 3. Der Werkmeister. 4. Der Monteur, Vorarbeiter und Maschinist
Baugewerbeschule
5. Der Polier. 6. Der Baugewerksmeister. 7. Der Tiefbautechniker

Werke à 60 Pf.
in Lieferungen

Diese 7 rühmlichst bekannten, brauchbarsten und besten Werke ihrer Art, welche keinerlei besondere Vorkenntnisse voraussetzend, jedem strebsamen Techniker eine ausgezeichnete Gelegenheit geben, **ohne den Besuch einer technischen Fachschule sich voll und ganz dasjenige Wissen und Können anzueignen, dessen ein Techniker** bedarf, behandeln in sehr leicht verständlicher klarer, einfacher mustergültiger Darstellung **alle Gebiete der gesamten Elektrotechnik beziehungsweise d. gesamten Maschinenbaues oder des gesamten Hochbaues sowie des gesamten Tiefbaues.** Das Studium dieser Werke giebt jeden strebsamen Techniker eine ausgezeichnete bisher noch nicht gebotene Gelegenheit, ohne besonderen Aufwand an Geld und ohne seine berufliche Thätigkeit unterbrechen zu müssen, sich diejenigen Kenntnisse in überraschend leichter Weise aneignen zu können, deren er bedarf, um innerhalb seines Berufes die höchsten Ziele zu erreichen. Wer sich in das Studium dieser Briefe vertieft und an der Hand dieses auf Grund reichster Erfahrung planmässig angelegten Lehrmittels von Stufe zu Stufe fortschreitet, wird sich gediegene Kenntnisse auf allen Gebieten der Elektrotechnik beziehungsweise des Maschinenbaues oder des Hochbaues oder des Tiefbaues erwerben und unstreitig die schönsten und vorteilhaftesten Erfolge erzielen. Die Direktion eines Technikums, dessen Abgangsprüfungen unter Aufsicht eines Staatsbeamten stattfinden, wird alljährlich einen nur wenige Wochen umfassenden Kursus einrichten, welcher dazu dienen soll, eine Wiederholung des gesamten, in unseren Unterrichtsbriefen gebotenen Lehrstoffs vorzunehmen. Nach Beendigung dieses Kursus kann der Techniker an dieser Lehranstalt **die Fachprüfung ablegen** und erhält nach erfolgreicher Prüfung ein **Reife-Zeugnis.** Zu beziehen durch jede Buchhandlung. Verlag von Bonness & Hachfeld, Leipzig und Potsdam.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner,**

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten **1897 neumodellirten**

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Selbstspielende Pianos

mit Geldautomat, gleichzeitig auch zum Handspiel zu benutzen, sowie

Dreh- u. Hand-Pianos

patentirt in mehreren Staaten, empfehlen

Hanke & Schaeffer,

Berlin N., Chaussee-Strasse Nr. 48.
Man verlange Preislisten.

Scherenberg's

Eisenbahn-technisches Büreau

Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen

Beste

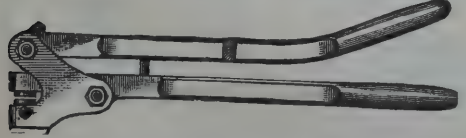
und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

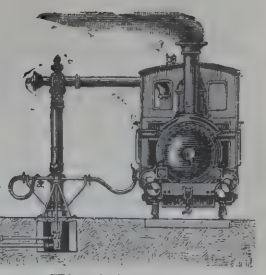


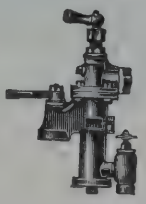
M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14,
Kommandantenstr. 68/64.

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus"

oder Elevatorbetrieb





Locomotiv-Injector

„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

Kosten-Anschläge, Skizzen etc. — gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.*

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

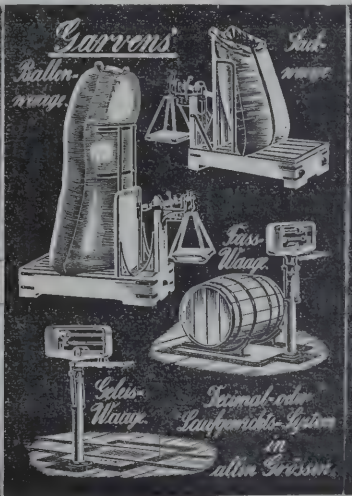
Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Waagen

für jeden Zweck.

Verschiedenste Grössen u. Anordnungen, in Decimal-, Centesimal-, Laufgewichts- od. gleicharm. System, transportabel, feststehend, versenkbar, verlegbar.

WAAGEN
mit Entlastungsvorrichtg bzw. Billetdruckapparat.



Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation

W. GARVENS

WÜLFEL b. HANNOVER

BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/18
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14

Illustr. Cataloge portofrei.

GARVENS' WAAGEN
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter" in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden

Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50,** mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr. Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

PIANINOS

mit Siegel's Deutsch. Reichs-Patent Nr. 94 025 Eisen-Konstruktion haben gegen Feuchtigkeitseinflüsse **grösste Widerstandsfähigkeit,** die nicht von der durchweg üblichen Bauart erreicht wird, daher **grösste Dauerhaftigkeit,** leisten **grösste Garantie** für Stimmhaltung, haben trotz der Eisenkonstruktion **grosse edle Tonfülle,** haben nur geringes Mehrgewicht (Piano 1,30 m hoch wiegt 520 Pfund) sind nicht theurer als jetzige Qualitäts-Pianinos.

R. Siegel, Stade.

Gegründet 1849.

Die Klaviervirtuosin Frau **Johanna Susmann-Burmester, Hamburg,** urtheilt:

Die Tonfülle, Klangschönheit, angenehme Anschlagsart und Repititionsfähigkeit des nach Ihrem Pat. Nr. 94 025 gebauten Pianino kommen geradezu einem Flügel gleich und haben mich im höchsten Grade überrascht.

Thieme's

Maschinenfabrik,

LEIPZIG-ANGER,

Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

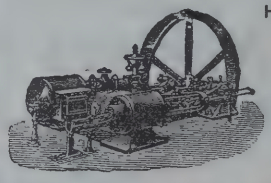
Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

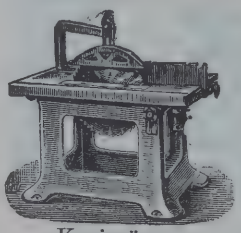
Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT
seit 1838:

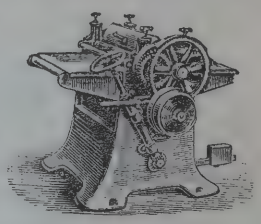


Moderne Dampfmaschinen
von 4 bis 200 Pferdestärken
sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.
Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.


Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.


Hobelmaschine.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die
Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.
Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

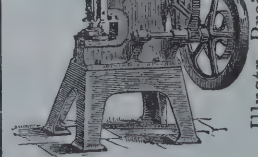
Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

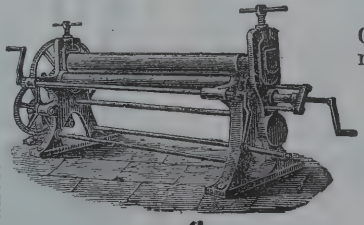
Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.
Fabrik-Marke

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 6. **Zeitung des Vereins** 1898.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Januar 1898.

Inhalt:

Württemb. Landeskarten.
Die Beamten d. äusseren Dienstes u. die Vereinszeitung.
Eisenbahnmarke.
Reorganisation d. russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten.
Ein Urtheil der Budapester königl. Gerichtstafel, die Erhebung v. Waagegebühr betr.
Vereinsmittheilungen:
Berichtigung der Betriebslänge der Strecke Beraun-Dusnik. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Bezeichnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Betriebsergebnisse im Dezember. — Abgrenzung der preuss. Eisenbahn-Direktionsbezirke. — Im Etatsjahre 1898/99 zu eröffnende Strecken. — Orientirung der Reisenden auf den Eisenbahnstationen. — Umstellen der Weichen unter den fahrenden Zügen. — Vereinfachung und Verbilligung der Personen- u. Gepäcktarife. — Elektr. Bahnverbindung zw. Berlin und den westlichen Vororten. — Wagenmangel auf den bayer. Staatsbahnen. — Beschaffung v. Betriebsmaterial. — Einnahmen der pfälzischen E. — Feuerungsanlagen zur Verminderung des Rauches. — Bad. Kilometerhefte. — Personen- und Frachtenverkehr auf einem Theil der hess. Ludwigsb. — Aenderung der Organisation des oldenburg. Eisenbahnwesens. — Ostpreuss. Südbahn. — Leistungen u. Erfolge der deutschen Bahnverwaltungen. — Kürzere Lieferfristen für kurze Entfernungen. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Eisenb. in Südwestafrika.
Oesterreich-Ungarn: Erhebungsberichte über Bahnunfälle in Oesterreich. — Stand der Bahnbauten. — Lokalbahnaktion in Niederösterreich. — Buschtêhrader E., Entwickelung in 1897. — Personalkommission der Südbahn. — Vorschreibung d. gebrochenen Abfertigung im internation. Frachtbriefe. — Ein Unfall beim Ausladen von Gegenständen ist keine Ereignung im Eisenbahnverkehr im Sinne d. Haftpflichtgesetzes. — Prager Strassenb. — Grazer Strassenbahn. — Hotelanlagen in Abbazia. — Transporteinnahmen der ungar. Bahnen im November 1897. — Kaschau-Oderberger E., Betriebsleitung. — Budapest. Strassenbahnwesen.
Belgien: Neuerung für den Sommerdienst d. Staatsb.
Rumänien: Ueberbrückung der Donau.
Vereins-Ausland: Jungfraubahn. — Regelung d. Arbeitszeit d. Lokomotivführer usw. in Frankreich. — Eisenb.-Unfälle in Frankreich. — Bulgarische Transbalkanbahn. — Eine Bahn über d. Kaukasus. — Getreidetarife im Verkehr von Russland nach Königsberg usw. — Mormyshi-Liwni eröffnet. — Theilweise Betriebseröffnung auf der Transkaspibahn. — Petrowsk-Derbent-Baku. — West- u. mittelsibirische E. — Amur-Schifffahrtsweg. — Erschliessung Chinas. — Eisenbahnpläne Englands u. Frankreichs in China.
Allgemeines: Dampfschneezug. — Moderne Bergbahnen.
Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.
Bücherschau:
Kalender für Beamte der württembergischen Staatsbahnen.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Württembergische Landeskarten.

Landeskarten betiteln sich die in Württemberg bestehenden 15tägigen Zeitkarten zur beliebigen Benutzung der sämmtlichen Staatsbahnlinien. Im Dezember 1893 eingeführt können die Landeskarten, welche landläufige Bezeichnung für sie — schon zur Unterscheidung von den gewöhnlichen Zeitkarten — auch im folgenden angewendet werden soll, auf ein nun 4jähriges Bestehen zurückblicken. Die Thatsache, dass derartige Fahrkarten bei keiner anderen deutschen Eisenbahnverwaltung eingeführt sind, wie nicht minder der Umstand, dass das württembergische System nach den bisherigen Erfahrungen das Interesse weiterer Kreise fortdauernd in Anspruch nimmt, dürften eine kurze Erörterung über Wesen und Bedeutung der Einrichtung sowohl, als über die bisherigen Ergebnisse in diesen Blättern rechtfertigen. Ist doch die Maassnahme, wenn sie auch auf den Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen eingeschränkt ist, im Laufe weniger Jahre zu einer Institution geworden, die sich völlig eingebürgert hat und die, nach vielen Anzeichen zu schliessen, auch von Personen ausserhalb Württembergs zu einer Bereisung des Landes vielfach und gern benutzt wird!

Als die württembergische Eisenbahnverwaltung, einem Vorgang in Belgien folgend, Ende 1893 dazu überging, Zeitkarten für das ganze Staatsbahnnetz mit einer Gültigkeit von 15 Tagen zu dem Preis von 45 ℳ für die I., 30 ℳ für die II. und 20 ℳ für die III. Wagenklasse ausgeben zu lassen, hat es nicht an Stimmen gefehlt, die theils in aufmunterndem, theils in absprechendem Sinne über die Neuerung sich vernehmen liessen: dem einen wollte das Vorgehen gewagt erscheinen, der andere sagte sogar bestimmt einen Misserfolg voraus, wieder andere Stimmen, die auch in der Presse ihren Ausdruck fanden,

wollten die Maassnahme als ersten Schritt zu einer gründlichen württembergischen Personentarifreform mit dem Endziel „eintägige Landeskarten zum Preise von 3, 2 und 1 ℳ für die drei Wagenklassen“ gelten lassen. Diesen Stimmen gegenüber ist die württembergische Eisenbahnverwaltung in der Lage, auf günstige Erfolge hinweisen und betonen zu können, dass die Einrichtung den Erwartungen entsprochen, ja sie weit übertroffen hat; vor allem spricht schon die steigende Benutzung der Landeskarten für den Anklang, den sie beim Publikum gefunden haben.

Wenn die Art und Weise der Einrichtung selbst auch als in weiteren Kreisen bekannt vorausgesetzt werden darf, in welcher Beziehung namentlich auf Erörterungen in der Presse, auf die Angaben in Kursbüchern, Fremdenführern usw. hinzuweisen ist, so dürfte es doch am Platz sein, hier zunächst das Wesen der Landeskarten zu skizziren: sie lauten auf eine bestimmte Person und sind mit deren Photographie und Unterschrift zu versehen; die Photographie (im Format der Visitenkarten) wird dem Fahrtausweis fest aufgeklebt und mit dem Orts- und Tagesstempel der ausgebenden Fahrkartenstelle derart überstempelt, dass eine Loslösung der Photographie und ihr Ersatz durch eine andere ausgeschlossen erscheint. (Die Photographien zu dem angegebenen Zweck lassen sich, beiläufig bemerkt, äusserst billig beschaffen.) Die Landeskarten liegen bei allen grösseren und mittleren Bahnstationen auf und werden von diesen nach Uebergabe der Photographie in kürzester Frist ausgefertigt; kleinere Stationen vermitteln die Bestellung bei der nächst gelegenen, mit Landeskarten ausgerüsteten Station in wenigen Stunden. Die bei der Bestellung mit dem Fahrpreis zu erlegende Kaution von 3 ℳ wird zurückbezahlt, wenn die Karte spätestens in den Vormittagsstunden des Tages nach Ablauf der Benutzungszeit zurückgegeben wird; dies kann bei jeder württembergischen Eisenbahnstation, auch brieflich, geschehen. Mit dem Tage der Ausgabe, der durch den Stationsstempel festgestellt wird, beginnt die Gültigkeit und sie erlischt mit der Mitternacht des auf der Karte handschriftlich eingetragenen 15. Tages. Rückvergütungen bei nur theilweiser Ausnutzung der Karte sind ausgeschlossen. Dies die wesentlichsten Bestimmungen nach Maassgabe des württembergischen Personentarifs. Zur Veranschaulichung folgt hier das Muster einer Landeskarte.

(Vorderseite.)*)

K. Württembergische Staatseisenbahnen.

II. Klasse. **Preis 30 M.**

Zeitkarte № 0000

zur beliebigen Befahrung der sämmtlichen württembergischen Staatsbahnlinien.

(Raum für die Photographie.)

(Landeskarte.)

Orts- u. Tages-Stempel.

Giltig bis einschliesslich:

Name, Stand und Wohnort des Karteninhabers:

Unterschrift des Karteninhabers:

..... *in* .....

*) Der Rückseite sind die für den Reisenden wichtigeren Bestimmungen aufgedruckt.

Veranlasst sah sich die württembergische Eisenbahnverwaltung zu ihrem Vorgehen in erster Linie durch das Bestreben, dem Publikum einen Fahrtausweis in die Hand zu geben, der in weitestem Umfange die freie Bewegung des Reisenden bei seinen Eisenbahnreisen gestattete; in der Einrichtung war das Mittel gegeben, um insbesondere auf die vom Publikum so sehr angestrebte Unabhängigkeit vom Billetschalter nach Thunlichkeit zu bieten. Wie die Landeskarte für jeden der Personenbeförderung dienenden und die entsprechende Wagenklasse führenden Zug — bei Schnellzügen insbesondere auch ohne Zukauf einer Zuschlagkarte — die unbeschränkte Benutzung während 15 Tagen ermöglicht, so entfällt auch jede Kontrolmaassregel bei Fahrtunterbrechungen, desgleichen die Umschreibung bei Aenderungen der Reiseroute, des Reiseziels und dergl.; kurz, die Landeskarte sollte ein Passe-partout im eigensten Sinne des Wortes bei Reisen im Bereich des württembergischen Staatsbahnnetzes — dermalen 1754 km — sein. Dabei konnte sich die Kontrole durch das Zugbegleitungspersonal in der denkbar einfachsten und sichersten Weise gestalten. Die Eisenbahnverwaltung hatte Grund zu der Annahme, dass eine Einrichtung, die für das belgische Staatsbahnnetz gute Erfolge verzeichnen durfte, sich auch für Württemberg, dessen Eisenbahnnetz — von einigen kleinen Stichbahnen abgesehen — sich durchaus in Händen des Staates befindet, nicht unvortheilhaft erweisen werde. Nach seiner Gestaltung durfte sich das gewissermaassen abgerundete württembergische Eisenbahnnetz als

besonders geeignet für den Versuch darstellen, und es konnte die Neuerung einen Ersatz zu mässigen Preisen bieten für die anderwärts bestehenden, zur Befahrung des ganzen Netzes oder auch eines grösseren Theils desselben berechtigenden Jahres- oder Halbjahreskarten, die schon vermöge der hohen Taxe zu allgemeiner Benutzung weniger aufmunterten und die thatsächlich auch für weitere Kreise den erhofften Anklang nicht fanden. Last not least glaubte die Verwaltung in der Einrichtung ein wirksames Mittel zur Belebung und Förderung des Vergnügungsverkehrs auf grössere Entfernungen erblicken zu dürfen.

Dass in Beziehung auf die Taxfrage mit unbestimmten und unbestimmbaren Faktoren zu rechnen war, konnte man sich dabei nicht verhehlen; denn bestimmend für die Preisberechnung musste — neben der Grösse des Bahnnetzes, der Höhe der regelmässigen Fahrtaxen, den Zugverbindungen — insbesondere die muthmaasslich zu durchfahrende Strecke sein. Für letzteres fehlten die Anhaltspunkte, man sah sich auf Vermuthungen angewiesen. Es stand zur Erwägung, dass die Zahl derer, die nur vergnügenshalber und während einer Dauer von 15 Tagen längere Strecken auf einem und demselben Bahnnetz durchfahren, zurücktritt hinter der Zahl derer, die geschäftshalber reisen und dass für diese, eben der Geschäfte wegen, die Zahl der innerhalb kurzer Zeit täglich zu durchfahrenden Kilometer keine allzu grosse sein könne. Auf der anderen Seite war davon auszugehen, dass vielfach die Karten Benutzung durch Personen finden würden, die auf Grund ihrer Vorausberechnung der auszuführenden Fahrten einen pekuniären Vortheil zu erlangen hoffen. Von der Annahme geleitet, dass — mässig gerechnet — täglich im Durchschnitt 50 km, in 15 Tagen sonach etwa 750 km mit einer und derselben Landeskarte zu durchfahren sein werden, sowie in der weiteren Annahme, dass die Reisen zum grösseren Theil als Rückfahrten sich darstellen, wobei mit dem ermässigten Preise der Rückfahrkarten zu rechnen war, kam man auf die Eingangs bezeichneten abgerundeten Sätze, die sich denen der belgischen Staatsbahn (50, 38 und 25 Frcs.) näherten. Gegenüber den Sätzen der dänischen Staatsbahn, bei welcher 14 tägige Zeitkarten zur Befahrung des ganzen Netzes (1 735 km) ebenfalls seit einigen Jahren mit gutem Erfolge und zwar anfänglich zum Preise von 40, 30 und 20 Kr., seit 1. August 1897 zum Preise von 52, 32 und 20 Kr. ausgegeben werden, stellen sich die württembergischen Fahrpreise der Landeskarten niedriger.

Und nun noch einige Worte über den Umfang der Benutzung der Landeskarten sowie über die finanziellen Ergebnisse; Zahlen sprechen ja und sie geben auch im vorliegenden Falle einen wichtigen Maassstab zur Beurtheilung der ganzen Einrichtung. Es wurden abgesetzt:

im Jahre	Karten der Klasse I.	II.	III.	mit dem Gesammterlös von ℳ.
1894	17	2 683	10 678	294 815
1895	10	3 235	13 355	364 600
1896	11	3 480	15 305	410 995
1897	15	3 870	18 146	479 695

Diese Ziffern zeigen eine von Jahr zu Jahr nahezu gleichmässig steigende Entwickelung des Verkehrs auf Landeskarten und eine den allgemeinen Zuwachs im Personenverkehr erheblich übersteigende Zunahme von rund 65 % im vierten Jahre gegenüber dem ersten. Eine Vergleichung des Ergebnisses der einzelnen Monate lässt erkennen, wie die Frequenz zwar im allgemeinen mit dem sonstigen Reiseverkehr steigt und fällt, wonach insbesondere die Monate August, September und Oktober die höchsten Ziffern zeigen, dass aber, abweichend von dem übrigen Verkehr, der Monat Dezember jeweils die niedrigsten Zahlen aufweist. Letzteres berechtigt zu der, auch durch andere Umstände sich nahe legenden Annahme, wonach vornehmlich Geschäftsreisende es sind, die die Landeskarten sich zu Nutze machen. In zweiter Linie stellen — das Angenehme mit dem Nützlichen verbindend — Beamte, Lehrer, Studirende usw., die unter Benutzung von Urlaubs- und Ferienzeiten das Land mit verhältnissmässig geringem Aufwand von Fahrgeld bereisen wollen, ein starkes Kontingent zu den Abnehmern der Karten. Ersichtlich liegt ein nicht zu unterschätzender Anreiz zur Benutzung von Landeskarten in der Ersparung von Kosten für auswärtige Uebernachtungen; dafür mag auch die bemerkenswerthe Erscheinung der Klage von Gastwirthen in den kleinen Städten über eine Einbusse im Geschäftsbetrieb seit Einführung der Landeskarten einen Beleg bilden. Diese Erscheinung findet ihre Erklärung offenbar darin, dass die Inhaber solcher Karten, insbesondere auch Geschäftsreisende häufiger als es früher geschah nach Abwickelung des Tagesgeschäfts, an dienstfreien Tagen, oder nach einem Ausflug entweder Abends nach Hause zurückkehren, um anderen Tages die Reisetour wieder aufzunehmen, oder dass die Karten benutzt werden, um wenigstens an einem grösseren Platz, selbst wenn dieser vom Orte der Geschäftsthätigkeit ziemlich entfernt liegt, jeweils Nachtquartier zu machen. Ein Vergleich mit einer ähnlichen Erscheinung bei Einführung des Zonentarifs auf den österreichischen Staatsbahnen legt sich nahe: während in Oesterreich wenigstens anfänglich darüber geklagt wurde, es hätten die Orte an Bahnstationen im nächsten Umkreis von Wien darunter zu leiden, dass der Vergnügungsverkehr unter der Wirkung der verbilligten Fahrtaxen mehr oder weniger auf entfernter gelegene Stationen sich übertragen habe, wirken die Landeskarten, weil auswärtige Uebernachtungen sich einschränken lassen und weil sie an geschäftsfreien Tagen zum Besuch grösserer Städte einladen, einigermaassen zu Ungunsten des platten Landes.

Was schliesslich den Einfluss auf die Einnahmen der württembergischen Staatsbahnverwaltung betrifft, so lässt sich dieser der Natur der Sache nach allerdings nicht mit Sicherheit nachweisen; erschwert wird ein solcher Nachweis überdies durch die gleichzeitig mit den Landeskarten erfolgte Einführung von Fahrscheinbüchern für 30 Fahrten zu ermässigten Preisen. Verschiedentlich angestellte Berechnungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, weil dadurch der für die vorliegende Erörterung gezogene Rahmen überschritten würde, haben aber dargethan, dass auch die Einwirkung der Landeskarten auf die Personenverkehrseinnahmen sich günstig darstellt.

Wenn das Publikum in Würdigung der ihm gebotenen Annehmlichkeiten für den Geschäfts-, wie für den Vergnügungsverkehr die nunmehr eingebürgerte Einrichtung nicht wieder missen möchte, so darf es der Eisenbahnverwaltung nicht minder zur Befriedigung gereichen, dass sie beim Rückblick auf die seitherige Entwickelung und weil keinerlei wesentliche Anstände bei der Durchführung der Neuerung sich ergeben haben, sich sagen darf, mit der Einführung des eigenartigen Systems der Landeskarten in Württemberg keinen Fehlgriff gethan zu haben.

Stuttgart, im Januar 1898. D.

Die Beamten des äusseren Dienstes und die Vereinszeitung.

Durch Unterrichtsstunden u. dergl. m. ist man seit langem bemüht, den Gesichtskreis der im äusseren (Betriebs- und Abfertigungs-) Dienst beschäftigten mittleren Beamten zu erweitern, ihr Verständniss für die ihnen zufallenden Aufgaben zu fördern und sie zu weiterer nicht blos praktischer, sondern auch theoretischer Fortbildung in den für sie in Betracht

kommenden Dienstzweigen im besonderen, wie im Eisenbahndienst im allgemeinen anzuregen. Wie bekannt, haben diese Bestrebungen in einzelnen Ländern sogar zur Errichtung besonderer Fachschulen und Lehrgänge geführt, von denen namentlich letztere nicht allein der Vorbildung von Anwärtern für den Eisenbahndienst dienen, sondern auch der Aus- und Fortbildung von Beamten, die schon im Eisenbahndienst thätig sind. Diesen soll damit Gelegenheit zur Ergänzung und Erweiterung ihrer in praktischer Ausübung des Dienstes gewonnenen Kenntnisse nach der theoretischen Seite hin geboten werden. Ohne grosse Mühe und Kosten liesse sich dem gleichen Zweck auch damit dienen, dass die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, das amtliche Organ dieses Vereins, jenen Beamten ausnahmslos zugänglich gemacht würde, während sie heute, soviel dem Schreiber dieser Zeilen bekannt ist, fast durchweg nur den eigentlichen Verwaltungsstellen (-Behörden) und den dort thätigen Beamten zugeht. Dieser Vorschlag rechttertigt sich nicht allein dadurch, dass die genannte Zeitung neuerdings offenbar zu einer ganz anderen, tonangebenden Stellung in der Fachlitteratur und damit auch ganz allgemein zu grösserer Bedeutung als früher gelangt ist. Gerade die Beamten des äusseren Dienstes entbehren zum grossen Theil einer geistigen Anregung durch Vielseitigkeit der Dienstgeschäfte oder durch Umgang mit älteren geistig höher stehenden Mitarbeitern. Eine Anregung, wie die Vereinszeitung sie in ihrer jetzigen Gestalt und namentlich ihrer unvergleichlich gesteigerten Vielseitigkeit bietet, wäre deshalb gerade für sie ein Gewinn, den sie sicherlich dankbar zu schätzen wüssten. Sie würden daraus nicht nur manche ihnen erwünschte und nützliche Belehrung schöpfen, sondern auch zu eigenem Nachdenken über Vorgänge und Dinge auf dem weiten Gebiete des Eisenbahnwesens veranlasst werden, die ihnen heute entweder vollständig entgehen oder nur aus unzureichenden oder sonst mangelhaften Notizen in den Tageszeitungen bekannt werden. Wie lehrreich wären z. B. für jeden Beamten im äusseren Betriebsdienst die kürzlich veröffentlichten interessanten Ausführungen über Betriebssicherheit und Ausrüstung der Eisenbahnen gewesen!

Die mit Ausführung dieses Vorschlages zu erreichenden Vortheile lassen sich in Kürze folgendermaassen zusammenfassen:

1. Bereicherung des Wissens der Beamten, Steigerung ihres Interesses und Verständnisses für ihre dienstlichen Aufgaben, Anregung zu weiterem und tieferem Eindringen in die Fachlitteratur und damit Erweiterung ihres Gesichtskreises, die ganz von selbst die Art der Handhabung ihrer Dienstgeschäfte günstig beeinflussen, ihre allgemeine Bildungsstufe und damit auch ihr gesellschaftliches Ansehen heben muss.
2. Ablenkung von fragwürdigen „Genüssen“ aller Art, denen sich heute viele nur aus Mangel an Anregung zu besserem hingeben.
3. Die Beamten würden durch grösseres Vertrautwerden mit ihrer eigenen Lage und Stellung im Verhältniss zu dem Gesammtkörper der Eisenbahnverwaltung und des ganzen Staatswesens, wie mit den entsprechenden Verhältnissen in anderen Ländern zu einem richtigeren Urtheil darüber gelangen, als es heute vielfach bei ihnen anzutreffen ist.
4. Die Beamten würden bei tieferem Einblick in das Wesen und den Zusammenhang der Dinge im Eisenbahnwesen, nicht blos soweit es ihnen im eigenen Lande unmittelbar vor Augen steht, imstande sein, der in breiten Schichten des Publikums noch immer vorhandenen unrichtigen Beurtheilung unseres Eisenbahnwesens, seiner Einrichtungen und Wirksamkeit mit sehr viel besserem Erfolge entgegenzutreten, als es jetzt möglich ist.

Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vortheil wäre die mit Ausführung dieses Vorschlages zu erreichende engere Verbindung zwischen Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens, die für beide gleichmässig von grossem Nutzen wäre, indem beide mehr als bisher befruchtend auf einander einwirken würden. Namentlich könnte auch das Verständniss und die Werthschätzung beider für einander dadurch nur gewinnen.

Die direkten und mehr noch die mittelbaren Vortheile des hier empfohlenen Schrittes sind so in die Augen fallend und einleuchtend, dass die Ausführung hoffentlich nicht lange auf sich warten lassen wird. —T—

Anmerkung der Redaktion. Wir drucken den — vielleicht von etwas zu viel Wohlwollen für die Vereinszeitung getragenen — Artikel so ab, wie er uns von geschätzter Seite zuging. Sollten die Vereinsverwaltungen geneigt sein, die darin gegebene Anregung weiter zu verfolgen, so würden wir dies schon im Interesse unserer Zeitung mit Freuden begrüssen. Finanzielle Rücksichten dürften gegen den Vorschlag kaum geltend zu machen sein, da eine Erhöhung der Abonnementszahl eine entsprechende Verminderung des vereinsseitig zu leistenden Zuschusses zur Folge haben würde.

Eisenbahnmarke.

In dem Aufsatz der Nr. 96 Jahrg. 1897 d. Ztg. findet sich die Bemerkung, dass im Personenverkehr die Eisenbahnmarke ungekannt schon seit vielen Jahrzehnten in Verwendung ist. Die Edmonson'sche Karte sei nichts anderes als die Anwendung des Markensystems in der dem besonderen Anwendungsgebiete entsprechenden Form. Gegen diese Auffassung werden gewisse Einwendungen geltend zu machen sein, wenn man die Eigenschaft einer Marke mit der einer Fahrkarte näher vergleicht.

Eine Marke kann jederzeit in beliebiger Menge vorher gekauft werden und behält ihren Geldwerth. Der Kauf ist von Zeit und Art der Verwendung innerhalb des Geltungsbereichs der Marke unabhängig. Eine Fahrkarte kann nur für den jedesmaligen Gebrauch vor Antritt einer Reise gekauft werden, sie wird ungültig, wenn sie nicht am Tage der Lösung benutzt wird. Diese sofortige Benutzung ist auch die einzige Art der Verwendung einer Fahrkarte. Eine Marke ist übertragbar, eine Fahrkarte nicht. Eine Marke wird nicht beim Ankauf in den Verkehr gesetzt und entwerthet, sondern erst bei der Verwendung, die Fahrkarte wird dagegen schon beim Ankauf durch den Datumstempel zeitlich entwerthet.

Als das Wesentliche einer Marke erscheint unbedingt deren Eigenschaft, dass sie aufgeklebt werden kann. Mag dies auch in dem beregten Artikel bezweifelt werden, der Vergleich mit einer eingestempelten Marke z. B. auf Postkarten oder Stempelpapier überzeugt ohne weiteres, dass die Benutzungsfähigkeit durch die Unmöglichkeit des Aufklebens des Werthzeichens sehr beschränkt wird.

Wenn die Marke für den Personenverkehr nutzbar gemacht werden soll, so kann dies nur durch Aufkleben geschehen und der Reisende würde, wenn ihm nicht zuviel zugemuthet wird und das System, auch zur Sicherung der Eisenbahn gegen betrügerische Nachbildung werthvoller Marken, nur für den unmittelbaren Nahverkehr eingeführt wird, das Aufkleben der Marke auf einem der Form nach vorgeschriebenen Fahrtausweis ebenso leicht und anstandslos selbst besorgen, wie der Briefschreiber es gewohnt ist, seine Briefe zu frankiren. Im übrigen verkennen wir die Vorzüge eines in beschränktem Umfange im Eisenbahn-Verkehrsdienste einzuführenden Markensystems durchaus nicht, und fügen ergänzend hinzu, dass sich

die Marke im Expressgutverkehr süddeutscher Bahnen, z. B. in Baden, seit Jahren gut bewährt hat.

Eine weitere Anwendung von Eisenbahnmarken möge schliesslich durch folgenden Vorschlag angeregt werden. Bei den preussischen Staatsbahnen, bei der Reichsbahn und vielleicht auch anderwärts sind die Zugführer ermächtigt, Blanko-Schnellzugs-Zuschlagkarten nach einem mitgeführten Tarife auszufertigen. Die Schaffner, welche Reisende mit Personenzugfahrkarten in Schnellzügen betreffen, melden dies dem Zugführer, welcher die Zuschlagkarte schreibt und das Geld vom Reisenden erhebt. Gewöhnlich zieht schon der Schaffner gegen seine Vorschrift das Geld vom Reisenden ein und veranlasst die Ausfertigung der Zuschlagskarte erst später. Dies gibt leicht zu Unredlichkeiten, mindestens zu solchem Verdacht Veranlassung. Ueberdies wird der Zugführer durch das immerhin umständliche Verfahren zu sehr in Anspruch genommen, auch erfordert dasselbe eine besondere Rechnungslegung. Ein System, wie wir es vor Jahren in Württemberg beobachteten, wo der Zugführer aus einer Trommel Werthfahrkarten zu 10, 20 und 30 ₰ in Höhe des Zuschlages an die Reisenden verkaufte, bietet auch keine hinreichende Sicherheit für die Verwaltung, weil bei Durchstechereien die dann ungelocht bleibenden Karten wieder in die Trommel des Zugführers zurückgelangen können.

Besser wäre es, und darauf läuft der Vorschlag hinaus, Marken in verschiedener Preislage herzustellen, die vom Publikum schon direkt an den Schaltern oder in den Zügen vom Schaffner gekauft werden und nach Bedarf auf die Rückseite der Personenzug-Fahrkarten aufgeklebt werden können, wodurch diese die Eigenschaft von Schnellzugskarten erlangen würden. Der von den Schaffnern mitzuführende Tarif ist wegen der geringen Anzahl von Schnellzug-Haltestationen einfach, auch kann das Verfahren auf eine gewisse Zone beschränkt werden. Die Entwerthung geschieht nach dem Aufkleben durch sofortiges Durchstreichen und Durchlochen. Den Erlös verwendet der Zugführer, der den Bedarf an die Schaffner abgibt, nach Ankunft auf der Endstation zur Ergänzung seines eisernen Bestandes, den er dem Zugrevisor jederzeit in baar oder Marken vorzuzeigen imstande sein muss.

Dieselbe Eisenbahnmarke kann anstandslos weiteren Zwecken dienstbar gemacht werden. Will der Reisende über das ursprüngliche Ziel seiner Reise hinausfahren, so steht nichts entgegen, die Fahrkarte bis zur nächsten Station mit längerem Aufenthalt durch Aufkleben von Marken in Höhe des nachzuzahlenden Fahrgeldes zu ergänzen; ebenso, wenn der Reisende einen zulässigen Umweg benutzen will, kann der Preisunterschied durch Aufklebung von Marken erhoben werden. Der Gültigkeitsvermerk des dazu berechtigten Beamten würde über die Marke zu schreiben sein, um diese gleichzeitig zu entwerthen. Auch an Stelle der Platzkarten in D-Zügen könnten aufzuklebende Marken Verwendung finden. Ferner, will der Reisende unterwegs Fahrkarten telegraphisch vorausbestellen, nach verlorenen Gegenständen telegraphiren, oder sonstwie den Eisenbahntelegraphen benutzen, nichts verhindert dieselben Eisenbahnmarken auch hier als Zahlungsmittel zu verwenden, wie denn auch die Verwendung zum Frankiren von Expressgut, Zahlung von Lagergeld und anderen kleinen Beträgen nicht ausgeschlossen, vielmehr zur Vermeidung unnöthiger Belastung von Kassen und unnöthigen Gängen dahin nur zu empfehlen ist.

G. F.

Die Neuorganisation des Ministeriums der russischen Verkehrsanstalten.

Seit vielen Jahren besteht in allen betheiligten Kreisen sowohl der Regierung, als auch der Eisenbahnen, Industrie und des Handels darüber kein Zweifel mehr, dass die Organisation des Ministeriums der Verkehrsanstalten und namentlich seiner Unterorgane lange nicht mehr den Ansprüchen zu genügen vermag, die heute an diese wichtige Centralstelle von den grossartig entwickelten Verkehrsverhältnissen gestellt werden. Aus dieser Erkenntniss heraus haben sich denn wohl auch schon mehrere Minister die Aufgabe gestellt Wandel zu schaffen und eine zeitgemässe Um- und Ausgestaltung der bestehenden Organisation in die Wege zu leiten. Bisher ist es aber noch keinem Minister geglückt, die Projekte durch die vielen Instanzen, die alle an der Begutachtung und Prüfung betheiligt sind, glücklich durchzulootsen, vielmehr verunglückten die Projekte und rissen vielfach die Schöpfer mit sich. Gegenwärtig hat der Fürst Chilkow, ein Mann der Praxis, abermals die Arbeit aufgenommen, wie es scheint zu Ende geführt und sie dem Reichsrathe vorgelegt, so berichten Petersburger Blätter. Obgleich nun das Projekt noch nicht allgemein bekannt geworden ist, so findet es schon in seinem Anfangsstadium nach Verlassen des Ministeriums der Verkehrsanstalten Angriffe, die es zweifellos erkennen lassen, dass man im Finanzministerium das Projekt abfällig beurtheilt.

Das Journal „Russkoje Ekonomitscheskoje Obosrjenije“ (russische wirthschaftliche Rundschau), das vom Redakteur des „Westnik Finansow“ herausgegeben wird und mit Recht als offiziöses Organ des Finanzministeriums gilt, unterzieht das Projekt einer sehr scharfen Kritik.

Im wesentlichen führt die Zeitschrift aus:

Da das Ministerium der Verkehrsanstalten seit anfang der 70 er Jahre auf Grund „temporärer Etats“ besteht, welche den Verhältnissen einer Zeit angemessen waren, in der das Ministerium die Isaakskathedrale, die Nikolaibrücke (in Petersburg) usw., jedoch nur ein sehr wenig umfangreiches Schienennetz verwaltete, so wurde jetzt bei der Zusammenstellung des Projekts vor allen Dingen der Kompetenz- und Wirkungskreis des Ressorts festgestellt. Dem Ministerium liegt gegenwärtig ob: 1. die Leitung des Betriebes und des Baues der Staatseisenbahnen und Kleinbahnen; 2. die Aufsicht über den Betrieb und den Bau von privaten Eisenbahnen und Kleinbahnen mit mechanischen Motoren; 3. die Aufsicht über Wasserwege, Leinpfade, Uferanlagen und die Leitung der Arbeiten an den dem Ministerium unterstellten Wasserstrassen; 4. die Aufsicht über die diese Wasserstrassen befahrenden Fahrzeuge; 5. die technische Aufsicht über Handelshäfen und die Leitung des Bauwesens in diesen Häfen; 6. die Aufsicht über die dem Ministerium unterstellten Landstrassen und die Leitung der Arbeiten an denselben und 7. die Leitung der Lehranstalten des Ministeriums.

Dieser Wirkungskreis bedingt den Bestand der Centralorgane des Ministeriums, deren in dem Projekt nicht weniger als 17 in Aussicht genommen sind. Das Ministerium soll über folgende einzelnen Institutionen verfügen: 3 Konseils (den allgemeinen des Ministeriums, den Ingenieurkonseil und den Konseil für Eisenbahnangelegenheiten); 3 Verwaltungen (der Eisenbahnen — privaten und Staats- —, des Eisenbahnbaues und der Wasser- und Chausseewege sowie der Handelshäfen); die Kanzlei; 4 Inspektionen (die Generalinspektion, die Inspektion der kaiserlichen Züge, die Fabrik- und die Medizinalinspektion); 3 Abtheilungen (für Enteignungen, Schulwesen, Statistik und Kartographie); 2 Komitees (Pensionskomitee und temporäres Komitee zur Vertheilung von Aufträgen an Schienenwalzwerke und Lokomotivenwerke) und schliesslich die Juriskonsulenz. — Zehn dieser Institutionen sind die Rechte eines Departements des Ministeriums eingeräumt.

Das Projekt unterscheidet sich von der bestehenden Organisation des Ministeriums darin, dass der wichtigste Verwaltungssweig desselben, die Eisenbahnen, welche gegenwärtig der Verwaltung der Staatseisenbahnen und dem Eisenbahndepartement unterstellt sind, in einer Institution konzentrirt wird; dagegen wird eine bestehende Inspektion in vier zerspalten, von denen eine jede über die gleiche Machtvollkommenheit verfügt, wie sie der Verwaltung der Eisenbahnen zusteht. Ferner muss bemerkt werden, dass wenig bedeutende Zweige, wie das Enteignungs- und das Schulwesen, zum Grade eines Departements erhoben werden.

Höchst befremdend wirkt es, dass das Projekt die örtlichen Verwaltungen der Eisenbahnen gar nicht berührt, obgleich gerade diese, wie in der letzten Zeit so oft hingewiesen, einer durchgreifenden Reorganisation viel weniger entrathen können, als die centralen Institutionen, die es nie an der nöthigen Einsicht und Initiative haben fehlen lassen, um das Eisenbahnwesen auf die nöthige Höhe zu bringen. Wenn die Intentionen der Centralverwaltung oft nicht zu den beabsichtigten Folgen geführt haben, so ist hierfür nur der passive, auf Kliquenwesen basirte Widerstand der lokalen Verwaltungen verantwortlich zu machen. Die lokalen Verwaltungen sind der Hemmschuh, welcher nicht zulässt, dass die Eisenbahnen den

thatsächlichen Bedürfnissen des ökonomischen Lebens entgegengeführt werden.

Die „Russk. Ekon. Obosr." verurtheilt mit Schärfe die im Projekt durchgeführte Zersplitterung der Gewalt, welche im Eisenbahnwesen, nach ihrer Auffassung, durchaus von einem Centralpunkt ausgehen müsse. Die Gewalt entbehrt der Einheitlichkeit, denn die eine verwaltet, während vier ihr gleichgestellte inspiziren, eine fünfte baut Strassen, eine sechste enteignet. Zu welchen Weiterungen eine solche Ordnung führen muss, ist unschwer zu ermessen. Der Geschäftsgang muss durch die nöthigen Kanzleimanipulationen ein schleppender werden und überdies liegt die Gefahr nahe, dass sich der auf büreaukratischem Boden üppig wuchernde „Partikularismus des Ressorts" zu ungeahnter und verderbenbringender Blüthe entwickelt.

In diesem Entwurfe könne nur eine mechanische, rein äussere Reform gesehen werden, die auf die Beziehungen der Eisenbahnen zu dem Publikum ohne jeden Einfluss sein werde.

Soweit die Kritik der „Russk. Ekon. Obosr.", die, wie man sieht, nicht sonderlich zurückhaltend ist. Ob der Entwurf unter solchen Umständen das Stadium eines solchen überhaupt verlassen wird, muss natürlich abgewartet werden, verhängnissvoll kann ihm aber jedenfalls der Widerspruch eines Ressorts werden, an dessen Spitze ein Mann steht, wie der Minister Witte, der selbst Eisenbahnfachmann ist, der selbst Betriebsdirektor eines grossen Eisenbahnnetzes (der Südwestbahnen), später Präsident der Direktion dieser Bahnen und endlich auch Minister der Verkehrsanstalten gewesen ist.

Stimmen die Ausstellungen der „Russk. Ekon. Obosr.", und das braucht nicht angezweifelt zu werden, so liegt hier eine Arbeit vor, die das Haupt reorganisirt, und zwar nicht in glücklich gewählter Form, — die Glieder dagegen, die es noch viel dringender bedürften, aber gänzlich unbeachtet daneben liegen lässt.

Ein Urtheil der Budapester königlichen Gerichtstafel, die Erhebung von Waagegebühr betreffend.

Der Revisionssenat der Budapester königlichen Tafel hat in einem vor kurzem erflossenen Urtheil ausgesprochen, dass die Bedingungen hinsichtlich der Frachtgebühren und daher auch hinsichtlich der Waagegebühr gegenüber dem Adressaten sowohl im inländischen, wie auch im internationalen Verkehr nur in dem Falle geltend gemacht werden können, wenn dieselben in dem Frachtbrief in der Form schriftlicher Erklärungen aufgenommen wurden, oder auf das Betriebsreglement und auf die dieses ergänzenden Tarife basirt werden können. Gegenüber dem Aufgeber und gegenüber dem Adressaten, falls dieser mit dem Aufgeber identisch ist, kann dagegen eine bezahlte Waagegebühr nicht als condictio indebiti zurückgefordert werden, wenn auch das Verlangen bezüglich des Abwiegens nur mündlich vorgebracht wurde, da die Vorbedingung der condictio indebiti, ein Irrthum nicht vorhanden ist. Der Umstand jedoch, dass die Erklärungen, in welchen das Abwiegen verlangt wird, nicht wörtlich mit jenem Texte übereinstimmen, welcher in der zu § 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements gehörenden VII. Nachtragsbestimmung als Beispiel für derartige Erklärungen angeführt ist, und dass diese Erklärungen durch den Aufgeber nicht besonders unterfertigt wurden, berührt die bindende Kraft der Erklärung in keinem Falle, daher selbst gegenüber einem vom Aufgeber verschiedenen Adressaten nicht.

In Gründen des bezüglichen Urtheils der königlichen Gerichtstafel wird folgendes ausgeführt:

Im Sinne der ersten Alinea des § 54 des im vorliegenden Falle maassgebenden Eisenbahn-Betriebsreglements ist der Frachtvertrag nur dann abgeschlossen, wenn die Aufnahmestation das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung übernommen hat.

Hieraus ist es zweifellos, dass ohne Ausstellung des Frachtbriefes ein gültig zustande gekommener Eisenbahn-Frachtvertrag nicht existirt. Die Bedingniss des gültigen Abschlusses eines solchen Vertrages, die Ausstellung des Frachtbriefes und die Uebernahme desselben sammt den betreffenden Gütern durch die Eisenbahn bildet der Frachtbrief, welcher laut Punkt 2 des § 51 des erwähnten Betriebsreglements durch gar keine andere Urkunde ersetzt werden kann, hinsichtlich des Zustandekommens des Eisenbahn-Frachtgeschäftes nicht nur ein Beweismittel, sondern von dem Zeitpunkte der Uebergabe an gerechnet ein das Geschäft selbst statuirendes Dokument ist, und können daher die auf dieses Geschäft bezughabenden bezw. die in den Rahmen des Vertrages fallenden und einen Ergänzungstheil desselben bildenden, wie immer gearteten Vereinbarungen der das Eisenbahn-Frachtgeschäft abschliessenden Parteien, und demnach auch die Bedingungen in Bezug auf die durch die Eisenbahn für den Transport und für die mit derselben zusammenhängenden sämmtlichen Leistungen einzuhebenden Gebühren und somit auch auf die unter dieselben gehörigen Eisenbahn-Waagegebühren gegen den in den Frachtvertrag durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes eintretenden Adressaten, welcher laut § 67 des Betriebsreglements zur Befriedigung der Eisenbahn im Sinne des Frachtbriefes verpflichtet ist, nur in dem Falle geltend gemacht werden, wenn dieselben in den Frachtbrief aufgenommen wurden, oder in dem, in demselben bezogenen und einen Bestandtheil des Vertrages bildenden Eisenbahn-Betriebsreglement und in dem Gebührentarif enthalten sind. Gegen den Adressaten kann somit die Eisenbahn blos solche Forderungen geltend machen, welche auf den Frachtbrief bezw. auf das Betriebsreglement und auf den, dasselbe ergänzenden Eisenbahn-Gebührentarif basirt werden können.

Die Argumentation der Geklagten, als ob die Ausstellung des Frachtbriefes die Bedingung des gültigen Zustandekommens des Geschäftes blos bei dem unter die Kraft des Berner Internationalen Uebereinkommens fallenden internationalen Eisenbahntransport bilden würde, während hinsichtlich des inländischen Eisenbahntransportes die Verfügung des § 394 des Handelsgesetzes maassgebend wäre, laut welcher der Frachtbrief blos als Beweis des Vertrages dient, ist unbegründet:

> weil die obenbezogene Verfügung des ersten Alinea des § 54 des, den inländischen Eisenbahnverkehr regelnden und auf Grund des § 2 des Gesetzartikels XXV ex 1892 erlassenen Eisenbahn-Betriebsreglement vom Jahre 1892 mit dem Art. 8 des Berner Uebereinkommens, laut welchem der Frachtvertrag erst dann abgeschlossen ist, wenn die Aufnahmestation die Waare mit dem Frachtbrief zum Transport übernommen hat, vollkommen übereinstimmt,
>
> und weil, nachdem im § 2 des bezogenen Gesetzartikels das Ministerium die Bevollmächtigung erhalten hat, die Bestimmungen des Berner Internationalen Uebereinkommens durch Modifizirung des Eisenbahn-Betriebsreglements auch auf die, unter die Kraft dieses Internationalen Uebereinkommens nicht fallenden Frachtgeschäfte ausdehnen zu können, selbst in denjenigen Theilen, welche von den Verfügungen des Handelsgesetzes abweichen;

demzufolge ist die obige Verfügung des § 394 des Handelsgesetzes, mit Rücksicht auf die abweichende Verfügung des § 54 des Eisenbahn-Betriebsreglements auch im inländischen Eisenbahnverkehre maassgebend.

Mit Rücksicht nun darauf, dass laut Punkt 3 des § 53 des Betriebsreglements und des auf diesen Paragraph hinweisenden Satzes D. VI. des Gütertarifs (Tarif Theil I, S. 166) für die Verwiegung von Wagenladungsgütern die Eisenbahn eine Gebühr nur in dem Falle einheben kann, wenn der Versender die Feststellung des Gewichtes mit einer auf dem Frachtbrief angeführten schriftlichen Erklärung verlangt hat, so kann die blos mündlich vorgebrachte Bitte des Versenders, um Feststellung des Gewichtes, die Eisenbahn zur Einhebung der tarifmässigen Waagegebühr von dem Adressaten nicht berechtigen.

Die Lage stellt sich aber anders dem Versender selbst gegenüber, und demnach auch dann, wenn der, die Waaren auslösende Adressat mit dem Versender eine und dieselbe Person ist, und wenn der Versender, welcher die bahnamtliche Verwiegung mündlich selbst verlangt hat, der Eisenbahn die vorgeschriebene Waagegebühr bezahlt.

In einem solchen Falle nämlich kann die bezahlte Waagegebühr unter dem Titel einer Nichtschuld rechtlich nicht zurückgefordert werden, weil die nothwendige Vorbedingung eines jeden Rückforderungsanspruches (condictio indebiti) darin besteht, dass der Zahler gelegentlich der Zahlung darüber, dass er eine Zahlung zu leisten hat, im Irrthum war. Ein solcher Irrthum aber liegt in dem Falle nicht vor, wenn derjenige, welcher als Versender selbst die Verwiegung verlangt hat, die vorgeschriebene Waagegebühr im Bewusstsein dessen bezahlt, dass er die Verwiegung verlangt hat und dass seine Bitte die Eisenbahn thatsächlich erfüllt hat.

In einem solchen Falle fehlt gänzlich die rechtliche Basis zur Rückforderung der bezahlten Waagegebühr.

Im vorliegenden Falle aber fungiren auf jenen Frachtbriefen, auf Grund deren der Kläger als der Rechtsnachfolger der Adressaten die Rückzahlung der Waagegebühr verlangt, laut dem, durch das Appellationsgericht festgestellten und im Sinne des § 197 des Summarverfahrens auch an dieser Stelle maassgebenden Thatbestande die Versender selbst als Adressaten, sie können daher die, durch sie gelegentlich der Auslösung des Gutes bezahlte Eisenbahn-Waagegebühr rechtlich

in dem Falle nicht zurückverlangen, wenn sie bei der Aufgabe selbst, obzwar blos mündlich die Verwiegung verlangten.

Was die auf einer Anzahl von Frachtbriefen (B. 9. 6. 49., F. 5. 9, G 55., H. 18.) thatsächlich eingetragenen Erklärungen wegen der Abwaage betrifft, so hat das Appellationsgericht als eine Thatsache festgestellt, dass der Kläger auf gerichtliches Befragen nicht einmal zu behaupten beabsichtigte, dass die, auf den in Frage stehenden Frachtbriefen ersichtlichen Erklärungen, welche sich auf die bahnseitige Verwiegung der Sendungen beziehen, erst nach erfolgter Unterschrift der Frachtbriefe seitens der Aufgeber in diese Frachtbriefe eingetragen worden wären. Auch hat das Appellationsgericht als Thatsache festgestellt, dass auf diesen Frachtbriefen die Erklärungen bezüglich der Verwiegung, oberhalb der Unterschrift des Versenders und auf der zur Eintragung der Erklärungen des Versenders bestimmten Stelle vorkommen.

Diese Feststellung, welche der Kläger in seinem Super-Revisionsgesuche gar nicht angegriffen hat, war im Sinne des § 197 des Summarverfahrens auch bei dieser Gerichtsstelle für maassgebend anzunehmen

Da nun demgemäss die erwähnten Erklärungen in den mit den Unterschriften der Versender versehenen Frachtbriefen als vom Verfasser herrührend angesehen werden müssen, in den Frachtbriefen sub F. 5. 9. und G. 55. überdies die erwähnten Erklärungen von Seite der Versender noch besonders unterschrieben sind, so hat das Appellationsgericht den Inhalt all' dieser Erklärungen im Sinne des § 77 des Summarverfahrens den Versendern gegenüber für richtig erwiesen angenommen.

Mit Rücksicht nun darauf, dass die in den sub B. 5., B. 6. und F. 9. angeschlossenen Frachtbriefen vorkommenden Erklärungen ein klar ausgedrücktes Verlangen der Verwiegung enthalten, und mit Rücksicht darauf, dass in den soeben erwähnten Frachtbriefen die Versender selbst auch als Adressaten vorkommen, die Verwiegung daher die Adressaten selbst verlangt haben, welche laut dem festgestellten und in dieser Richtung gar nicht angefochtenen Thatbestande auch wirklich vollzogen wurde, kann der Kläger im Sinne des oben sub I Angeführten als Rechtsnachfolger der, mit den die Verwiegung verlangten Versendern identischen Adressaten, die auf Grund der Frachtbriefe B. 5., B. 6. und F. 5., F. 9. von seinen Rechtsvorgängern eingehobenen Waagegebühren rechtmässig nicht zurückverlangen.

Ferner ist das klägerische Superrevisionsgesuch auch in demjenigen Theile unbegründet, welcher sich auf die sub B. 49., G. 55. und H. 18. angeschlossenen Frachtbriefe bezieht, denn in den Frachtbriefen sub B. 49., G. 55. und H. 18. wurde die hinsichtlich der bahnamtlichen Verwiegung zwischen dem Versender und der Eisenbahn zustande gekommene Vereinbarung in einer auf den Frachtbrief gesetzten schriftlichen Erklärung des Versenders zum Ausdruck gebracht, und ist dieselbe auf Grund des oben Ausgeführten auch gegen die von den Versendern verschiedene Adressaten rechtsverbindlich.

Es ändert hieran auch der Umstand nichts, dass die erwähnten Erklärungen hinsichtlich des Wortlautes mit dem in der Zusatzbestimmung zum § 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements für solche Erklärungen als Beispiel angeführten Texte nicht übereinstimmen, und dass dieselben mit Ausnahme der auf dem Frachtbriefe sub G. 55. befindlichen Erklärung von Seiten des Versenders nicht besonders unterschrieben sind:

> weil der erwähnten Nachtragsbestimmung VII ein solcher Sinn nicht beigelegt werden kann, dass die auf die Verwiegung bezughabende, in den Frachtbrief einzutragende, schriftliche Erklärung des Versenders für den Versender und für den das Gut mit dem Frachtbriefe annehmenden Adressaten eine verbindliche Kraft nur in dem Falle besitzt, wenn dieselbe mit einem der in der bezogenen Nachtragsbestimmung als Beispiel angeführten Texte wörtlich übereinstimmt, und wenn dieselbe der Versender ausser der auf dem Frachtbrief angesetzten Unterschrift, auch noch besonders unterschreibt.

Diejenige Verfügung der zum § 53 des Betriebsreglements gehörigen Zusatzbestimmung I nämlich, dass die von Seiten des Versenders in den Frachtbrief einzutragenden Daten und Erklärungen nur in solchen Fällen für richtig und genügend angesehen werden, wenn dieselben mit den, in den Zusatzbestimmungen festgestellten Texten wirklich übereinstimmen, gibt zwar der Eisenbahn das Recht, einen solchen Frachtbrief, auf welchem eine, mit dem in den Zusatzbestimmungen festgestellten Texte wörtlich nicht übereinstimmende Erklärung angesetzt ist, zu beanstanden und zurückzuweisen bezw. die in demselben enthaltene Erklärung unberücksichtigt zu lassen, enthält aber nicht in sich, dass eine solche Erklärung, insofern die Eisenbahn den Frachtbrief dennoch angenommen und die Erklärung berücksichtigt hat, für den Versender bezw. Adressaten keine verbindliche Wirkung habe. Punkt 1 des § 53 des Betriebsreglements, welchem die bezogene Zusatzbestimmung I blos zur Erläuterung und Ergänzung dient, verfügt sogar ausdrücklich, dass die aus den im Frachtbriefe enthaltenen unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entstehenden Folgen der Versender zu tragen habe, woraus zweifellos hervorgeht, dass die Rechtskraft der von Seiten des Versenders in den Frachtbrief eingetragenen Erklärungen durch den Umstand, dass dieselben mit dem reglementmässig vorgeschriebenen Texte wörtlich nicht übereinstimmen, nicht berührt wird. Der Umstand aber, dass die Erklärung nicht besonders unterschrieben ist, hat dann gar keine Bedeutung, wenn dieselbe in dem Texte des durch den Versender unterschriebenen und daher gegen denselben auch Beweiskraft besitzenden Frachtbriefes auf der für solche Erklärungen bestimmten Stelle enthalten ist.

Aus all diesen Gründen und nachdem laut dem durch das Appellationsgericht festgestellten Thatbestande die Verwiegung derjenigen Sendungen, auf welche sich die Frachtbriefe sub B. 49., G. 55. und H. 18. beziehen, thatsächlich vollzogen wurde, so hat die geklagte Eisenbahn für diese Sendungen von den Adressaten mit Recht die tarifmässige Waagegebühr eingehoben, es kann daher der Kläger als Rechtsnachfolger der Adressaten die Zurückzahlung derselben rechtlich nicht fordern.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigung der Betriebslänge der Strecke Beraun-Dusnik. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Betriebslänge der in der Nr. 99 S. 1034 des Jahrgangs 1897 der Vereinszeitung den Vereinsbahnstrecken zugerechneten Strecke Beraun-Dusnik beträgt nicht 17,180 km, sondern nur 15,684 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Kattowitz. Am 1. Februar d. J. wird die z. Zt. nur für den Kleinviehverkehr eingerichtete Haltestelle Poremba auch für die Abfertigung von Leichen und Grossvieh eröffnet (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz unter Inser.-Nr. 211 S. 94 d. Ztg.).

Nordhausen-Wernigerode Nebenbahn. Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ist am 1. d. Mts. auf Station Ilfeld der Theilstrecke Ilfeld-Nordhausen auch der Güterverkehr eröffnet worden. Bis auf weiteres hat auf Station Nordhausen Umladung der Güter zu geschehen.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a. S. Die an der Strecke Halle a. S.-Nordhausen gelegene Station Wallhausen führt vom 1. März d. J. ab die Bezeichnung Wallhausen a. Helme.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 82 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Fahrgelderstattungs-Uebereinkommens (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 89 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 120 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 126 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Ergänzung der Beförderungsbedingungen (Abschnitt III der Fahrscheinverzeichnisse) (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Dezember 1897 ergibt für 67 Bahnen, die schon im Dezember 1896 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 122,07 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Dezember 1897					
aus dem Personenverkehre	30 278 012	+ 1 991 924	752	+ 38	+ 5,32
aus dem Güterverkehre	85 085 479	+ 5 246 124	2 077	+ 98	+ 4,95
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1897					
aus dem Personenverkehre	289 590 736	+ 14 821 207	8 506	+ 270	+ 3,28
aus dem Güterverkehre	654 984 092	+ 31 165 438	18 898	+ 520	+ 2,83
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1897					
aus dem Personenverkehre	66 043 141	+ 3 660 610	11 138	+ 531	+ 5,01
aus dem Güterverkehre	132 090 659	+ 4 579 458	21 947	+ 574	+ 2,69

Eröffnet wurden: am 1. Dezember Limbach-Wüstenbrand 12,20 km (königlich sächsische Staatseisenbahnen); am 10. Dezember Lebach-Nonnweiler 35,36 km (königliche Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken); am 15. Dezember die Schlussstrecke der Nebenbahn Gramenz-Bublitz 2,40 km (königliche Eisenbahndirektion in Danzig).

— In der **Abgrenzung der preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke** ist für das Jahr 1. April 1898/99 die Aenderung dahingehend in Aussicht genommen, dass die Strecke Spandau-Dallgow (9,19 km) aus dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin übergeht. Die durch den preussischen Staat erworbenen Theile des Aachen-Mastrichter Eisenbahnunternehmens sollen nach deren Uebernahme dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln zugefügt werden.

— Im Etatsjahre 1898/99 werden folgende **preussische und hessische Strecken dem Betriebe voraussichtlich übergeben:** Im Bezirke Altona: Hollenbeck-Mölln mit einer Länge von 11,77 km; Berlin: Lichtenberg-Werneuchen 23,40 km; Breslau: Koberwitz - Heidersdorf 22,80 km, Ströbel - Schweidnitz 20,17 km, Hafenbahn bei Maltsch 2,63 km; Bromberg: Landsberg a. W. (Brückenvorstadt) - Landsberg a. W. 0,93 km; Köln: Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich 31,27 km; Danzig: Rheda-Putzig 16,20 km, Verbindungsbahn zwischen dem Weichselbahnhofe und dem Rangirbahnhofe Saspe 2,60 km; Elberfeld: Fröndenberg-Unna 12,50 km; Erfurt: Probstzella-Wallendorf 15,80 km, Frankenhausen (Kyffhäuser)-Sondershausen 20,40 km, Deuben-Corbetha 24,30 km; Essen a. Ruhr: Huckarde W. - Dortmund 0,91 km, Dorstfeld - Dortmunderfeld 1,15 km, Dortmunderfeld-Huckarde 0,23 km, Verbindungskurve am Bahnhof Dortmunderfeld 0,20 km; Frankfurt a/M.: Salzschlirf-Schlitz 10,50 km, Verbindungsbahn von dem Bahnhof Offenbach a/M, nach dem Hafen in Offenbach a/M. 2,50 km; Halle a/S.: Königs-Wusterhausen-Beeskow 50,15 km; Hannover: Geestemünde - Stade 69,20 km, Bünde - Lübbecke 18,51 km; Kattowitz: Cosel - Poln.-Neukirch 16,85 km, Morgenroth-Beuthen (Borsigw.)-Karf 13,62 km; Königsberg i/Pr.: Rothfliess - Rudczanny 67,15 km, Gerdauen - Nordenbure 17,48 km, Nordenburg-Angerburg 19,25 km, Zinten-Landsberg 24,71 km, Landsberg-Heilsberg 20,47 km; Mainz: Bieber-Dietgenbach 9,62 km; Münster i/Westf.: Paderborn - Büren 26,55 km, Geseke - Büren 15,16 km; Stettin: Stettin - Jasenitz 29,20 km, Werneuchen - Wriezen 32,90 km, Britz - Joachimsthal 16 km, zusammen 667,08 km.

Da zu Anfang des Etats 1898/99 eine Betriebslänge von 29 225,95 km vorhanden war, so werden infolge des Hinzutritts der vorgenannten Neubaustrecken, sowie durch Richtigstellung von Längen anlässlich deren Neuvermessung am Schluss dieses Etatsjahres 29 896,80 km Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr im Betriebe sein.

— Zur besseren **Orientirung der Reisenden auf den Eisenbahnstationen** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass beim Neu- oder Umbau von Stationsgebäuden auf eine solche Anordnung der einzelnen Räume Bedacht genommen werden soll, dass der Eintretende die Lage der wichtigsten Räume sofort überblicken kann und dass auf dem Wege vom Fahrkartenschalter zur Gepäckabfertigung und von da nach dem Bahnsteig eine Kreuzung des Weges der den Bahnhof verlassenden Reisenden vermieden wird. Da gewöhnlich rechts ausgewichen wird, soll der Fahrkartenschalter und die Gepäckabfertigung zur Rechten des Eintretenden angeordnet werden. Die Anschriften zur Bezeichnung der für die Reisenden wichtigsten Stationsräume usw. sollen auf rechteckigen, bei Dunkelheit gut beleuchteten Schildern von angemessener Grösse in schwarzer Blockschrift auf weissem Grunde hergestellt, die Aborte durch violettfarbene Scheiben in den Laternen gekennzeichnet werden. Auch soll auf eine reichliche und zweckmässige Angabe der Stationsnamen besonderer Werth gelegt werden. Diese Namen sollen von den Reisenden, die seit Einführung der Bahnsteigsperre mehr als früher auf sich selbst angewiesen sind, vom Zuge aus deutlich erkennbar sein und da die an den Längsseiten der Gebäude angebrachten Aufschriften allein nicht genügen, sollen, insbesondere auf Hauptbahnen, an beiden Enden des Bahnsteigs in Augenhöhe der im Zuge Sitzenden senkrecht zu den Gleisen gerichtete Schilder oder Transparente aufgestellt werden. Es wurde auch empfohlen, die Stationsnamen auf den Bahnsteiglaternen anzuschreiben. Ferner wurde bestimmt, dass in den Warteräumen mindestens eine Angabe der Abfahrtszeiten der Züge (in Roth, Blau oder Schwarz für Schnell- bezw. Personen- oder Lokalzüge) in der Regel nach Richtungen und Tageszeiten getrennt — sowie möglichst in Verbindung mit einer Bahnuhr angebracht werden soll. Geschäftsanzeigen sollen an oder auf den Bahnsteigen nicht angebracht werden, in den Wartesälen und Fluren nur insoweit, als dadurch die Aufmerksamkeit von den eisenbahnamtlichen Anschlägen nicht abgelenkt wird.

— Da, wie die näheren Ermittelungen ergeben haben, viele Eisenbahnunfälle auf das **Umstellen der Weichen unter dem fahrenden Zuge** zurückzuführen sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlasse nochmals auf die mit dem vorzeitigen Umstellen der Weichen verbundene Gefahr aufmerksam gemacht und Einrichtungen angeordnet, die das Umlegen der Weiche so lange verhindern, bis der zugelassene Zug die Weiche vollständig durchfahren hat.

— Der Centralausschuss Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine hat an den Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe gerichtet, in welcher **Vereinfachung und Verbilligung der Personen- und Gepäcktarife** beantragt wird. Der Centralausschuss bittet um „Vereinfachung des Tarifes durch Beseitigung der Rückfahrkarten, Rundreisekarten, Sommerkarten, Badekarten, Rückfahrtanschlusskarten, also sämmtlicher Vergünstigungstarife mit Ausnahme der Zeitkarten im Ortsverkehr, der Arbeiterfahrkarten, der Kinderkarten und der für den Orts- und Vorortsverkehr der grossen Städte bestehenden oder noch zu schaffenden Tarife. Alles dies unter der Voraussetzung, dass dafür durch Verbilligung des allgemeinen Tarifes ein Ausgleich geschaffen werde. In dieser Beziehung werden folgende Vorschläge gemacht: Einführung eines Tarifes von 6, 4, $2^1/_2$ und $1^1/_2$ ₰ für das Kilometer in den jetzt bestehenden 4 Wagenklassen, Fortfall der Schnellzugszuschläge, Fortfall der Platzgebühr für die D-Züge und Aufhebung der Freigepäcksvergünstigung unter gleichzeitiger Normirung der nachfolgenden Tarifsätze für Reisegepäck: bei Entfernungen bis zu 100 km einschliesslich 0,50 ℳ für Gepäckstücke bis zum Gewicht von 50 kg, 1 ℳ für über 50 kg schwere Gepäckstücke. Bei Entfernungen über 100 km 1 ℳ für Gepäckstücke bis zum Gewichte von 50 kg, 2 ℳ für über 50 kg schwere Gepäckstücke.

— Nach Berliner Lokalberichten hat ein neues Verkehrsprojekt Aussicht auf Verwirklichung, das eine direkte **elektrische Bahnverbindung** zwischen **Berlin** und den **westlichen Vororten** bezweckt. Die Bahn soll in Berlin zwei Ausgangs- bezw. Endpunkte haben: am Potsdamer und am Anhalter Bahnhof, und mit Benutzung der Berlin-Potsdamer Chaussee und unter Berührung aller dazwischen liegenden Ortschaften vorläufig bis Wannsee und Stolpe reichen, später aber bis zur Glienicker Brücke in Potsdam verlängert werden.

— In betreff des **Wagenmangels auf den bayerischen Staatsbahnen** erhielt die Münchener „Allgem. Zeitung“ folgende interessante Zuschrift aus ihrem Leserkreis: „Es mag auch einem Nichtgeschäftsmann gestattet sein, sich über die sich immer wiederholenden Klagen des Handelsstandes über Wagenmangel auf den Bahnen, speziell den bayerischen, zu äussern. Fast ausnahmslos, sei es in der Presse, sei es in Sitzungen der Handelskammern, wird alle Schuld der Eisenbahnverwaltung zur Last gelegt, in dieser Beziehung herrscht eine seltene Einmüthigkeit, und doch dürfte der Handelsstand selbst einen immerhin nicht unbeträchtlichen Theil der Schuld tragen, wie das die Generaldirektion der bayerischen Bahnen in einer allerdings nur schüchternen Weise anzudeuten wagte. Der Umlauf der Wagen würde ein viel rascherer sein, wenn nicht ein grosser Theil der Ver- bezw. Entlader der Wagen die Frist bis zur letzten Minute beanspruchen würde. Was soll man dazu sagen, wenn z. B. ein früh um 7 Uhr bereitgestellter Wagen erst Abends

nach 5 Uhr aufgegeben wird, der doch leicht, besonders bei den in Bayern eine grosse Anzahl betragenden Holzwagen, schon um 2 Uhr Nachmittags oder vor 12 Uhr Mittags hätte aufgeliefert sein können und hierdurch eine frühere Beförderung und eine dadurch bedingte frühere Entladung erzielt worden wäre. Es sind dies leider nicht vereinzelte Fälle, sondern sie wiederholen sich vielfach. Ein weiterer Grund und ein nach unserer Ueberzeugung ganz gewichtiger ist der, dass, seitdem die Eisenbahnverwaltungen Wagen mit 12,5 und 15 t Ladegewicht herstellen liessen, die Wagenvertheilung eine viel schwierigere ist. Es steht fest, dass viele Geschäfte Wagen mit höherem Ladegewicht nicht deswegen bestellen, weil sie den Wagen seines höheren Ladegewichts ausnutzen wollen, sondern weil es für ihre Verlader in verschiedener Hinsicht bequemer ist, solche zu laden. Demgegenüber hat die Bahnverwaltung nur das einzige Mittel, und früh oder spät wird sie sich dazu entschliessen müssen, von dem Besteller eines solchen Wagens eben auch die Fracht für das Ladegewicht des gestellten Wagens zu erheben. Andernfalls, und das dürfte nur eine Frage der Zukunft sein, müssten für Wagen mit 15 t andere, und zwar niedrigere Tarifsätze bei Auslastung der Wagen maassgebend sien, als für Wagen mit 10 t Ladegewicht; stehen doch in Bayern den ungefähr 3 500 offenen Wagen mit 10 t jetzt schon 2 900 mit höherem Ladegewicht entgegen. Es dürfte sich auch empfehlen, dass die Bahnverwaltung die für die Ladefristüberschreitung erhobenen Wagenstandgelder in nicht zu nachgiebiger Weise wieder auf Reklamation hin erlässt, sondern dies auf ganz besondere Ausnahmefälle beschränkt. Der Wagenmangel würde viel weniger empfindlich für die Betheiligten sein, wenn jeder einzelne der Geschäftswelt bestrebt wäre, nach Kräften zur Beschleunigung des Verkehrs sein Theil beizutragen, anstatt stets die Bahnverwaltung allein für Verzögerung in der Wagenstellung verantwortlich zu machen."

Das alles trifft nicht nur für Bayern zu, sondern auch für die übrigen Eisenbahnbereiche.

— Im Börsentheil der „Nat.-Ztg." finden wir folgende vergleichende Zusammenstellung aus den 6 letzten Budgets der preussischen Staatsbahnen (für 1897/98 und 1898/99 veranschlagt) über die **Beschaffung von Betriebsmaterial** (Lokomotiven, Personenwagen, Gepäck- und Güterwagen, Schienen, Schwellen und Kohlen):

	Lokomotiven		Personenwagen		Gepäck- und Güterwagen	
	Anzahl	Werth 1 000 ℳ.	Anzahl	Werth 1 000 ℳ.	Anzahl	Werth 1 000 ℳ.
1898/99	424	21 362	510	7 054	6 660	19 563
1897/98	348	15 602	297	4 073	5 950	17 212
1896/97	386	16 598	470	5 590	5 558	16 661
1895/96	385	15 803	516	5 770	4 462	12 627
1894/95	431	17 579	661	9 525	9 333	23 688

Die preussischen Staatsbahnen verbrauchten an Eisen und Kohlen (für 1897/98 und 1898/99 veranschlagt):

	1898/99	1897/98	1896/97	1895/96	1894/95	1893/94
Schienen.						
Tonnen . . .	159 589	120 708	100 115	104 176	117 245	130 110
Werth 1000 ℳ.	17 502	13 225	12 395	13 741	14 354	16 578
für die Tonne (1897/98 und 98/99 Grundpreis) . ℳ.	109,7	109,5	123,8	122,0	122,0	133,6
Schwellen.						
Tonnen . . .	75 782	62 959	51 584	50 909	47 128	44 200
Werth für die Tonne (Grundpreis) . ℳ.	101,9	101,7	100,9	102,9	109,0	118,0
Kohlen.						
1 000 t . . .	3 984	4 199	3 676	3 482	2 901	2 946
Werth 1000 ℳ.	34 450	36 535	31 122	28 902	24 186	37 170
für die Tonne ℳ.	8,65	8,72	8,47	8,30	8,34	11,45

— Nach dem Ausweise für den Monat Dezember 1897 betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 195 183 ℳ. gegen 1 890 531 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 304 652 ℳ. mehr im Dezember 1897. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 461 401 (+ 42 004) ℳ. bei einer Frequenz von 760 805 (+ 25 098) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1 311 815 (+ 248 200) ℳ. erzielt, bei einer Beförderung von 401 978 225 (+ 36 193 040) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 421 967 (+ 14 447) ℳ. bei einer Beförderungsmenge von 196 089 580 (+ 29 699 280) kg. Für die verflossenen 12 Monate des vorigen Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 25 999 984 (+ 1 588 845) ℳ. Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 9 680 849 (+ 797 135) Personen, 6 214 385 (+ 449 891) ℳ., Gütertransport 5 253 389 110 (+ 345 249 045) kg, 15 280 603 (+ 1 027 397) ℳ., Kohlentransport 1 859 082 060 (+ 194 653 970) kg, 4 504 995 (+ 111 555) ℳ.

— Im württembergischen Ingenieurverein hielt kürzlich Oberinspektor Stocker von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen einen Vortrag über verbesserte **Feuerungsanlagen zur Verminderung des Rauchs**, insbesondere den Apparat von Langer in Wien, dessen sinnreicher Mechanismus ermöglicht, dass eine damit ausgestattete Lokomotive bei einigermaassen aufmerksamer Bedienung nur noch Spuren von Rauch auf der Station wie während der Fahrt aufweist. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat nach längerer Erprobung in Würdigung der Vorzüge des Apparats denselben dort, wo es am meisten angezeigt ist, in Anwendung gebracht, nämlich bei Lokomotiven für Schnell- und beschleunigte Personenzüge, bis jetzt im ganzen bei 11 Maschinen, ausserdem sind 2 Bodenseedampfboote der württembergischen Verwaltung mit den Rauchverminderungseinrichtungen versehen. Der Apparat soll sich bis jetzt bei einigem Mehraufwand für Unterhaltung und Bedienung gut bewährt haben und er soll allmählich noch weiter zur Einführung gelangen.

— Nach Mittheilungen im soeben erschienenen Bericht der Handelskammer Mannheim für 1896 hat sich der Absatz an **badischen Kilometerheften** und das finanzielle Erträgniss aus diesem Verkehr folgendermaassen gestellt:

In den 8 Monaten Mai bis Dezember 1895 wurden abgesetzt

I. Klasse . . .	465	(0,64 %)
II. „ . . .	20 676	(28,40 %)
III. „ . . .	51 653	(70,96 %)
zusammen	72 794	Stück

mit einer Einnahme von zusammen 1 841 701 ℳ. abzüglich des Rabatts.

Von diesen 72 794 Heften sind freilich wegen der am Jahresschluss erfolgten Aufhebung des Rabatts allein im Monat Dezember verkauft worden 19 355 Stück, die demnach zu einem erheblichen Theil als Vorverkauf für das Jahr 1896 anzusehen sind.

Im Jahre 1896 sind abgesetzt worden

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
	639	20 726	65 717	87 072
oder	0,7 %	23,8 %	75,5 %	
demgegenüber 1895:	0,64 %	28,40 %	70,96 %	
Einnahmen abzüglich des Rabatts:	37 701 ℳ.	808 314 ℳ.	1 577 208 ℳ.	2 423 223 ℳ.
oder	1,55 %	33,36 %	65,09 %	

— Die hessische Zweite Kammer ist zu einer kurzen Tagung auf den 25. d. Mts. berufen. Unter den Anfragen und Anträgen der Abgeordneten, die zur Berathung kommen, befindet sich eine Anfrage bezüglich des **Personen- und Frachtverkehrs auf einem Theil der früheren hessischen Ludwigsbahn**. Es handelt sich hierbei um die Verkehrsstockungen, die während der Hauptgüterversandzeit im Herbste des vergangenen Jahres hervortraten und einerseits auf die enorme Steigerung des Güterverkehrs, andererseits auch auf die Unzulänglichkeit gewisser Einrichtungen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn zurückzuführen waren. Seit dieser Zeit sind — wie die Münchener „Allgem. Ztg." mit Recht bemerkt — mit grösster Energie die schlimmsten Mängel beseitigt worden; Erweiterungsbauten sind in Angriff genommen, neue Gleise werden gelegt und dem Mangel an Wagenmaterial ist gründlich abgeholfen. So ist denn — fährt die Münchener „Allgem. Ztg." fort — zur Zeit der Verkehr in bester Ordnung und die Klagen sind völlig verstummt. Nun soll die ganze vergangene und hoffentlich nicht wiederkehrende Kalamität nochmals an das Tageslicht gezogen werden. Die ganze Debatte wird einen bedenklichen Charakter nicht annehmen, da die frühere Aufregung durch den jetzt ordnungsmässig verlaufenden Verkehr völlig besänftigt ist. Durch die späte Berathung dieser Interpellation hat aber die Regierung den besten Standpunkt; sie weist einfach auf die jetzt durchaus geregelten Verhältnisse hin und kann auch versichern, dass die Mainzer Direktion für die Zukunft alle Maassregeln getroffen hat, eine Verkehrsstockung zu verhüten.

— Der letzte ordentliche Landtag des Grossherzogthums Oldenburg hatte dem Wunsche nach einer baldigen **Aenderung der Organisation des oldenburger Eisenbahnwesens** Ausdruck gegeben. Namentlich mit Rücksicht hierauf hat die Regierung den Landtag zu einer ausserordentlichen Session zusammenberufen, welche am 18. d. Mts. von dem Staatsminister Jansen eröffnet worden ist. Der Minister verwies auf die Vorlage, die dem Landtag in betreff der geplanten Reorganisation zugegangen ist, und betonte, dass die Staatsregierung, soweit nach ihrer Ueberzeugung angängig, den ausgesprochenen Wünschen thunlichst entgegengekommen sei.

Daneben soll nach den Erklärungen des Ministers in einigen weiteren Vorlagen den in Eisenbahnsachen sonst kundgegebenen Wünschen des letzten ordentlichen Landtages entsprochen werden. Ausserdem gedenkt die Regierung noch verschiedene dringlich gewordene, im letzten Jahre zurückgestellte Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, insbesondere grössere Bahnhofsumbauten, zur Vorlage zu bringen.

— Dem Vernehmen nach hat der Verwaltungsrath der **ostpreussischen Südbahngesellschaft** auf Anregung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Ermässigung der Lokaltarife der Bahn in Aussicht genommen. Es ist beschlossen worden, die Lokaltarife vorläufig um ein Drittel der Differenz zwischen diesen und den betreffenden Staatsbahntarifen herabzusetzen. In Direktionskreisen soll der hiernach zu erwartende Einnahmeausfall auf etwa 45 000 ℳ geschätzt werden.

— In einem längeren „Briefe aus Deutschland“ rühmt der Pariser Stadtrath Charles Bos im „Rappel“ die erspriessliche und umfangreiche Thätigkeit der deutschen Staats- und Stadtverwaltungen und anerkennt insbesondere die **Leistungen** und **Erfolge** der **deutschen Eisenbahnverwaltungen**. Die deutschen Eisenbahnen, schreibt er, sind in bewunderungswürdiger Weise ausgestattet und funktioniren grossartig. Hervorragende Schnelligkeit, zahlreiche und komfortable Züge, niedrige Tarife — das ist das Ziel, das der Staat sich gestellt hat und das er auch erreicht . . . Der Waarentransport ist dreimal billiger als in Frankreich und dabei schneller. Der Verkehr ist in diesem Lande auch ein ungeheurer. Man findet verschiedentlich, um sich von einer Stadt in die andere zu begeben, zwei, drei, selbst vier parallele Linien. Nach Wahl kann der Reisende mit der gleichen Fahrkarte die eine oder die andere benutzen.

— Vor einiger Zeit hat die Handelskammer für das Herzogthum Gotha beschlossen, an zuständiger Stelle darum nachzusuchen, dass im Eisenbahnbetriebsreglement **kürzere Lieferfristen für geringere Entfernungen** festgesetzt werden, namentlich für Eilgüter. Bekanntlich beträgt die Abfertigungsfrist für diese Güter einen Tag und die Beförderungsfrist für je angefangene 300 km ebenfalls einen Tag. Diese Frist erscheint der Gothaer Handelskammer auf geringere Entfernungen zu lang und sie wünscht die Bemessung kürzerer Fristen für die Entfernungen von 50—150 km. Inzwischen haben sich mehrere Handelskammern diesem Wunsche angeschlossen. Die Leipziger Handelskammer soll bereits ein entsprechendes Gesuch an die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen gerichtet haben.

— **Personalnachrichten.** Der Maschineninspektor Harz in Leipzig und die Bauinspektoren Hartmann in Dresden und Wille in Freiberg erhielten Titel und Rang als Baurath.

Deutsche Kolonien.

— Als der Bau einer **Eisenbahn in Südwestafrika** von Reichswegen aus dringlichen Gründen in Angriff genommen wurde, hatte man in ein Privilegium der South West Africa Co. eingegriffen. Deshalb wurden von der Kolonialverwaltung Unterhandlungen angeknüpft über eine zu zahlende Entschädigung für das Recht, neben der Gesellschaft eine Dampfbahn zu bauen. Dem Vernehmen nach stehen nun diese Unterhandlungen vor ihrem Abschlusse. Sobald der Ausgleich erreicht ist, wird man daran gehen, die Bahn von Swakopmund nach dem Innern, die jetzt mit Maulthieren betrieben wird, mit Lokomotivbetrieb zu führen. Die Bahn hat schon jetzt eine Länge von 30—40 km, die ersten 100 km können danach schon Mitte dieses Jahres fertig gestellt sein. („Voss. Ztg.“)

Oesterreich-Ungarn.

— Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat unterm 2. d. Mts. an alle Staatsbahndirektionen sowie an sämmtliche österreichische und gemeinsame Privateisenbahnen, selbständige Lokal-, Zahnrad-, Drahtseilbahnen und Tramways mit Dampf- oder elektrischem Betrieb einen Erlass gerichtet, welcher anordnet, dass die **Erhebungsberichte über Eisenbahnunfälle und ausserordentliche Ereignisse** im Sinne eines früheren Erlasses in gedrängter Kürze alle für die richtige Beurtheilung des betreffenden Falles erforderlichen wesentlichen Thatsachen, darunter auch die in klarer sachgemässer Weise getroffenen Dispositionen und etwaigen disziplinaren Verfügungen zu enthalten haben. In Hinkunft ist den Erhebungsberichten über vorgekommene Entgleisungen, Zusammenstösse, Anfahren und Streifungen stets eine Situationsskizze, die zum Verständniss nothwendig ist, beizuschliessen. Auch sind in die Berichte über Entgleisungen die Angaben über den Zustand der entgleisten Fahrbetriebsmittel sowie über die festgestellten Entgleisungsspuren und über den Zustand des Oberbaues aufzunehmen.

Bei Entgleisungen in der kurrenten Strecke, insbesondere in Bogen oder Bogenausläufen, sind die Ergebnisse der Gleisenachmessung und falls hierdurch oder durch die sonstigen Erhebungen die Ursache des Unfalls nicht erklärt werden kann, das Ergebniss der vorzunehmenden Abwage der Raddrücke des erstentgleisten Wagens in jedem Falle anzuführen. Bei Entgleisungen auf central gestellten, gegen die Spitze befahrenen Weichen ist jedesmal die Stellung des betreffenden Hebels am Stellapparate und überhaupt der Befund über den Zustand und die Funktionirung des betreffenden Theiles der Centralstellanlage unmittelbar nach der Entgleisung zu berichten. Auch zufolge obigen Erlasses die Fahrgeschwindigkeit des Zuges vor der Unfallstelle auszuweisen.

Bei Unfällen auf Wegrampen mit Läutewerken sind ausser den sonst maassgebenden Umständen die Angaben, betreffend die Hörbarkeit des Glockenschlages, die durch die vorhandene Einrichtung bedingte Vorläutedauer, die Schrankenentfernung und die Länge des beschädigten Fuhrwerkes nothwendig.

Schliesslich ist in den Erhebungsberichten die Schuldfrage der unmittelbar betheiligten Bediensteten, sowie auch das Verhalten der betreffenden Ueberwachungsorgane zu berühren.

— Der **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich** stellte sich Ende November v. J. folgendermaassen:

Die Länge der im Bau befindlichen Hauptbahnen ist infolge Eröffnung der Linie Chodorow-Podwysokie (42,3 km) am 28. November 1897 von 158,2 km auf 115,9 km zurückgegangen.

Was die Lokalbahnen betrifft, so sind durch den Baubeginn der Bukowinaer Lokalbahn Karlsberg-Putna (5,5 km), dann der Theilstrecke Leitmeritz-Auscha der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg 17,6 km, ferner der Lokalbahn Wodnian-Moldauthein 22,2 km, dann einer Theilstrecke der Linie Czortkow-Zaleszczyki der ostgalizischen Lokalbahnen 9 km und einer Theilstrecke der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn 2,1 km, zusammen 56,4 km im Monat November zugewachsen; dagegen sind durch die am 1. November erfolgte Eröffnung der Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz 30,8 km abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monats November — unter Berücksichtigung der Richtigstellung der Länge der Lokalbahn Rakonitz-Mlatz von 41 km auf 37,3 km — 754,5 km Lokalbahnen (gegen 732,6 km am Schlusse des Vormonats) im Bau.

— **Die Lokalbahnaktion in Niederösterreich.** Der Landesausschuss beziehungsweise das Landeseisenbahnamt hat dem niederösterreichischen Landtage einen Bericht für das Jahr 1897 über die in Niederösterreich mit finanzieller Betheiligung des Landes ausgeführten beziehungsweise sichergestellten Lokalbahnen und den Stand der sonstigen Projekte vorgelegt, dem nachstehende Daten zu entnehmen sind: Von den mit finanzieller Betheiligung des Landes sichergestellten Bahnprojekten, welche ein Netz von 232 km umfassen, wovon 106 km normalspurig und 126 km schmalspurig zur Ausführung gelangen sollen, sind neue Linien in dem Berichtsjahre dem Betriebe nicht übergeben worden und befinden sich gleichwie im Vorjahre zur Zeit blos die Linien Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya, Göpfritz-Gross-Siegharts, Schwarzenau-Zwettl und die Theilstrecke Waidhofen an der Ybbs-Gross-Hollenstein der Ybbsthalbahn mit zusammen 63 km im Betriebe. Zu den in Ausführung befindlichen Bahnlinien ist die Zweiglinie Ober-Grafendorf-Mank der schmalspurigen Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach mit 19 km hinzugekommen. Nachdem die beiden anderen im Bau befindlichen Bahnlinien St. Pölten-Kirchberg an der Pielach und Gross-Hollenstein-Kienberg-Gaming zusammen 75 km Baulänge ausweisen, befinden sich mit Jahresschluss im ganzen 94 km

Bahnen im Bau. Die gegenwärtig im Bau befindlichen Bahnlinien sind sämmtlich schmalspurig und dürften im Laufe dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden.

Als dauernde Belastung des Landes aus Auslass der eingeleiteten Lokalbahnaktion des Landes kann mit Schluss des Jahres 1897, neben dem Aufwande für das Landeseisenbahnamt und den Beiträgen zu den Kosten der Projektsverfassung für jene Bahnlinien, deren Ausführung dermalen noch nicht in Aussicht steht, lediglich ein für Stammaktien verausgabter Betrag von 360 932 fl. angesehen werden.

Für das Jahr 1898 kommt, auf Grund der vom Landtage bereits gefassten Beschlüsse, eine Ausgabe von 26 000 fl. für die Linie Gstadt-Ybbsitz und die Gewährung eines verzinslichen Vorschusses von 11 400 fl. an das Unternehmen der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg an der Pielach und Ober-Grafendorf-Mank in Betracht.

Vom Landeseisenbahnamte wurden im Berichtsjahre die generellen Projekte für die Linien Krems-Grein, Krems-Gutenbrunn-Gföhl und Wieselburg-Gresten ausgearbeitet und zum grössten Theile fertiggestellt, dann die Terrainaufnahmen für die Vorprojekte der Linien Nagelberg-Heidenreichstein, Stammersdorf-Auersthal und Gänserndorf-Pyrawarth durchgeführt beziehungsweise begonnen. Ferner wurden die Detailprojekte für die Linien Ober-Grafendorf-Mank, Gross-Siegharts-Raabs, Gstadt-Ybbssitz ausgearbeitet und die Feldarbeiten für das Detailprojekt der Linie Gmünd-Litschau durchgeführt.

Von den noch nicht sichergestellten Projekten bespricht der Bericht des Landesausschusses u. a. die Projekte der Lokalbahnen Aspang-Hartberg und Hütteldorf-Judenau. Was die erstere Linie betrifft, so ist im Laufe des Jahres 1897 die Eisenbahn Wien-Aspang mit einem neuen Vorprojekte hervorgetreten, welches eine billigere und minder schwierig auszuführende Trasse für die Verbindung von Aspang mit Hartberg in Vorschlag bringt, und dürfte dieses Projekt nach Ansicht des Landesausschusses eher Aussicht auf Verwirklichung haben. Es scheint auch seitens der Eisenbahn Wien-Aspang die ernstliche Absicht vorzuliegen, das Projekt zur Ausführung zu bringen, und sind von Seite der Interessenten bei der Trassenrevisionskommission keine wesentlichen Einwendungen gegen das Projekt vorgebracht worden. Im Falle des Ausbaues der Linie Aspang-Hartberg durch die Eisenbahngesellschaft Wien-Aspang ist beabsichtigt, die Mitbenutzung der Linie der Südbahn, welche gegenwärtig in der Strecke Felixdorf-Wiener-Neustadt besteht, aufzulassen und die direkte Verbindung der beiden nördlich und südlich von Wiener-Neustadt gelegenen Theilstrecken der Aspangbahn durch Ausbau der Strecke Sollenau-Katzelsdorf zu verbinden.

Was das Projekt Hütteldorf-Judenau betrifft, so bezeichnet der Landesausschuss nach dem Ergebnisse der gepflogenen Erhebungen die Möglichkeit einer finanziellen Betheiligung des Landes an einer Durchzugslinie von Hütteldorf nach Judenau zweifelhaft, da das Anlagekapital dieser Bahnlinie aus dem lokalen Verkehre keine angemessene Verzinsung erwarten lässt und auf einen Uebergangsverkehr, im Hinblicke auf die bestehenden und in Ausführung begriffenen Bahnverbindungen, schon aus dem Grunde, dass die in Betracht kommende Staatsbahnlinie weit günstigere Neigungs- und Richtungsverhältnisse aufweist, nicht gerechnet werden kann. Dagegen haben diese Erhebungen in Uebereinstimmung mit den Anschauungen des Eisenbahnministeriums ergeben, dass die Realisirung von Zweiglinien in dem Gebiete des Wienerwaldes und Tullnerfeldes, welche von den bestehenden Bahnlinien ausgehen, in Erwägung gezogen werden kann, und dürften diese Zweiglinien einen Verkehr ergeben, welcher die Ausführung in Gemässheit des niederösterreichischen Landesgesetzes vom 28. Mai 1895 zuliesse.

Sollte das nunmehr von privater Seite verfolgte Projekt der Linie Hütteldorf-Judenau nicht realisirt werden, so könnte nach Ansicht des Landesausschusses die Frage der Herstellung der erwähnten Zweigbahnlinien weiter verfolgt werden.

— Die **Entwickelung der Buschtêhrader Bahn** hat im abgelaufenen Jahre noch grössere Fortschritte gemacht als im Jahre 1896, welches zu den besten Betriebsjahren des Unternehmens gezählt hatte. Der Dezemberausweis beziffert die gesammten Transporteinnahmen des B-Unternehmens mit 6 610 000 fl., und es ergibt sich gegenüber dem Vorjahre ein Plus von 369 000 fl. Bei den bisherigen Regulirungen, die bis Ende August gediehen sind, haben sich Plusdifferenzen von durchschnittlich 11 000 fl. für jeden Monat ergeben. Wenn für die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember ein ähnliches Ergebniss angenommen wird, so würde sich für das B-Netz ein Jahresplus von mehr als 400 000 fl. herausstellen. Inwieweit diese Mehreinnahme zur Aufbesserung der Dividende wird herangezogen werden können, hängt naturgemäss auch von der Gestaltung der Betriebskosten ab, die jedenfalls auch im Jahre 1897 eine Steigerung aufzuweisen haben, und dürfte auf eine Besserung des Erträgnisses um etwa 220 000 fl. zu rechnen sein. Das A-Unternehmen der Buchtêhrader Bahn verzeichnet eine Jahresmehreinnahme von rund 42 000 fl.; wenn auch diese Ziffer möglicherweise durch die Regulirung der Einnahmen für die letzten 4 Monate eine kleine Erhöhung erfahren dürfte, so wird dieser Zuwachs nöthig sein, um die gestiegenen Ausgaben wettzumachen. Eine Besserung der Bilanz wird sich jedoch dadurch ergeben, dass das Erforderniss für die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten um rund 40 000 fl. geringer sein wird als im Jahre 1896. Dem A-Unternehmen kommt nämlich diesmal der volle Effekt der Prioritätenkonversion zu statten, während derselbe bei der B-Strecke durch die Investitionen für das 2. Gleis paralysirt wird. Bisher ist das 2. Gleis nur auf Linien des B-Unternehmens gelegt worden, und zwar ist die wichtige Theilstrecke Karlsbad-Eger mit dem Doppelgleise versehen worden. Die Linien des A-Unternehmens kommen in späterer Zeit daran. Aus diesem Grunde hat sich das prozentuelle Verhältniss der neuausgegebenen Prioritäten zu Ungunsten von Lit. B verschoben.

— Die **Personalkommission der Südbahn**, über deren Thätigkeit in Nr. 4 S. 54 d. Ztg. Mittheilungen enthalten sind, fungirt auf Grund eines vom Verwaltungsrath der Südbahngesellschaft genehmigten Statuts. Zweck der Personalkommission, welche für das Beamten-, Unterbeamten- und Dienerpersonal der Centralverwaltung und der österreichischen Linien bestellt ist, ist die Verhandlung und Antragstellung in schwereren Disziplinarfällen, dann die Berathung und gutachtliche Aeusserung über gewisse allgemeine Personalangelegenheiten. Der Vorsitzende der Personalkommission und dessen Stellvertreter werden von der Gesellschaft für die Dauer eines Jahres aus den obersten Dienstchefs oder deren Stellvertretern bestimmt.

Die Personalkommission theilt sich in eine Sektion für Beamte und Unterbeamte und in eine Sektion für dekretmässig angestellte Diener. Für jede dieser Sektionen werden 3 Mitglieder und die gleiche Anzahl Ersatzmänner von der Gesellschaft auf die Dauer eines Jahres ernannt. Ferner werden je drei Mitglieder und die gleiche Anzahl Ersatzmänner von den Angestellten der verschiedenen Dienstzweige für 3 Jahre im Wege geheimer schriftlicher Abstimmung mit relativer Stimmenmehrheit gewählt, und zwar bestehen für Beamte und Unterbeamte 4, für Diener 5 Wahlgruppen.

Die Disziplinarverhandlungen werden vor der Personalkommission mündlich in Gegenwart des Beschuldigten oder des von diesem mit der Geltendmachung seiner Rechte betrauten Vertreters aus dem Kreise der Bediensteten durchgeführt.

Der Personalkommission werden fallweise auch solche Angelegenheiten zur Berathung und gutachtlichen Aeusserung zugewiesen, welche die Interessen des gesammten Personales oder einzelner Kategorien desselben berühren, in welcher Beziehung es auch den einzelnen Mitgliedern der Personalkommission unbenommen bleibt, allfällige Wünsche in einem, dem Generaldirektor zu übermittelnden Promemoria anzuregen.

Die Beschlussanträge in Disziplinarsachen und die Aeusserungen über die in der Kommission berathenen sonstigen Personalangelegenheiten werden an den Generaldirektor geleitet. Die auswärtigen Mitglieder der Kommission erhalten Tagegelder (3—5 fl.). Kein Mitglied der Personalkommission kann wegen seiner Abstimmung in derselben zur Rechtfertigung aufgefordert oder dienstlich zur Verantwortung gezogen werden.

Die bei der Südbahn bestehende Einrichtung ist zweifelsohne geeignet, sich zu einem überaus nützlichen Vermittelungsorgan für den Verkehr zwischen der Verwaltung und den Bediensteten in allen Standesfragen heranzubilden, und würde das Beispiel der Südbahn wohl verdienen, bei anderen Verwaltungen Nachahmung zu finden.

— Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen hat mit Urtheil vom 11. September 1897 ausgesprochen, dass auch im **internationalen Eisenbahnfrachtbriefe** und beim Bestande direkter Tarife die **Vorschreibung der gebrochenen Abfertigung** zulässig sei, und dass die Bahn berechtigt ist, ein bei einer Eilgutabfertigungsstelle mit gewöhnlichem Frachtbrief aufgegebenes Gut, welches bei derselben nach den bestehenden Tarifen eilgutmässig zu Frachtguttarifen abgefertigt werden kann, trotz eines bestehenden billigeren Verbandstarifes im gebrochenen Verkehr abzufertigen, wenn mit dem Verbandstarif nicht auch die Begünstigung der eilgutmässigen Beförderung zu Frachtguttarifen verbunden ist.

— **Ein Unfall beim Ausladen von Gegenständen ist keine Ereignung im Eisenbahnverkehr im Sinne des Haftpflichtgesetzes.** Das Wiener Oberlandesgericht hat mit Urtheil vom 3. November v. J. entschieden, dass der Unfall, welcher einem Eisenbahnarbeiter beim Ausladen schwerer Gegenstände (Mehlsäcke) aus einem Eisenbahnwagen zustösst, nicht als eine Ereignung im Verkehr einer Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 anzusehen ist und dass die Eisenbahn wegen einer solchen Beschuldigung nur nach den gemeinrecht-

lichen Bestimmungen (II § 1295 und 1298 des Bürgerl. G.-B.'s) zum Ersatze herangezogen werden könnte, wenn vom Beschädigten der Beweis erbracht wird, dass die Bahn für das Ladegeschäft zu wenig Arbeiter verwendet habe und die einzelnen Arbeiter zu grosse Lasten zu tragen hatten.

— In einer vor kurzem in Brüssel abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der **Prager Strassenbahn** wurde beschlossen, auf die Propositionen der Prager Stadtgemeinde einzugehen und die Strassenbahn in die Verwaltung der Stadt Prag übergehen zu lassen.

— In einer von der **Grazer Strassenbahngesellschaft** abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde anlässlich der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Gesellschaft beschlossen, auf Rechnung der im Jahre 1895 bewilligten Erhöhung des Kapitals um 900 000 fl. 2 050 neue Aktien à 200 fl. im Gesammtbetrage von 410 000 fl. zu begeben. Je 2 alte Aktien geben das Bezugsrecht auf 1 neue Aktie.

— **Hotelanlagen in Abbazia.** Nach Mittheilungen der „Neuen Freien Presse" hat der Verwaltungsrath der Südbahn über die Verpachtung der Hotels und Villen in Abbazia an die Internationale Schlafwagengesellschaft berathen, und wurden auf Grund der in dieser Sitzung gefassten Beschlüsse die Verhandlungen mit der genannten Schlafwagengesellschaft fortgesetzt. Es wurde hierbei eine derartige Annäherung der beiderseitigen Standpunkte erzielt, dass der Abschluss des Pachtvertrages ziemlich wahrscheinlich geworden ist. Wenn der Vertrag zustande kommt, so wird die Pachtung der Anlagen in Abbazia das erste Hotelgeschäft sein, welches die Schlafwagengesellschaft in Oesterreich unternimmt.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der anderen ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den definitiven Ausweisen für die Zeit vom 1. Januar bis Ende November v. J. wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen im November			
	im ganzen		für 1 km	
	1897	1896	1897	1896
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	7 775 000	8 490 116	1 013	1 123
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	41 000	45 970	602	675
Kaschau-Oderberger Bahn . . .	463 835	457 826	1 212	1 196
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	47 485	53 584	702	793
Südbahngesellschaft (ungar. L.)	722 282	732 501	1 026	1 040
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	111 383	120 051	930	1 002
zusammen	9 160 985	9 900 048	1 016	1 112

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen vom 1. Januar bis 30. November			
	im ganzen		für 1 km	
	1897	1896	1897	1896
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	80 949 254	84 737 825	10 637	11 211
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	424 300	423 389	6 231	6 217
Kaschau-Oderberger Bahn . . .	4 727 814	4 345 962	12 354	11 449
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	554 587	572 928	8 204	8 475
Südbahngesellschaft (ungar. L.)	7 258 667	7 178 028	10 309	10 195
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	834 690	830 714	6 967	6 934
zusammen	94 749 312	98 088 846	10 583	11 024

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat November v. J. 9 015,8 (8 900,9) km. Bei den Lokalbahnen bezifferte sich die durchschnittliche Betriebslänge im Monat November auf 6 471,2 (5 903,1) km, die Einnahmen in demselben Monat auf 1 182 990 (1 203 525) fl. und seit Jahresbeginn auf 11 952 943 (11 609 385) fl. Die durchschnittliche Betriebslänge der sämmtlichen Haupt- und Lokalbahnen betrug im Monat November v. J. 15 487 (14 804) km und die Einnahmen sämmtlicher Bahnen im gleichen Monat 10 343 985 (11 103 573) fl., d. i. für 1 km 668 (750) fl. und seit Jahresbeginn 106 702 255 (109 698 231) fl., d. i. für 1 km 7 103 (7 682) fl.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Die aus den Abtheilungen für Verkehr, Zugförderung, Bahnerhaltung und Materialwesen bestehende Betriebsleitung dieser Bahn in Teschen soll, wie die „Reichswehr" erfährt, in der nächsten Zeit eine Zweitheilung erfahren. Die Betriebsleitung für die österreichische Linie verbleibt in Teschen, jene für die ungarische Linie kommt nach Kaschau. Die Nothwendigkeit dieser Theilung wird mit verkehrstechnischen Rücksichten begründet. Die österreichische Strecke ist nur 63 km, die ungarische Strecke dagegen 382 km lang, und erfordert die Leitung des Betriebes der letzteren eine besondere Dienststelle im Bereiche derselben. Mit Rücksicht auf das Verhältniss der Längen der österreichischen und ungarischen Strecken wird selbstredend der Wirkungskreis der in Teschen verbleibenden Betriebsleitung ein sehr beschränkter sein und der grösste Theil des Personals der bisherigen Betriebsleitung jener in Kaschau zugetheilt werden.

— **Budapester Strassenbahnwesen.** Das in der Generalversammlung des hauptstädtischen Munizipalausschusses vom 6. Oktober 1897 festgestellte Verkehrsstatut für Strassenbahnen mit motorischem Betriebe ist von den Bezirksvorstehungen an den Magistrat zurückgelangt. Gegen das Statut haben die Budapester Strassenbahngesellschaft und die Budapest-Neupest-Rákospalotaer elektrische Bahn den Rekurs an den Handelsminister ergriffen. In der sehr umfangreichen Rekursschrift wird namentlich gegen die Verfügung Einsprache erhoben, dass in den inneren Theilen der Strassenbahnwagen keine Stehplätze mehr gestattet sein sollen; auch wird hinsichtlich mehrerer anderer Anordnungen ausgeführt, dass durch dieselben der Stadtbehörde auf Kosten des Handelsministeriums und der Eisenbahngeneralinspektion ein zu weit gehender Einfluss auf den Betrieb eingeräumt werde.

Belgien.

— Auf Anweisung des Eisenbahnministers Vandenpeereboom wird — wie die „Voss. Ztg." zu melden in der Lage ist — eine **Neuerung für den Sommerdienst der belgischen Staatsbahnen** eingeführt. In den Eisenbahnzügen der Strecke Brüssel-Ostende wird eine neue Art Eisenbahnwagen, ein eigens eingerichteter „Wagon-Cabinet de Travail", fortab mitgeführt. In ihm finden Geschäftsleute, Börsenmänner, Anwälte und Journalisten Platz und alles Erforderliche, um während der Eisenbahnfahrt arbeiten zu können. Findet diese Neuerung Anklang, so wird sie auch auf anderen Strecken zur Einführung kommen.

Wir wissen nicht, ob diese Mittheilung sich bestätigt; auch kann es immerhin fraglich sein, ob eine derartige Einrichtung sich wirklich bewähren wird.

Jedenfalls geht aber aus allen Nachrichten, die das belgische Verkehrswesen betreffen, hervor, dass dort jetzt ein äusserst frischer Wind auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens weht.

Rumänien.

— In den maassgebenden rumänischen Kreisen ist man nach Nachrichten Bukarester Blätter neuerdings hinsichtlich einer **Ueberbrückung der Donau** zwischen dem rumänischen und serbischen Ufer auf gemeinschaftliche Kosten gewillt, der Variante Gruia-Radujevatz vor dem Projekt Turn-Severin-Kladova den Vorzug zu geben. Für Serbien würde sich diese Variante aus finanziellen Gründen deshalb empfehlen, weil Radujevatz nahe an der Mündung des serbisch-bulgarischen Grenzflusses Timol in die Donau gelegen ist, und somit die aus dem Timokthale heraustretende Bahn sofort zum Brückenübergang geführt werden könnte, während der Bau einer Brücke zwischen Kladova und Turn-Severin die Fortsetzung der Timokbahn als Donauuferbahn von Radujevatz bis Kladova stromaufwärts bedingen würde. Anders stehen die Verhältnisse für Rumänien, welches für den Fall einer Realisirung des Brückenprojektes Turn-Severin-Kladova keine neuen Schienenanlagen nöthig hätte, während die Anlage einer Donaubrücke zwischen Gruia und Radujevatz wenigstens die Herstellung einer 60—70 km langen Eisenbahnverbindung zwischen Turn-Severin und Gruia zur Voraussetzung hätte — wenn nicht anders Gruia Kopfstation einer mit Umgehung von Turn-Severin direkt an die Donau führenden neuen Bahnlinie werden soll. Letzteres scheint in der That beabsichtigt zu sein. Für das Brückenprojekt Gruia-Radujevatz und das damit verbundene Bahnprojekt Crajova-Gruia werden in erster Reihe die landwirthschaftlichen Interessen der fruchtbaren, aber bisher abseits vom Bahnverkehr liegenden Donauniederungen der Distrikte Mehedinz und Dolsch, kurz des in verkehrspolitischer Beziehung bisher sehr vernachlässigten Südens der kleinen Walachei geltend gemacht. Die Bahnlinie Crajavo-Gruia würde bei dem völligen Mangel an Terrainschwierigkeiten sehr geringe Baukosten erfordern und den für den rumänischen Getreide- und Viehexport ausserordentlich wichtigen Markt von Crajova auf viel kürzerem und billigerem Wege mit der Timokbahn

und den Bahnen der westlichen Balkanhalbinsel in Verbindung bringen, als das über Turn-Severin möglich wäre. Wie dem „Pester Lloyd“ berichtet wird, dürften die im rumänischen Arbeitsministerium betreffs des Brückenprojektes Gruia-Radujevatz eingeleiteten Detailstudien demnächst beendigt werden und es sollen auch bereits alle Garantien für die Genehmigung der rumänischen Vorschläge seitens Serbiens vorhanden sein.

Vereins-Ausland.

— Zum Leiter des Tunnelbaues der **Jungfraubahn** wurde — wie gemeldet wird — Ingenieur Gobat in Zürich berufen, der 9 Jahre bei der Nordostbahn thätig gewesen ist.

— Der Gesetzentwurf der französischen Regierung über die **Regelung der Arbeitszeit der Lokomotivführer und Heizer** wurde von dem Ausschuss der Abgeordnetenkammer zurückgewiesen. Dagegen kam der von dem Ausschuss selbst ausgearbeitete Entwurf in der Kammer zur Verhandlung. Die Regierungsvorlage hatte eine mittlere zehnstündige Arbeitszeit auf je 24 Stunden festgesetzt, das Projekt der Kommission führt hierfür ein Maximum von 10 Stunden ein. Gleichzeitig zur Berathung standen zwei Gegenprojekte, deren prinzipielle Gesichtspunkte in die von der Kammer formulirte Gesetzesfassung aufgenommen wurden. Danach erstreckt sich der Schutz des Gesetzes auf das gesammte Zugpersonal, nicht nur auf Lokomotivführer und Heizer. Für diese letzteren wird als Arbeitszeit gerechnet die Zeit vom Ein- bis zum Austritt aus dem Depot, für die übrigen Zugbediensteten vom Betreten bis zum Verlassen des Bahnhofes. Alle 10 Tage geniessen sie einen Urlaub von 24 Stunden, alle Jahre einen solchen von 15 Tagen; sie haben das Recht auf Pension im Falle ihrer Venabschiedung aus Gründen ihrer Gesundheit oder des Alters. Zu bemerken ist, dass dieses von der Deputirtenkammer wider den Willen der Regierung beschlossene Gesetz noch der Zustimmung des Senats bedarf, der im allgemeinen die Ansichten des Kabinets theilt. Die Zahl der im Interesse der öffentlichen Sicherheit die Arbeitsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten kontrolirenden Beamten betrug bisher neun. Während der Budgetberathung in der Deputirtenkammer wurde von einzelnen Abgeordneten auf schwere Ueberlastungen des Personals aufmerksam gemacht, die sich unter dieser mangelhaften Aufsicht in vielen Stationen eingebürgert hatten. Der Minister der öffentlichen Arbeiten stimmte daraufhin ebenfalls der von der Kammer beschlossenen Vermehrung der Arbeitskontroleure auf die doppelte Höhe des bisherigen Bestandes zu.

— Auf eine Interpellation über die **Eisenbahnunfälle** der letzten Zeit, wie sie auch in **Frankreich** vorkamen, erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten in der französischen Abgeordnetenkammer, dass er die Eisenbahngesellschaften angewiesen habe, Zugverspätungen zu vermeiden, die Zahl der Unterbeamten nicht zu verringern und Maassregeln zur Vermeidung von Unglücksfällen zu ergreifen. Der Minister will darüber wachen. Darauf sprach die Kammer ihr Vertrauen aus zu der Wachsamkeit der Regierung behufs Wahrung der Sicherheit der Reisenden.

— In Sofia hat sich die bulgarische Abgeordnetenkammer in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des französischen Oberingenieurs Paul Etienne auf Antrag der Regierung für die Anlage der sogenannten **Transbalkanbahn** über Gabrovo-Schipka und Stara-Zagora entschieden. Diese Strecke ist zwar mit grossem Kostenaufwand verbunden, wird aber als die produktivste angesehen. Der Bau soll im Lizitationswege vergeben werden. Die Kammer hat sich das Recht der Bestätigung des Bauvertrages vorbehalten. Ausser der Strecke Tirnowa-Sewliewo-Gabrowo-Schipka wurde von der Sobranje noch der Bau folgender Eisenbahnlinien bewilligt: Radomir-Küstendil gegen Kumanowo, Radomir-Dubnizza gegen Djumaja, Mendra-Lompalanka-Widdin, Sistow-Gradischte. Ueberdies wurde in der Kammer ein Gesetz angenommen über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnzweigen, welche die Industrieetablissements mit den Staatsbahnen verbinden sollen.

— Wie bereits in Nr. 3 S. 42 d. Ztg. mitgetheilt ist, beschäftigt sich die Gesellschaft der Wladikawkas-Eisenbahn dem „Prias. Kr.“ zufolge wiederum mit dem Plane, **eine über den Kaukasus führende Eisenbahn** zu erbauen. Von allen vorgeschlagenen Richtungen der Bahn hat die Gesellschaft dem Projekte den Vorzug gegeben, das die neue Bahn bei der Station Darg-Koch beginnen lassen und beim Dorfe Ssirdigar vorbeiführen, dann durch das Thal des Rion leiten und in der Nähe des Fleckens Oni die Bahn sich theilen lassen will; eine Linie soll von Oni nach Gori, einer Station der transkaukasischen Eisenbahn, und die andere durch das Rionthal nach Kutais führen. Zugleich wird noch eine besondere Zweigbahn von der Station Nowo-Ssenaki bis Ssuchum geplant. Damit ist übrigens noch keineswegs Aussicht auf Durchführung des Projektes irgendwie gegeben. Bekanntlich sind schon unendlich viele Projekte gemacht und wieder zu den Akten gelegt worden. Ob diesem Projekte ein besseres Schicksal blühen wird, wer weiss das? Aber jedenfalls geht aus allem hervor, dass das Verkehrsbedürfniss nach solch einer Schienenverbindung ein dringendes ist, wenngleich nicht übersehen werden kann, dass durch Erbauung der Bahn Beslan (Station der Wladikawkasbahn)-Petrowsk-Derbent-Baku (Station der Transkaukasusbahn) eine Eisenbahnverbindung mit Umgehung des Kaukasus bereits vorhanden ist, allerding auf einem nicht unerheblichen Umwege.

— **Getreidetarife im Verkehr von Russland nach Königsberg, Danzig und Memel.** Das russische Finanzministerium hat eine umfangreiche Neubearbeitung der Getreidetarife, sowohl derjenigen für den Inlandsverkehr als auch für den Exportverkehr im Jahre 1896 vorgenommen. Eingehend ist über das Ergebniss dieser Arbeiten im „Archiv für Eisenbahnwesen“ (Heft II, III und VI) berichtet worden, worauf hingewiesen sei. Hier kann nur kurz zusammenfassend mitgetheilt werden, dass der neue Tarif am 1./13. d. Mts. thatsächlich zur Einführung gekommen ist und dass den Getreidetarifen nach Königsberg, Danzig und Memel dieselbe Formel zu Grunde gelegt ist, die für den Verkehr nach den russischen Hafenplätzen gilt. Für den Verkehr nach Danzig wird zu den sich nach Königsberg ergebenden Frachtsätzen ein fester Zuschlag erhoben und im Verkehr nach Neufahrfasser, Danzig-Olivaer Thor und Danzig-Weichselbahnhof ein weiterer Zuschlag zu den Frachtsätzen für Danzig. Für Sendungen nach Pillau tritt ebenfalls ein fester Zuschlag zu den Frachtsätzen nach Königsberg hinzu.

Getreidesendungen nach den vorstehend benannten deutschen Hafenplätzen müssen, um den Wagenladungstarif zu geniessen, vom 1./13. d. Mts. in folgenden Mengen aufgeliefert werden: Kleie aller Art, Malz (Malzkeime), Hanf, Sonnenblumen- und Mohnsamen, Mohn- und Sonnenblumenköpfe in Mengen von nicht unter 610 Pud (10 000 kg); alle übrigen Getreidesendungen jedoch in Mengen von nicht unter 750 Pud (12 300 kg).

Direkte Frachtsätze nach den vorstehend benannten ausländischen Hafenplätzen werden nur von denjenigen russischen Stationen berechnet, von denen feste Werstentfernungen in einer vom Departement für Eisenbahnangelegenheiten herausgegebenen Werstentfernungstabelle angegeben sind; findet sich in dieser Tabelle eine russische Versandstation nicht vor, so wird von dieser Station bis zur ersten auf der Route belegenen Station, die sich im Werstverzeichniss befindet, die Fracht nach der Formel für den internen Verkehr, und von da ab erst bis nach Königsberg und Danzig nach der Exportformel berechnet.

In dieses Werstentfernungsverzeichniss sind jedoch fast alle russischen Stationen aufgenommen worden.

Die Nebengebühren für Getreidesendungen nach den ausländischen vorbenannten Hafenplätzen sind dieselben, die im Verkehr nach den russischen Häfen erhoben werden, für die Uebergabe von der russischen auf die deutsche Bahn werden 0,33 Kop. für das Pud berechnet.

— Das russische Eisenbahndepartement macht bekannt, dass seit dem 15./28. Dezember v. J. die Beförderung von Privatfrachten mit den Arbeitszügen auf der Strecke **Mormyshi-Liwny** der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn **eröffnet** ist.

— **Theilweise Betriebseröffnung auf der Transkaspibahn.** Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ bekannt gibt, haben vom 5./17. November v. J. aus allen Städten des Ferghanagebiets die Versendungen neuer Baumwolle bis Chodshent begonnen, wo die Verwaltung der Ssamarkand-Andishaner Eisenbahn sich bereit erklärt hat, die Waaren in Empfang zu nehmen, ohne jedoch für Zustellung zum Termin Garantien zu übernehmen.

Selbst mit der letztverzeichneten Einschränkung ist der Beginn der Baumwolltransporte für jene transkaspischen Gebiete ein kolossaler Fortschritt, der in der Entwickelungsgeschichte des Landes von unberechenbarer Bedeutung ist.

— Ueber den Bau der Bahn **Petrowsk-Derbent-Baku** wird gemeldet, dass die Bahn von Derbent und von Baku aus gleichzeitig gebaut wird. Die ersten Züge werden wahrscheinlich vom August d. J. an auf der Strecke Derbent-Baku verkehren können. Gegenwärtig sind bereits von Derbent aus 40 Werst der Bahn hergestellt und von Baku 60 Werst. Die Arbeiten auf der Strecke Petrowsk-Derbent sind noch nicht in

Angriff genommen worden, da die Trassirungsarbeiten erst spät beendet wurden. Diese Strecke hat eine Länge von 140 Werst, bietet aber keine Terrainschwierigkeiten und wird etwa im April 1898 fertig werden. („M. A. Z.")

— Wie uns aus Petersburg mitgetheilt wird, sollen im laufenden Jahre im Interesse des öffentlichen Verkehrs die Verwaltungen der **west- und der mittelsibirischen Bahn** vereinigt und nach Tomsk verlegt werden. Bereits im Januar d. J. findet die Uebersiedelung der kommerziellen, statistischen und Kontrolbüreaus von Tscheljabinsk nach Tomsk statt.

Die Schienenlegung auf der mittelsibirischen Bahn, welche im Oktober vorigen Jahres beim Dorfe Tulun eingestellt wurde, wird im Frühling wieder aufgenommen werden, und die bis Irkutsk noch übrige Strecke von 350 Werst hofft man Anfang September d. J. zu beenden.

Der Amur-Schifffahrtsweg. Die russische Regierung ist eifrig bemüht, verschiedene sibirische Flüsse, welche als Zufuhr- und Verbindungswege der im Bau begriffenen grossen sibirischen Eisenbahn in Betracht kommen, eingehender zu erforschen, vernachlässigte Flussstrecken zu reguliren und Schifffahrtshindernisse möglichst zu beseitigen. Bedeutende Mittel sind bereits dazu angewiesen worden. Da infolge des Baues der chinesischen Ostbahn, welche bei Onop von der Transbaikallinie der sibirischen Eisenbahn abzweigen und bei Nikolskoje in die Süd-Ussuribahn einmünden soll, die früher geplante, ungeheure Bauschwierigkeiten bietende Amurbahn nicht zur Ausführung kommt, wird die grosse Wasserstrasse Ostsibiriens, der Amur, in Zukunft das richtige Verbindungsglied zwischen der Transbaikal- und Ussuri-Eisenbahn bilden. Es ist daher erklärlich, dass die Regierung diesem Strom jetzt eine grössere Aufmerksamkeit zuwendet und die Schifffahrtshindernisse auf demselben möglichst zu beseitigen sucht. Durch staatliche Zuwendungen sollen ausserdem, wie die „Deutsch. Bauz." schreibt, die privaten Dampfschifffahrtsgesellschaften unterstützt werden, um dadurch die Schifffahrt auf der wichtigsten und ausgedehntesten Wasserstrasse Ostsibiriens zu heben.

Der Amur wird aus den Flüssen Schilka und Argun gebildet, welche sich bei Ust-Strelke zu einem Fluss vereinigen; die Schilka wiederum erhält ihren Wasserreichthum aus den Quellflüssen Onon und Ingoda. Die Länge des Amur beträgt von der Quelle des Argun bis zur Mündung bei Nikolajewsk 4 800 km, von der Quelle des Onon bis zur Mündung 4 267 km.

Eine regelmässige Schifffahrt besitzt der Fluss von Stretensk an der Schilka bis zur Mündung, und auch seine Nebenflüsse Schilka und Ussuri sind theilweise schiffbar.

In den letzten Jahren hat sich die Dampfschifffahrt auf dem Amur und seinen Nebenflüssen sehr entwickelt, besonders seit der Gründung einiger neuer Dampfschiffsgesellschaften, die bei Blagoweschtschensk grosse Landungsplätze errichtet haben und den Verkehr mit allen an genannten Flüssen befindlichen Ortschaften vermitteln. Im vorigen Jahre verkehrten auf dem Amur, der Schilka und dem Ussuri 109 Dampfer. Seit dem 1. April 1897 ist auch eine staatliche Flussinspektion eingeführt und für alle Dampfer ein einheitlicher Tarif festgesetzt worden.

Das Amurgebiet ist noch sehr spärlich bevölkert, nur in der Nähe des Flusses, wo das Klima für den Ackerbau günstiger ist, findet man grössere Ansiedelungen und Dörfer. Einzelne Ortschaften sind nur unter Benutzung der Wasserwege zu erreichen. Landstrassen bestehen im Amurgebiet überhaupt nicht. Seit dem 1. April v. J. hat die Regierung zum erstenmal in den Etat einen Posten aufgenommen lediglich für Wegebauzwecke des Amurgebiets, und steht zu erwarten, dass durch russische Auswanderer, welche die Regierung durch verschiedene Vergünstigungen hierhier zu locken sucht, das weite Gebiet besser besiedelt und der Kultur mehr erschlossen wird als bisher.

— Einige beachtenswerthe Bemerkungen über die **Erschliessung Chinas** finden sich in dem Bericht einer französischen Kommission, die vor zwei Jahren zur Herstellung besserer Handelsbeziehungen nach China entsendet wurde. China sei reich, aber das Land besitze keine wirthschaftliche Maschinerie, um diesen Reichthum auszubeuten. Vor allem fehle es für die Entwickelung des Handels an geeigneten Verkehrsmitteln, ausserdem an Kredit. Beide müssten erst geschaffen werden. Dann könne sich die Produktivität und zugleich die Verbrauchsfähigkeit der gewaltigen Bevölkerung verzehnfachen. Eisenbahnen und Maschinerien verschiedener Art beginnen bereits, sich langsam einzubürgern, was erfolgreich nur mit Hilfe auswärtiger Mächte möglich sei. Die Nation, sagt der Bericht, welche Handelsbeziehungen mit China anknüpft, Eisenbahnen und besseren Schiffsverkehr einführt, wird voraussichtlich die Finanzreform in die Hand bekommen und einen grossen Theil des Handels zu monopolisiren imstande sein.

— Bei den Verhandlungen über die Aufnahme einer neuen chinesischen Anleihe ist ein starker Gegensatz zwischen den **Eisenbahnplänen Englands und Frankreichs in China** hervorgetreten. England hat sich bereit erklärt, durch Gewährung einer Anleihe von 240 000 000 ℳ auf 50 Jahre zu 4 % einschliesslich der Tilgung China zur Bezahlung der Kriegsentschädigung an Japan zu verhelfen unter der Bedingung, dass China drei neue Vertragshäfen eröffnet, das Yangtsekiangthal keiner andern Macht überlässt und England das Recht einräumt, die birmanische Eisenbahn von Mandalay durch Yünnan bis gegenüber von Hongkong weiterzuführen. In dieser südchinesischen Provinz kreuzen sich die englischen und französischen Interessen unmittelbar. Die Franzosen wollen, dass ihre Kolonie Tonking, die Engländer dagegen, dass Birma mit der reichen Provinz Yünnan verbunden wird. Vor einiger Zeit verlautete, dass die Franzosen sich mit der chinesischen Regierung bereits über die Anlage einer Bahn von Tonking nach Yünnan verständigten. Damals haben die Engländer dagegen protestirt und jetzt beeilen sich die Franzosen in Verbindung mit den Russen gegen die englischen Forderungen Verwahrung einzulegen. Voraussichtlich werden über kurz oder lang sowohl Tonking als Birma und Yünnan mit Südchina durch eine Eisenbahn verbunden und somit die französischen wie die englischen Interessen gleichmässig berücksichtigt werden.

Allgemeines.

— Ein **Dampfschneezug** ist das neueste Produkt amerikanischen Erfindergeistes. In Alaska machte fast regelmässig im Winter ein ungeheurer Schneefall den Verkehr zwischen den einzelnen Ortschaften für eine Reihe von Monaten unmöglich. Die Aufgabe jener Erfindung soll es nun sein, auch in dieser Zeit die dortige Menschheit unter das Zeichen des Verkehrs zu bringen. Wie das Patent- und technische Bureau von Richard Lüders in Görlitz mittheilt, besteht der Zug aus der Lokomotive und 2—3 Personenschlitten. Der Anblick des Ganzen legt dem überraschten Beschauer einen Vergleich mit einem Eisenbahnzug nahe, doch bemerkt er bald, dass in diesem Falle die Bezeichnung „Personenschlitten" mehr Berechtigung hat, als „Personenwagen". Die Lokomotive hat als Triebräder 2 Walzen, die in axialer Richtung mit Leisten versehen sind. Gelenkt wird das Zugorgan durch ein grosses Steuer, welches sich in den Schnee einpresst. Trotz des beträchtlichen Druckes sinken die einzelnen Glieder des Zuges nur wenige Zoll in den Schnee ein, weil die grosse Auflagefläche nur sehr geringen spezifischen Flächendruck bedingt. Durch die geräuschlose und stossfreie Fahrt, die eine Geschwindigkeit von 20 englischen Meilen in der Stunde erreichen kann, fällt ein Vergleich der Reise mit diesem Verkehrsmittel und der Eisenbahnfahrt unbedingt zu Gunsten des ersteren aus.

— In Nr. 1 d. Ztg. besprachen wir einen von den „Grenzboten" gebrachten Artikel von Ernst Rudorff über die **modernen Bergbahnen**, in welchem gegen den Bau derartiger, den Interessen der wahren Touristik zuwiderlaufenden und die landschaftliche Schönheit oft sehr beeinträchtigenden Anlagen in scharfer Weise Stellung genommen wurde. Im Anschluss hieran wird es von Interesse sein, eine Verordnung kennen zu lernen, in welcher das königlich sächsische Ministerium des Innern gegenüber mehreren, die Erbauung von Bergbahnen in der sogen. sächsischen Schweiz bezweckenden Projekten einen ähnlichen Standpunkt einnimmt. Es wird hier gesagt:

„Das Ministerium des Innern hält auch jetzt noch daran fest, dass die Anlage von Bergbahnen nach den hervorragenden und vorzugsweise besuchten Aussichtspunkten der sächsischen Schweiz weder als ein allgemeines Bedürfniss anerkannt, noch überhaupt für erwünscht erachtet werden kann. Denn diese Punkte sind bei ihrer nicht allzu grossen Erhebung über dem Elbthale und den zahlreichen bequemen und sicheren Weganlagen für den Fuss-, Reit- und zum Theil auch Wagenverkehr, die von allen Seiten dahin führen, für das Naturgenuss und Erholung suchende Publikum, auch so weit es nicht mehr im rüstigsten Lebensalter steht, verhältnissmässig leicht und billig zu erreichen, so dass von der Einrichtung noch bequemerer Verkehrsgelegenheiten nach den beliebteren Ausflugszielen eine erhebliche Steigerung des Fremdenverkehrs der sächsischen Schweiz im allgemeinen nicht, sondern nur eine vorübergehende Vermehrung des Besuches einzelner Punkte zu Ungunsten anderer, mit dem neuen Verkehrsmittel noch nicht versehener auf so lange zu erwarten steht, als letzteres noch einen gewissen Reiz der Neuheit auszuüben imstande ist. Andererseits aber kann sich auch das Ministerium den Bedenken nicht verschliessen, welche von vielen Seiten gegen derartige neue Einrichtungen in ästhetischer und anderer Beziehung erhoben werden. Denn nicht nur, dass in den meisten Fällen die Anlage von Eisenbahnen mit erheblichen Eingriffen in die äussere Gestalt der Landschaft, wodurch sie ihren eigenthümlichen Reiz erhält, verbunden ist

und daher fast immer zu einer Beeinträchtigung des Gesammtbildes der Gegend oder einzelner Parthien führen wird; es wird auch durch den Betrieb solcher Anlagen die Unruhe und die Hast des grossstädtischen Treibens in Gegenden hineingetragen, die einem grossen Theile der Bevölkerung jetzt noch als Stätten der Zuflucht und Erholung von den nachtheiligen Folgen des Grossstadtlebens dienen sollen. Solche Bedenken müssen freilich da zurücktreten, wo durch neue Bahnanlagen allgemeine volkswirthschaftliche Bedürfnisse befriedigt werden oder in anderer Beziehung ein wirklicher Nutzen für das Gemeinwohl erreicht wird; sie können aber da nicht unbeachtet bleiben, wo einer Eisenbahnanlage ein derartiges Interesse der Allgemeinheit nicht zur Seite steht, sondern sie im wesentlichen nur der privaten Spekulation und dem Vortheile einzelner zu dienen bestimmt ist."

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

(Sitzung vom 17. Januar 1898.)

Zu den geschäftlichen Mittheilungen verliest der Vorsitzende einen Erlass Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers, in welchem auf die verdienstliche Thätigkeit des Vereins und die erfolgreiche Wirksamkeit seines publizistischen Organes auf fachwissenschaftlichem Gebiete hingewiesen wird und den anerkennenswerthen Bestrebungen des Vereins die Unterstützung des Eisenbahnministeriums zugesagt wurde.

Im Eingange des hierauf folgenden Vortrages des Inspektors der österreichischen Staatsbahnen, Herrn Prasch: „Ueber die Ausnutzung der Wasserkräfte in den Alpenländern zum Betriebe von Lokal- und Gebirgsbahnen" wird unter Hinweis auf England, Belgien, die Schweiz und Nordamerika hervorgehoben, dass die Energie, mit welcher die Naturkräfte eines Landes zur Ausnutzung gelangen, als Maassstab für die kulturelle Entwickelung und des Wohlstandes desselben angesehen werden kann. Zu diesen Naturkräften sind sowohl die Wasserkraft als die Kohlenschätze zu rechnen, wobei jedoch die dem Dampfbetrieb innewohnende Freizügigkeit dessen Vorzug vor dem Wasserbetrieb begründet.

Die Möglichkeit der elektrischen Kraftübertragung bewirkte einen einschneidenden Umschwung, indem hierdurch eine rationellere Verwerthung der billigen Wasserkräfte angebahnt werden konnte. Nordamerika, die Schweiz, Frankreich, Deutschland haben diese Erkenntniss sofort erfasst, wohingegen in Oesterreich, welches über diese Kräfte im Ueberflusse verfügt, eine kaum merkliche Bewegung zu verzeichnen ist. Die Verwerthung dieser Kräfte könne jedoch vornehmlich, wie dies in schlagender Weise in der benachbarten Schweiz der Fall ist, zur Hebung des Fremdenverkehrs erfolgen. Die Mittel hierzu sind in der Herstellung von Neben- und Gebirgsbahnen gegeben, die mit Rücksicht auf den Sommerverkehr ebenso leistungsfähig wie billig im Bau und Betriebe sein müssen.

Der Vortragende führte hierauf den Nachweis, dass die elektrischen Bahnen, sofern die erforderlichen Betriebskräfte aus den Wasserläufen gewonnen werden können, diesen Anforderungen am meisten entsprechen, weil sich selbe den Terrainverhältnissen besser anschmiegen, daher billiger zu bauen sind, und deren Betrieb vermöge der Elastizität der elektrischen Traktion sich den jeweiligen Verkehrsverhältnissen leicht anpasst und nebstbei auch billiger wird.

Die Betriebskräfte können relativ geringe sein, wenn Akkumulatoren als Kraftsammler zur Verwendung gelangen, indem nach einem vorgeführten Beispiele mit einer Betriebskraft von nur 50 PS. ein Betrieb aufrecht erhalten werden kann, dessen maximaler Kraftanspruch 200 PS. beträgt. Es wird auch dem Einwurf begegnet, dass die Kräfte nicht an Ort und Stelle verfügbar sind, weil ja dank der Möglichkeit, die elektrische Kraft in dünnen Drähten auf Entfernungen bis zu 100 km zu übertragen, auch entferntere Stellen für die Anlage der Kraftstation in Aussicht genommen werden können.

Ob nun Akkumulatoren in allen Fällen zur Anwendung gelangen sollen, und welche Betriebsmethode als die beste zu bezeichnen ist, darüber kann erst nach Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse und aller maassgebenden Faktoren ein abschliessendes Urtheil gefällt werden.

In gedrängter Kürze werden die unter Bedachtnahme der jeweiligen Verhältnisse anzuwendenden Arten des elektrischen Betriebes mit direkter Stromzuführung vorgeführt und an der Hand eines bestehenden Projektes für die Ausnutzung einer Wasserkraft in Obersteiermark, mit 8000 PS., nicht nur der Nachweis geliefert, dass die für den Betrieb elektrischer Bahnen erforderlichen Betriebskräfte verfügbar sind, sondern sich dieser Betrieb, was den reinen Zugförderungsdienst anbelangt, wesentlich billiger stellt als der Dampfbetrieb. Mit Benutzung des gleichen Beispieles wie für den Akkumulatorenbetrieb, wurde an selbem nachgewiesen, dass, die gleiche Leistung bei Dampfbetrieb vorausgesetzt, für diesen 12000 fl., für den elektrischen Betrieb hingegen nur 8000 fl. an reinen Zugförderungsauslagen erforderlich sein werden, wobei sich für letztere noch eine Verbilligung dieser Kosten durch Abgabe von Licht an die Interessenten erzielen liesse.

Da die Fernwirkung der Elektrizität sich über weite Grenzen ausdehnt, kann das Versorgungs rayon durch eine so grosse Betriebskraft als sehr bedeutend angenommen werden. Die weiteste Entfernung, auf welche hydraulische Kräfte auf dem Wege der elektrischen Kraftvermittelung übertragen werden, beträgt jedoch dermalen nur 56,3 km. Werden jedoch nur 30 km als jene Entfernung angenommen, auf welche noch mit einiger Sicherheit eine Rentabilität aus der Kraftübertragung erhofft werden kann, so beherrscht eine solche Wasserkraft einen Flächenraum von rund 2800 qkm. Die verfügbare Wasserkraft ist ausreichend, um eine grosse Anzahl elektrischer Bahnen innerhalb dieses Rayons zu betreiben, und wurden andeutungsweise einige solcher Bahnen, die eine künftige Prosperität erhoffen lassen, darunter 2 Bergbahnen, und zwar auf den hohen Saarstein und auf den Dachstein, die beide ja bekannte herrliche Alpenpanoramen überblicken lassen, namhaft gemacht.

In diesem Beherrschungsrayon kann eine noch viel grössere Zahl von Wasserkräften zur Ausnutzung gelangen und in den übrigen Theilen des ausgedehnten Alpengebietes sind fast überall ähnliche Verhältnisse vorhanden. In diesen Wasserkräften liegen wahre Schätze aufgespeichert, die der Verwerthung harren. Der Vortragende schliesst auf Grund dieser Ausführungen mit einem Appell an den Verein, dieser wichtigen Angelegenheit seine Aufmerksamkeit zu widmen, da durch die Erleichterung des Verkehrs nicht nur der Wohlstand gehoben, sondern auch durch die Einbeziehung der abgeschlossenen Bevölkerung in das moderne Leben Erkenntniss und Aufklärung gebracht wird.

Bücherschau.

Kalender für Beamte der königlich württembergischen Staatseisenbahnen 1898. Der 6. Jahrgang der württembergischen Ausgabe von Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte (Redaktion Finanzrath Schall, Mitglied der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen) ist erschienen. Der Kalender hat vom Anfang seines Erscheinens an eine über Erwarten günstige Aufnahme gefunden, welche ihm bei dem reichen Inhalt auch diesmal nicht fehlen wird. Der Kalender zerfällt in 3 Theile. Theil I enthält den Etat für 1897/99, eine Zusammenstellung der mit der Umgestaltung des Etatsschemas der Eisenbahnverwaltung in Zusammenhang stehenden Vorschriften über das Kassen- und Rechnungswesen. Theil II gibt eine genaue Darstellung der Einkommensverhältnisse des Eisenbahnpersonals, der Rechts- und Dienstverhältnisse der Eisenbahnbeamten, der Organisation der Eisenbahnverwaltung, des Geschäftskreises und der Besetzung der Aemter, ferner der Wohlfahrtseinrichtungen bei der Eisenbahnverwaltung. Im III. Theil sind die Vorschriften über das Verfahren bei Eisenbahnunfällen, Betriebsstörungen und Zugverspätungen und die Dienstaltersliste des Beamtenpersonals abgedruckt. Ein Anhang enthält das allgemeine Kalendermaterial.

Amtliche Bekanntmachungen.

I. Berichtigungen

Rheinisch-westfälisch-österreichisch ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Theil II, Heft 2. Druckfehlerberichtigung. In dem mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 zur Einführung kommenden neuen Tarif Theil II, Heft 2 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes ist auf Seite 368 der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 16/b (Koks gültig im Rückvergütungswege) in der Stationsverbindung Holzwickede-Kladno B. E. B. von 1,13 auf **1,38** ℳ. richtig zu stellen.

Wien, am 16. Januar 1898. (209)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aufhebung von Güternebenstellen.

Aufhebung der Güternebenstelle Parchwitz. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Liegnitz-Rawitsch-Kobyliner Eisenbahn für den Güterverkehr (voraussichtlich 28. Januar d. J.) wird die im diesseitigen Bezirke bei Station Spittelndorf gelegene Güternebenstelle Parchwitz aufgehoben.

Breslau, den 15. Januar 1898. (210)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die zur Zeit nur für den Kleinviehverkehr eingerichtete Haltestelle Poremba des diesseitigen Bezirks auch für die Abfertigung von Leichen und Grossvieh eröffnet.

Die Genehmigung zur Verladung von Rindvieh auf der genannten Haltestelle ist jedoch seitens der Parteien in Gemässheit der Bekanntmachung des Herrn Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 22. März 1883 (Extrabeilage zum Amtsblatt Stück 13) in jedem einzelnen Falle beim königlichen Landrathe zu Zabrze unter Vorlage der Ursprungszeugnisse nachzusuchen; auch sind die Kosten für die vorgeschriebene Untersuchung der Thiere durch den Kreisthierarzt vom Versender zu tragen.

Kattowitz, den 17. Januar 1898. (211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Mit dem 17. d. Mts. werden die neuen Stationen Göhl, Heringsdorf i/H., Neukirchen i/H. und Heiligenhafen der Kreis Oldenburger Bahn mit Frachtsätzen für Sendungen von mindestens 10 und 45 t in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 aufgenommen. Von demselben Tage ab erfahren die in diesem Tarif für die Station Oldenburg i/H. jener Bahn enthaltenen Frachtsätze für 45 t eine Ermässigung um je 0,01 ℳ für 100 kg. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 16. Januar 1898. (212)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar 1898 wird die Station Kirnbach mit einem Frachtsatze von 0,536 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 26 für Holzstoff und Holzzellstoff des Gütertarifs Basel S. C. B. — badische Staatseisenbahnen einbezogen.

Karlsruhe, den 17. Januar 1898.
Generaldirektion. (213)

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Januar 1891. Die Stationen Arheilgen, Auerbach, Egelsbach, Hemsbach, Langen, Laudenbach (M. N. B.) und Sprendlingen wurden in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine des Spezialtarifs III einbezogen.

Auskunft über diese Ausnahmefrachtsätze ertheilen die genannten Stationen.

München, im Januar 1898. (214)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Eierverkehr Russland Süddeutschland. Für die Beförderung russischer Eier ab den galizisch-russischen Grenzstationen Brody, Husiatyn, Nowosielitza, Podwoloczyska und Tarnopol nach Stationen der badischen und württembergischen Staatsbahnen, der pfälzischen Bahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen werden die bei Umkartirung in Bregenz und Lindau erreichbaren billigeren Frachten auch bei Umkartirung in Simbach oder Eger (zu den in Oesterreich bestehenden ermässigten Kartirungssätzen) im Reklamationswege zugestanden. Die Frachterstattungsgesuche sind binnen 3 Monaten nach Frachtzahlung unter Vorlage der Originalfrachtbriefe an die unterfertigte Verwaltung zu richten, welche die Begleichung der Frachtdifferenzen vornehmen wird.

München, im Januar 1898.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen. (215)

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband. Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangt am 1. Februar 1898 der Nachtrag IX zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser mehrfachen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben:

a) Entfernungen für die neueinbezogenen Stationen Obergrüna der sächs. Staatsb. und Holzdorf b. Weimar der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn;
b) anderweite Entfernungen:
   α) für die Stationen Burgstädt, Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Hartmannsdorf b. Limbach, Limbach, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wittgensdorf, Wüstenbrand und Zeitz der sächsischen Staatsbahn;
   β) für die Stationen Dehlitz (Saale), Hohenmölsen, Lützen, Meuchen, Rippach-Poserna, Schkölen-Räpitz, Webau und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt;
c) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giessereiroheisen von Alfeld und Walkenried nach Grosszschocher (sächs. Staatsb.) und
d) anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 1 (Holztarifs), sowie des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs).

Die vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst am 16. März 1898 Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 14. Januar 1898. (216)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Februar 1898 treten im Tarif Theil II Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Eisen- und Stahlwaaren aller Art usw. zwischen Pilsen und Pilsen-Skodawerke der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Zella St. Blasii der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt andererseits in Kraft, welche bei den bezeichneten Stationen zu erfahren sind.

Breslau, den 16. Januar 1898. (217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Königsberg etc. nach Grajewo transito, sowie von Prostken tr. vom 25. Mai 1895. Mit Gültigkeit vom 2. März d. J. werden die auf Seite 10 des Tarifs unter II, 2 Nr. 1—3 abgedruckten Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl der deutschen Spezialtarife I, II, III, sowie für Petroleum in Mengen von 10 000 kg für den Wagen im Verkehr von Prostken transito nach Pillau, Königsberg, Memel, bezw. Korschen aufgehoben. Die aufgehobenen Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl werden durch die regulären, höheren Frachtsätze ersetzt, während für Petroleum inzwischen ein ermässigter Tarif eingeführt ist. (218)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Mit Wirkung vom 1. Januar d. J. ab wird die Fracht für Wagenladungen auf der Scheldethalbahn von 1,75 ℳ auf 1,50 ℳ für je angefangene 5 000 kg herabgesetzt.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. Jan. 1898. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1898 ist Nachtrag V zum Heft 2 des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1895 ausgegeben, welcher u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Lebach-Nonnweiler des Bezirks St. Johann-Saarbrücken enthält. Gratis zu beziehen.

Strassburg, den 16. Januar 1898. (220)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 20. Januar 1898 ab werden die Frachten für Steinkohlen und Koks von den Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichseisenbahnen nach den Stationen Bettingen (Rheinprovinz), Büschfeld, Limbach (Rheinprovinz), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler, Rengen und Wadern des Bezirks St. Johann-Saarbrücken auf Grund der für diese Stationen im Nachtrag V zum südwestdeutschen Gütertarifheft 2 angegebenen Entfernungen und nach der Kilometer-Tariftabelle des Saarkohlentarifs 11 berechnet.

Strassburg, den 17. Januar 1898. (221)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. Bad Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird für die Ueberführung solcher Wagenladungen, die nach Zell i. W. adressirt sind und nachträglich auf Verfügung des Versenders oder Empfängers mit neuen Frachtbriefen nach Stationen der Zell-Todtnauer Lokalbahn weiter aufgegeben werden, eine Ueberfuhrgebühr von 2 ℳ für den Wagen erhoben.

Karlsruhe, den 18. Januar 1898. (222)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit dem 25. d. Mts. wird die Station Harburg-Altstadt in die Klasse 1, die Station Meiderich in die Klassen 1—4 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 aufgenommen. Ferner wird die Gültigkeitsdauer der Bestimmung des Nachtrags XII, betreffend die Erhebung eines Frachtzuschlages von 1 ℳ für den Wagen neben den Frachtsätzen für Crefeld Nord bis Ende März 1901 verlängert. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 18. Januar 1898. (223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar d. J. tritt im Verkehr von den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn nach Danzig I. Th., Danzig Oliv. Th., Danzig Weichselbhf., Neufahrwasser und Königsberg (Ost- und Kaibahnhof) ein ermässigter Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel in Kraft.

Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten nur für solche Sendungen, welche auf den Bestimmungs- (Hafen-) Stationen von den Eisenbahnwagen abgeladen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter befördert werden.

Bei unmittelbarer Weiterbeförderung mit der Eisenbahn wird die Unterschiedsfracht zwischen diesem Tarife und dem allgemeinen Getreidetarife (Nr. 10) nacherhoben.

Der Tarif kann durch die betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Danzig, den 19. Januar 1898. (224)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Unter Aufhebung des von uns unterm 17. v. Mts. publizirten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen von norddeutschen und hessischen Stationen nach Frankreich über Alt-Münsterol kommt am 20. d. Mts. ein neuer Tarif, welcher Frachtsätze für den Verkehr nach den Grenzen bei Fentsch, Amanweiler, Novéant, Chambrey, Deutsch-Avricourt und Alt-Münsterol enthält, zur Einführung.

Der neue Tarif ist von unserer Drucksachenkontrole und den Versandstationen zum Preise von 25 ₰ zu beziehen.

Strassburg, den 17. Januar 1898. (225)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar 1898 wird der Artikel Griebenkuchen in den Ausnahmetarif Nr. 2 des badischen Binnengütertarifs sowie in den gleichen Ausnahmetarif des Gütertarifs grossh. badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen in Privatbetrieb einbezogen.

Karlsruhe, den 18. Januar 1898. (226)
Generaldirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab wird ein Nachtrag I zum Tarif für vorbezeichneten Verkehr herausgegeben. Derselbe enthält Entfernungen für verschiedene, in den Tarif neu einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, sowie abgekürzte Entfernungen für ältere Stationen dieser Bezirke und des Direktionsbezirks Köln; ausserdem Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere einen neuen Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 14. Januar 1898. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transit-Verkehr. Verkehr mit Oesterreich. Aufhebung von Frachtsätzen. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1898 werden die im Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. einerseits und Delle transit, Verrières transit und Genf transit, Stationen der Jura-Simplonbahn andererseits — gültig vom 1. Dezember 1894 — auf Seite 12 enthaltenen Frachtsätze für Artikel der Serie I (Frachtgüter aller Art) im Verkehre zwischen Bakov, Station der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und Delle transit, Verrières transit, Genf transit, sowie die im zugehörigen Anhange diesbezüglich vorgesehenen Kursdifferenzen ohne Ersatz aufgehoben.

Von demselben Zeitpunkte an finden auch die auf Seite 15 des vorbezeichneten Tarifes unter C enthaltenen Reexpeditions-Bestimmungen und -Frachtsätze auf Artikel der Serie I keine Anwendung.

Wien, am 15. Januar 1898. (228)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis 30. April 1898 gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von oder nach	Genf transit	
	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	7000	10000
	Kilogr. pro Frachtbrief u. Wagen	
	Francs Gold für 1000 kg	
den Stationen der k. k. öst. Staatsbahnen: Prag (St. B.) . . . . Smichow	52,92	49,56
den Stationen der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) . .		

Die Sendungen müssen nachweisbar nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon-La Tour du Pin-Grenoble und südlich und westlich davon gelegenen Stationen befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Transporte gelten die reglementarischen Bestimmungen im Tariftheile I, Abtheilung A des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 15. Januar 1898. (229)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Ausgabe Gemeinschaftlicher Hefte. Mit 1. Februar 1898 treten die nachbezeichneten gemeinschaftlichen Hefte in Wirksamkeit, u. zw.:

Gemeinschaftliches Heft A für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg); der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Wien-Marchegg und Wien-Bruck a/L.-Hainburg).

Gemeinschaftliches Heft B für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der königl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

Gemeinschaftliches Heft C für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. böhmischen Nordbahngesellschaft, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien), der k. k. priv. österr. Nordwestbahn (inkl. der k. k. priv. Kuttenberger Lokalbahn), der südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exklusive der Linien Wien-Marchegg und Wien-Bruck a/L.-Hainburg), sowie der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren und Schlesien), dann

Gemeinschaftliches Heft D für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) einerseits

und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen und den Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen andererseits.

Diese Gemeinschaftlichen Hefte, welche bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Kr. = 1 Frcs. für das Stück zu beziehen sind, enthalten Kilometer-Entfernungen und Lieferfrist-Tabellen für alle Gütertarife und einzelnen Frachtsätze, welche zwischen den vorbezeichneten Verkehrsgebieten bestehen und künftig noch eingeführt werden.

Hierdurch treten die in den nachbenannten Tarifen enthaltenen Kilometer-Entfernungen und Lieferfrist-Tabellen ausser Kraft u. zw.:

I. Tarife des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes:

a) Theil II, 1. Heft vom 1. Dezember 1888,
b) provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern, gewöhnlichen, und Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. August 1895,
c) Theil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1894,
d) Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1894,
e) Theil V, 1. Heft vom 1. April 1890,
f) Theil V, 2. Heft vom 1. Mai 1890,
g) Theil V, 3. Heft vom 1. März 1889,
h) Theil VI, Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen etc. vom 1. Januar 1892,
i) Ausnahmetarif für die Beförderung von Bier in Fässern etc. vom 15. Juli 1890,
k) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Januar 1893,
l) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Februar 1893,
m) Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern etc. vom 1. Oktober 1896,
n) Ausnahmetarif für die Beförderung von Erden etc. vom 1. Juni 1892,
o) Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln vom 1. November 1893,
p) Ausnahmetarif für die Beförderung von Lebensmitteln in Eilfracht vom 1. Dezember 1893,
q) Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem, etc. vom 1. November 1896,

r) Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Dezember 1896,
s) Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Artikeln vom 1. Februar 1895,
t) Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art vom 1. August 1895,
u) Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art vom 1. November 1896,
v) Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum etc. vom 1. Januar 1898.

II. Oesterreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

a) Theil II, Heft 1 vom 1. (bezw. 20.) August 1886,
b) Theil II, Heft 2 vom 1. September 1886,
c) Theil II, Heft 3 vom 1. September 1886.

III. Tirol-Vorarlberg-schweizerisch-südbadischer Güterverkehr.

Theil II vom 1. Mai 1887.

Wien, am 16. Januar 1898. (230)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für vegetabilische Oele von Genf transit nach Innsbruck, Salzburg, Kralup, Prag und Smichow. Der in Nr. 97 dieses Blattes vom 15. Dezember 1897 (Kundmachung 2775) verlautbarte Frachtsatz für die Beförderung vegetabilischer Oele von Genf transit nach Innsbruck von 25,50 Francs pro 1000 kg bleibt auch über den 31. März 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898 in Kraft.

Wien, am 16. Januar 1898. (231)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Obsttransporte aus Ungarn. Am 1. Februar 1898 tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Obst etc. vom 1. November 1896 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Luzern, Zug, Brcka und Gunja, dann Ergänzungsfrachtsätze für Stationen der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen, Berichtigungen etc.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. Januar 1898. (232)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holzgeist (Methyl-Alkohol) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Ungvár	378 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ungvár	373 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Ungvár	414 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 14. Januar 1898. (233)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich preussische und preussisch-hessische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Februar d. J. tritt an Stelle der besonderen Bestimmung B 1 Absatz 2 zu § 11 der Verkehrsordnung (Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II der preussischen Staatseisenbahnen) die folgende Bestimmung in Kraft:

„Zur Erlangung von Nebenkarten ist in der Regel eine Bescheinigung der Ortspolizeibehörde oder des Gemeindevorstandes nach dem vorgeschriebenen und bei den Fahrkartenausgabestellen kostenfrei erhältlichen Formular darüber beizubringen, dass die Personen, für welche die Nebenkarten beantragt werden, zu dem betreffenden Hausstande gehören, sowie, dass die als zum Hausstande gehörig bezeichneten entfernteren Verwandten aus Mitteln des Haushaltungsvorstandes unterhalten werden.

Die Zugehörigkeitsbescheinigung ist in jedem Kalenderjahre bei der erstmaligen Lösung von Nebenkarten zu erneuern.

Von der Forderung einer solchen Bescheinigung kann jedoch abgesehen werden, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte dem Stationsvorstande oder Schalterbeamten genau bekannt sind.“

Die vorstehende besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 16. Januar 1898. (234)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher preussischer und der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.

---

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 54 für das Jahr 1897 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Cüstrin-Vorstadt verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 34, 35 und 37 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 12. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 158 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 13. Januar 1898. (235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar Eisenbahn. Der Bedarf von wasserdichten Hanfdecken zum Bedecken von offenen Güterwagen soll durch öffentliches Ausschreiben gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten eingesehen und auf postfreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Wagendecken sind bis Montag, den 31. dieses Monats, Vormittags 10 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Wagendecken“ an den Unterzeichneten hier einzureichen.

Darmstadt, den 19. Januar 1898. (236)
Der Hauptmagazins-Verwalter.
Rullmann.

---

6. Offene Stellen.

Gesucht zum möglichst sofortigen Dienstantritt ein im Betriebe von Sekundärbahnen bereits erfahrener Eisenbahn-Ingenieur als Betriebsdirektor.

Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
Berlin W., Vossstrasse 32. (237)

Anzeigen.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen

Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Nr. 7.

Zeitung des Vereins

1898.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Januar 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Kongresse für die Materialprüfungen der Technik.

Die Daimler'schen Benzinmotorwagen auf den königl. württembergischen Staatsb.

Zur Entwickelung des Personenverkehrs der Berliner Bahnhöfe.

Englische Personentarife.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Nachrichten:

Deutschland: Beschwerden gegen Eisenbahnverwaltungen. — Einnahmen d. preuss.-hess. Betriebsgemeinschaft. — Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten. — Ausfuhrprämie für ostelbisches Getreide. — Lützen - Rippach-Poserna. — Westfäl. Nordb. — Haffuferbahn. — Gesellschaft für Bahnbau und -Betrieb in Frankfurt a/M. — Lokalbahn Mering-Weilheim. — Dresdener Bahnhofsanlagen. — Central-Rangirbahnhof Dresden-Fr. — Sächsische Staatsbahnen, Maschineningenieure. — Badische Bahnprojekte. — Lokalbahn Bruchsal - Hockenheim. — Eisenbahn über die westlichen Schlachtfelder bei Metz. — Nord - Süd (Brenner) - Expresszug. — Deutsch-österr.-ungar. Verband für Binnenschiffahrt. — Errichtung eines Materialprüfungsamtes betr.

Deutsche Kolonien: Bahnbau in Südwestafrika. — Konkurrenzlinie der deutsch-südwestafrikanischen E. — Bahnbau in Ostafrika.

Oesterreich - Ungarn: Aenderung der Signalordnung und deren Ausführungsvorschriften. — Entwickelung des Verkehrswesens d. Monarchie. — Militärguttarife. — Novelle z. Lokalbahngesetz. — Lokalbahnaktion in Böhmen. — Bahnprojekt Reichenberg-Rinowitz. — Tagelohnpersonal der Heizhäuser der österr. Staatsb. — Eisenbahn - Fahrräder bei den österr. Staatsbahnen. — Fahrparkvermehrung der österr. Staatsb. — Kaiser Ferd. - Nordb., Gesellschaftsvertragsgebühr. — Betriebseinnahmen der ungar. Staatsb. — Stadtbüreau der ungar. Staatsb. — Raab-Oedenburg - Ebenfurter E. — Internationale Schlafwagengesellschaft.

Belgien: Gepäckwagen für Fahrräder.

Rumänien: Fischreichthum.

Vereins-Ausland: Simplontunnel. — Schweizer. Nordostbahn. — Schwedische Bahnbauten. — Spanische Eisenb. Tarragona - Barcelona y Francia. — Motorwagen der engl. Postverwaltung. — Reise des Fürsten Chilkow nach Sibirien. — Zugverkehr auf der sibirischen E. — Sibirische E., direkter Frachtverkehr Moskau - Wladiwostok. — Niederländisch-südafrikanische E. — Canadian u. Northern Pacific E. — Goldverschiffung von Klondike. — Bahnprojekte in China. — Hankau-Peking. — Bahn von Kiaotschau ins Innere Chinas. — Baurath Hildebrandt u. Generaldirektor Bethge.

Allgemeines: Elektr. Stationsanzeiger. — Lokomotivenbau. — Bau einer elektr. Bahn in 22 Stunden. — Versetzen von Brückenpfeilern. — Anfertigung von Baumwollballen.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- u. Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.

Anzeigen.

Die Kongresse für die Materialprüfungen der Technik.

Dass die Prüfungen von Bau- und Konstruktionsmaterialien auf ihre mechanischen Eigenschaften nur dann zu vergleichbaren und damit praktisch verwerthbaren Ergebnissen führen können, wenn sie nach einheitlichen Untersuchungsmethoden durchgeführt werden, bedarf keines Beweises. Schon die „Normen für einheitliche Lieferung und Prüfung von Portland-Cement,“ welche der Verein deutscher Cementfabrikanten aufstellte, und deren Ursprung bis zum Jahre 1876 zurückreicht, und ebenso die „Entwürfe zu Lieferungsbedingungen von Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen oder Flussstahl“, welche im Jahre 1879 die Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen den Vereinsverwaltungen zur Annahme empfahl, gingen aus der Erkenntniss hervor, dass Vereinbarungen in dieser Beziehung nothwendig seien. Aber diese ersten Vereinbarungen entstammten Kreisen, welche ihrer Natur nach nur Männer einseitig technischer Berufe umfassten, theils ausschliesslich nur Produzenten, wie bei den „Normen“, theils ausschliesslich nur Konsumenten, wie bei den „Lieferungsbedingungen,“ und trotz aller angestrebten Objektivität konnte es nicht fehlen, dass Sonderinteressen vorwalteten, die von der anderen Seite

stets hervorgehoben und bekämpft wurden. Ausserdem bezogen sich jene Vereinbarungen nur auf eine bestimmte Gruppe von Materialien und beschränkten sich nicht allein auf die Prüfungsmethoden, sondern stellten auch die Bedingungen fest, welche die betreffenden Materialien erfüllen sollten, wenn sie nach diesen vereinbarten Methoden geprüft wurden.

Es war daher ein gewiss zeitgemässes Unternehmen, als im Herbst des Jahres 1884 Männer aus den verschiedensten technischen Berufszweigen in München zusammentraten, um den Versuch zu machen, Vereinbarungen über einheitliche Prüfungsmethoden für alle wichtigeren, in der Bau- und Maschinentechnik angewandten Materialien zu treffen, sich dabei aber, um möglichst bald praktisch brauchbare Ergebnisse zu erzielen, auf die Methoden zu beschränken, und die weit grössere Schwierigkeiten bietende Qualifikation und Klassifikation der Materialien selbst vollständig aus dem Spiele zu lassen.

In der That gelang es bereits in dieser Sitzung eine Einigung über eine Reihe wichtiger Fragen zu erzielen, eine Anzahl anderer wurde einer ständigen Kommission überwiesen, welche sie zuerst im schriftlichen Verkehre und dann mündlich in einer weiteren Konferenz in München im Herbste des Jahres 1885 durchberieth und die Ergebnisse ihrer Arbeit alsdann einer zweiten Konferenz, die im Herbste 1886 in Dresden abgehalten wurde, vorlegte.

Diese Versammlungen bilden den Anfang der Kongresse für die Materialprüfungen der Technik, deren Theilnehmerzahl seither stetig gewachsen ist, weil die Ergebnisse ihrer Arbeiten die Aufmerksamkeit immer weiterer Kreise auf ihre nutzbringende Thätigkeit lenkten. Deutschland kann stolz darauf sein, dass die Anregung zu diesen internationalen Vereinbarungen von deutscher Seite ausgegangen ist; das Verdienst, den Anstoss hierzu gegeben zu haben, fällt dem leider so früh verstorbenen Professor Bauschinger, München, zu, der es meisterhaft verstand, auf den vorbezeichneten beiden Kongressen sowohl, als auch auf den im Jahre 1890 in Berlin und 1893 in Wien weiter abgehaltenen gleichen Versammlungen, das Interesse an den Bestrebungen der Konferenzen rege zu erhalten, so dass auf dem Wiener Kongresse im Jahre 1893 sich zu den von Anfang an vertretenen Ländern: Deutschland, Oesterreich, Schweiz und Russland schon Vertreter aus Frankreich, Amerika, Norwegen, Holland, Italien und Spanien eingefunden hatten und von da ab die Konferenzen einen wirklich internationalen Charakter annahmen.

Jede solche Konferenz stellt eine freie Vereinigung von Männern dar, die zusammenkommen, um ihre Meinungen über die beste Art und Weise auszutauschen, in der ein bestimmtes Material, das einem gewissen Zwecke dienen soll, auf seine mechanischen Eigenschaften zu prüfen sei.

Wenn dabei Abstimmungen vorgenommen und Beschlüsse gefasst werden, so kann dies nur den Sinn haben, festzustellen, welche Prüfungsmethode von der Mehrzahl der Versammlung für die beste gehalten wird.

Die Berathungen sollen frei und die Beschlüsse nicht bindend sein, auch steht nichts im Wege, eine Frage, welche von einer der bisherigen Konferenzen bereits erledigt wurde, aufs neue wieder aufzunehmen und nochmals darüber abzustimmen. Die Prüfungsmethoden können nicht immer dieselben bleiben, sie müssen sich fortbilden mit der zunehmenden Kenntniss von den Eigenschaften der Materialien, die in der Technik verwendet werden, mit den Verbesserungen in der Herstellung dieser Materialien, und mit der Herbeiziehung neuer Stoffe für die Zwecke der Technik, es ist daher unerlässlich, dass von Zeit zu Zeit die angewandten Prüfungsmethoden auf Grund der neueren Erfahrungen einer kritischen Betrachtung unterzogen und nach Befinden neue Prüfungsmethoden vereinbart werden.

Bei der engen Verbindung, welche die heutigen Verkehrsverhältnisse zwischen allen Ländern des Erdballes herbeigeführt haben, würden solche Vereinbarungen nur geringen Werth haben, wenn sie sich auf einzelne Länder beschränkten, die Nothwendigkeit internationaler Abmachungen ergab sich daher von selbst.

Von den Festsetzungen, mit denen sich die Konferenzen zunächst beschäftigen, sind als hauptsächlichste anzuführen:

die allgemeinen Bestimmungen über die Anforderungen, denen die zur technischen Prüfung von Materialien dienenden Maschinen zu entsprechen haben, die Bestimmung, dass Materialien, welche bei ihrer Verwendung durch Stösse beansprucht werden, durch Schlagproben zu untersuchen sind und die Festsetzungen über die Form und Gestaltung der Schlagwerke;

die Vorschriften über die Prüfung aller Sorten Eisen und Stahl, über die Form und Länge der Probestäbe und die bei der Prüfung zu messenden Grössen;

die gegebenen Anhalte über die Prüfung von Kupfer, Bronze und anderen Metallen, sowie über die Prüfung von Holz, von Bau- und Pflastersteinen; insbesondere aber sind in den Kreis der Betrachtungen auch

die Prüfungsmethoden für hydraulische Bindemittel einbezogen worden, welche neben den Prüfungsmethoden für Eisen und Stahl jederzeit den breitesten Raum in den Verhandlungen beanspruchten.

So ziemlich alles, was in diesen Richtungen jetzt einheitlich gehandhabt wird, verdankt diese Gleichmässigkeit diesen freien internationalen Vereinbarungen.

So lange Bauschinger die Verhandlungen leitete, wurde von ihm jeder Versuch, durch die Konferenzen auch Festsetzungen über die Qualitätszahlen der Baumaterialien vornehmen zu lassen, mit der Begründung abgewiesen, dass es sich bei den Arbeiten der Kommissionen und Kongresse nur um durchaus freie Versammlungen handle, die sich nur mit den Prüfungsmethoden zu beschäftigen haben.

Schon auf dem Wiener Kongress im Jahre 1893, dem Bauschinger noch präsidirte, wurde aber die Frage eines festeren Zusammenschlusses der Kongresstheilnehmer und die Frage einer Ausdehnung der Arbeiten des Kongresses auch auf Festsetzung von Qualitätszahlen für die Baumaterialien mit Rücksicht darauf näher erörtert, dass im November 1891 in Frankreich durch Dekret des Präsidenten eine „Commission des méthodes d'essai des matériaux de construction" eingesetzt worden war, welche einestheils genau dieselben Zwecke verfolgen sollte, wie die bis dahin in München, Dresden, Berlin und Wien abgehaltenen Kongresse und die in der Zwischenzeit arbeitenden Kommissionen, aber andererseits auch den Auftrag hatte, Qualitätszahlen für die in Frage kommenden Baumaterialien von Staatswegen festzusetzen.

Obgleich bei diesen Verhandlungen allgemein anerkannt wurde, dass solche staatliche Organisationen unzweifelhaft grosse Vorzüge insofern besitzen, als sie sich grösserer Autorität erfreuen und leichter umfänglichere Versuche anzustellen vermögen, als private Vereinigungen, so wurde doch andererseits darauf hingewiesen, dass sie nicht überall ohne Schwierigkeiten geschaffen werden können — z. B. in Deutschland würde deren Verwirklichung vermuthlich kaum möglich sein — und überdies des internationalen Charakters entbehren würden, der ihnen erst wieder durch schwierige und langwierige Verhandlungen zwischen den einzelnen nationalen Landeskommissionen gegeben werden könnte, ganz abgesehen davon, dass die unmittelbare Fühlung aller in Frage kommenden Berufskreise und der unmittelbare Austausch aller gesammelten Erfahrungen bei dem privaten Charakter der Konferenzen viel besser zu wahren sein werden. Der Wiener Kongress glaubte damals, dass sich die Vortheile der staatlichen Organisation mit den bisherigen Konferenzen recht wohl vereinigen liessen, wenn mit allen Kräften dahin gewirkt würde, dass von möglichst vielen technischen Behörden und Vereinen Delegirte zu den Arbeiten der ständigen Kommissionen abgeordnet würden.

Dem damaligen Präsidenten Bauschinger war es nur beschieden, die einleitenden Schritte hierzu zu thun, nach seinem Tode gingen die Präsidialgeschäfte an den Professor Tetmajer

in Zürich über, der im Jahre 1895 den 5. Kongress nach Zürich einberief, bei welchem sich erstmalig die Vertreter Frankreichs in grösserer Anzahl und zwar als Korporation und Vertretung der staatlichen Kommission betheiligten.

Diese Betheiligung war für die Arbeiten des Züricher Kongresses insofern nicht sehr vortheilhaft, als durch den nicht vorherzusehenden grossen Zeitbedarf, welcher sich infolge der Zweisprachigkeit der Verhandlungen für diese als erforderlich herausstellte, die Arbeiten erheblich aufgehalten wurden. Immerhin gelang es, von den zur Berathung stehenden Gegenständen einige, wie z. B. die Bestimmung über die Maasszahl bei Ausführung von Messungen an gebogenen metallischen Stäben, zu verabschieden, die Mehrzahl musste aber, ohne dass ein Beschluss erfolgte, in die ständigen Kommissionen zu weiterer Bearbeitung zurückverwiesen und ihre weitere Behandlung auf den nächsten Kongress verschoben werden. Zum nicht geringen Theil waren die betreffenden Untersuchungen, die naturgemäss, nachdem die einfacheren durch die früheren Kongresse erledigt waren, immer schwierigere Materien betrafen, auch noch nicht so weit vorgeschritten, dass eine Beschlussfassung erfolgen konnte. Dagegen ist die Züricher Versammlung für die Weiterentwickelung der Materialprüfungs-Kongresse deshalb bedeutungsvoll, weil dort der Antrag Annahme fand, an Stelle der bisherigen freien Vereinigung eine festere Organisation, einen internationalen Verband auf Grund von Statuten zu setzen, welche als Unterglieder der internationalen Organisation die Schaffung nationaler Verbände zur Förderung der Zwecke des Kongresses und die Bildung eines ständig amtirenden Vorstandes aus zunächst 5 Mitgliedern vorsehen, die den meist vertretenen Ländern: Deutschland, Oesterreich, Schweiz und Frankreich entnommen wurden. Später — in Stockholm — wurde die Anzahl der Vorstandsmitglieder auf 8 erhöht und die weiteren 3 Sitze Schweden, England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika zur Besetzung zugewiesen.

Die Bauschinger'sche Ansicht über die Aufgaben des Verbandes war in Zürich noch so mächtig, dass ein Antrag des Vereins deutscher Eisenhüttenleute: „Mittel und Wege zu suchen zur Einführung internationaler einheitlicher Vorschriften für Qualität, Prüfung und Abnahmen von Eisen- und Stahlmaterial aller Art“ als mit den Zielen der Konferenz und des neu geschaffenen Verbandes nicht vereinbar abgelehnt wurde, weil sich der Verband nur mit den Prüfungsmethoden zu beschäftigen habe.

In den Anschauungen der leitenden Personen ist indessen in dieser Hinsicht seither ein Umschwung eingetreten, denn nicht allein auf dem Arbeitsplane des inzwischen unter dem Vorsitze des Professors Martens, Berlin, gebildeten „Deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik“ findet sich die soeben genannte Aufgabe, sondern die Behandlung dieser Frage stand auch auf dem Programm für den Ende August 1897 in Stockholm abgehaltenen 6. Kongress, zu dem etwa 400 Theilnehmer erschienen waren.

Das Aufgabenverzeichniss, welches von diesem letzten Kongress berathen werden sollte, enthielt die folgenden Nummern:

a) Fragen, welche von internationalen Kommissionen zu behandeln waren:

1. Die Beschlussfassungen der internationalen Konferenzen zu München, Dresden, Berlin, Wien und Zürich zur Vereinbarung einheitlicher Prüfungsmethoden von Bau- und Konstruktionsmaterialien gehen im Vergleich zu den Konklusionen der „Commission française des méthodes d'essai des matériaux de construction“ in mehrfachen Beziehungen auseinander.

   Der Vorstand des internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik ist eingeladen, eine Kommission mit dem Auftrage einzusetzen, über die differirenden Punkte Bericht und Antrag zu stellen, in welcher Weise dieselben behoben werden können.

2. Würdigung des Prüfungsverfahrens des Kleingefüges der Metalle, Erörterung der Möglichkeit der Etablirung eines einheitlichen Prüfungsverfahrens.
3. Feststellung einheitlicher chemisch-analytischer Untersuchungsmethoden des Eisens.
4. Es sind Mittel und Wege zu suchen zur Einführung einheitlicher internationaler Vorschriften für Qualität, Prüfung und Abnahme von Eisen- und Stahlmaterial aller Art.

b) Fragen, die von nationalen Kommissionen vorzubereiten waren:

A. Metalle. (Sektion I.)

1. Würdigung des Prüfungsverfahrens des schmiedbaren Eisens an verletzten Stücken eventuell Bearbeitung von Vorschlägen zur Vereinheitlichung des Prüfungsverfahrens.
2. Untersuchung des Verhaltens von schmiedbarem Eisen bei abnorm niedrigen Temperaturen (Fortsetzung der bisherigen Studien).
3. Methoden der Untersuchung von Schweissungen und der Schweissbarkeit.
4. Fortsetzung der Studien über das Verhalten des Flusseisens.
5. Sammlung von möglichst viel Material zur Aufstellung von Normen für Stückproben mit Berücksichtigung von Achsen, Radbandagen und Wagenfedern, gusseisernen und schmiedeeisernen Röhren sowie einzelner Theile von Baukonstruktionen in Stahl und Eisen.
6. Untersuchungen über die zweckmässigste Methode des Polirens und Aetzens zur makroskopischen Gefügeuntersuchung des schmiedbaren Eisens.

B. Künstliche und natürliche Bausteine und deren Bindemittel. (Sektion II.)

7. Würdigung des Zusammenhanges zwischen der chemischen Zusammensetzung der natürlichen Bausteine und deren Wetterbeständigkeit. Prüfung des Einflusses der Rauchgase, insbesondere der schwefeligen Säure.
8. Methoden zur Untersuchung der Qualität insbesondere der Wetterbeständigkeit der Dachschiefer.
9. Bestimmung der Normalkonsistenz zur Aufsuchung der Mörtelfestigkeit (Bindekraft) hydraulischer Bindemittel, insbesondere Ermittelung der Bedingungen, durch welche gleiche Dichte an Zug- und Druckproben erzielt werden kann.
10. Aufsuchung entsprechend abgekürzter Methoden zur Prüfung der Volumenbeständigkeitsverhältnisse hydraulischer Bindemittel.
11. In welcher Weise können hydraulische Bindemittel in kürzerer Zeit auf ihre Bindekraft geprüft werden?
12. Prüfung und Würdigung der Konferenzbeschlüsse über die Bestimmung des Haftvermögens hydraulischer Bindemittel.
13. Bearbeitung von Vorschlägen, in welcher Weise die Puzzolane auf ihren mörteltechnischen Werth einheitlich geprüft werden sollen.
14. Untersuchung der Ursachen des abnormalen Verhaltens von Cement bezüglich der Bindezeit.
15. Untersuchung der Einwirkung der Fäkalien auf die Bindekraft hydraulischer Bindemittel.
16. Durchführung von Untersuchungen über die Einwirkung des Meerwassers auf die hydraulischen Bindemittel.

C. Andere Materialien. (Sektion III.)

17. Aufstellung einheitlicher Prüfungsmethoden der Anstrichmassen als Rostschutzmittel.
18. Wie kann man sich schon bei Uebernahme von Bauholz gegen das eventuelle Auftreten des Hausschwammes (merulius lacrymans) schützen?
19. Feststellung der Grundlagen allgemein einzuführender Untersuchungsmethoden zur Prüfung der Schmieröle.

Ausser diesen zu berathenden Gegenständen befanden sich noch eine längere Reihe hochinteressanter Vorträge auf der Tagesordnung z. B.:

der Vortrag des Professors Osmond, Paris, über „die Metallmikroskopie als Untersuchungsmethode“,

der Vortrag des Professors Rejtö, Budapest, über „die innere Reibung fester Körper als absolute Eigenschaft und die mit Hilfe derselben abgeleiteten Formeln über die Zug- und Druckdiagramme“,

der Vortrag des Ingenieurs Schwerd, München, über „eine neue Methode zur Prüfung der Härte der Metalle“,

der Vortrag des Professors Belelubsky über „die Vorschläge des Generals Korobkoff für die Dehnungsmessung zäher Konstruktionsmaterialien“,

es ist daher nur zu erklärlich, dass diesem Programm bei seiner Reichhaltigkeit in den drei Tagen der Kongressdauer nicht annähernd entsprochen werden konnte. Trotzdem die Verhandlungen in Voll- und Sektionssitzungen zerlegt wurden und die Sektionen am Nachmittage gleichzeitig neben einander tagten, sind nur wenige der angeführten Fragen eingehend behandelt und noch weniger zum Abschluss gebracht worden.

Das letztere gilt namentlich von den Aufgaben der Sektion III, welche sich nach Abgliederung der „Metalle“ nach Sektion I und der „künstlichen und natürlichen Bausteine und deren Bindemittel“ nach Sektion II mit den „Uebrigen Materialien der Technik“ beschäftigen sollte, deren Bildung aber wegen Mangel an Betheiligung nicht zustande kam und von deren Berathungsgegenständen ein einziger, nämlich die „Aufstellung einheitlicher Prüfungsmethoden der Anstrichmassen als Rostschutzmittel“ von der Sektion I „Metalle“ mit behandelt und einer ständigen Kommission zugewiesen wurde, die leider fast ausschliesslich aus Chemikern zusammengesetzt worden ist. Ob mit dem hierdurch betretenen Wege der ausschliesslichen Laboratoriumsbehandlung gerade diesem Gegenstande gedient ist, erscheint doch einigermaassen fraglich.

Ebenso führten die Verhandlungen der Sektion II „Natürliche und künstliche Bausteine und deren Bindemittel“, also kurz der „Cementabtheilung“, wenn sie auch zur Klärung der Ansichten über verschiedene Vorgänge, namentlich über das Abbinden des Cementes, beitrugen, doch nirgends zu neuen Festsetzungen und neuen Beschlüssen, vielmehr wurden die vorliegenden Berichte den neu gebildeten oder in ihrer bisherigen Zusammensetzung bestätigten ständigen Kommissionen als schätzbares Material zur weiteren Behandlung der betreffenden Fragen überwiesen.

Für den Eisenbahntechniker konzentrirte sich in Stockholm das meiste Interesse auf die Arbeiten der Sektion I „Metalle“ — der „Eisenabtheilung“ — und auf die nach dieser Richtung sich bewegenden Vorträge in den Vollversammlungen.

Hier ist in erster Linie hervorzuheben der durch sehr schöne mit dem Projektionsapparate erzeugte Bilder unterstützte, inzwischen in der Zeitschrift „Materialienkunde“ veröffentlichte Vortrag des Professors Osmond, Paris, über „die Metallmikroskopie als Untersuchungsmethode“.

Schon in Zürich hatte Professor Martens darauf hingewiesen, dass das Eisen nicht als homogener Stoff, sondern als ein Konglomerat verschiedener Stoffe aufgefasst werden müsse, deren gegenseitiges Verhältniss und deren gegenseitige Lagerung bestimmend für die Eigenschaften des Materials sei und, namentlich was die Lagerung anbetrifft, sehr zuverlässig sich auch durch die Mikroskopie von polirten und mit Säure geätzten Metallflächen im auffallenden Lichte erkennen lasse.

In der Zwischenzeit seit dem Züricher Kongress hat Professor Osmond seine umfänglichen Ermittelungen zu einem gewissen Abschluss gebracht, deren Ergebniss sich kurz dahin zusammenfassen lässt, dass die chemische Elementaranalyse einer Legirung, und als solche ist auch jede unserer sämmtlichen Eisensorten aufzufassen, nicht sage, wie die einzelnen qualitativ bestimmten Elemente unter sich verbunden seien, ob sie gleichmässig in der Masse vertheilt oder darin in besonders abgegrenzten Komponenten vereinigt seien, dass aber von dieser Art der Schichtung sehr wesentlich die Eigenschaften der betreffenden Legirung abhängen und dass diese Schichtung sehr deutlich unter dem Mikroskop erkannt werden könne.

Die bildlichen Darstellungen, welche zur Vorführung gelangten und auch der vorgenannten Veröffentlichung des Vortrages beigefügt sind, zeigten recht deutlich, dass Körper, die nicht nur bei der Verwendung als homogene betrachtet werden, sondern auch dem Chemiker noch als homogen erscheinen, für den Mechaniker noch ein recht komplizirtes Ding sein können.

Die Versammlung, durch den formvollendeten Vortrag und die denselben begleitenden meisterhaften Darstellungen auf das Höchste interessirt, erkannte gern an, dass die Metallmikroskopie ein werthvolles Mittel für den Forscher, dass sie auch geeignet sei, den eingehendsten Aufschluss über die geheimsten Schichtungsvorgänge der Materialien — z. B. über die Umschichtungen, die bei Erwärmungen eintreten — und über die Homogenität der Körper zu geben, sie konnte sich aber andererseits auch der Einsicht nicht entziehen, dass diese Untersuchungsmethode zur Zeit bei ihrer Komplizirtheit noch nicht als Erprobungsmittel der Praxis dienen könne.

Im inneren Zusammenhange mit der als Ergebniss der metallmikroskopischen Untersuchung gewonnenen Erkenntniss, dass die Metalle und namentlich das in der Technik verwendete Eisen nicht homogene Körper seien, standen die Ausführungen des Baudirektors Ast der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, welcher, von ganz anderen Erscheinungen ausgehend, doch zu der nämlichen Erkenntniss gelangt war. In seinem Referat über die in Zürich abgelehnte, aber nachträglich in den Arbeitsplan der ständigen Kommissionen aufgenommene Aufgabe „Mittel und Wege zu suchen zur Einführung einheitlicher internationaler Vorschriften für Qualität und Abnahme von Eisen- und Stahlmaterialien aller Art“ wies derselbe zunächst darauf hin, dass trotz aller Fortschritte in der Wissenschaft die zur Zeit geltenden Bestimmungen über die Prüfung und Abnahme von Stahl und Eisen nicht auf der Höhe unserer Erkenntniss stünden und dass diese Vorschriften über die Lieferungsabnahme weder den Lieferanten noch den Konsumenten befriedigten.

Als Ursache der meisten zwischen Konsumenten und Produzenten entstehenden Schwierigkeiten bezeichnete er die Homogenitätsdifferenzen, also die in verschiedenen Punkten eines und desselben Stückes bestehenden Verschiedenheiten der Materialqualität. Dieser Umstand ist bisher in allen Bedingnissheften noch nicht genügend gewürdigt und muss bei einer Verbesserung der Abnahmevorschriften in erster Linie n Rücksicht gezogen werden. Als überzeugendes eispiel aus der Praxis führte Direktor Ast die Erfahrungen an, welche er an 2 Schienenstrecken gesammelt habe, von denen die eine unter sonst gleichen Verhältnissen und auf die gleiche übergerollte Last reduzirt, bis zu 9 mm, die andere nur bis zu 2 mm Abnutzung gezeigt hat, ohne dass die chemischen Analysen, die üblichen Zerreissproben und die Härtebestimmungen Anhalte für die Erklärungen dieser Verschiedenheit gegeben haben, da aus den hierbei erhaltenen Besultaten eher der Schluss gezogen werden konnte, dass die m e h r abgenutzten Schienen die b e s s e r e Qualität besessen hatten.

Lediglich die A e t z proben lieferten Querschnittsbilder, welche zutreffende Anhaltepunkte für das abweichende Verhalten der beiden Schienenpartien abgaben, denn während die gut bewährten Schienen im Bilde einen von der Säure zwar stark angegriffenen, doch im Materiale sehr gleichförmigen Querschnitt aufwiesen, traten bei den schlecht bewährten Schienen grosse Verschiedenheit und Ungleichförmigkeit des Gefüges, ein bedeutender Mangel an Homogenität in die Erscheinung, der zweifellos die schlechte Bewährung dieser Schienen verschuldet hatte, aber durch die üblichen Proben nicht zu erkennen war. Der Grund, weshalb die ausgeführten Proben nur unzureichende Anhaltspunkte über das Verhalten des Materials im Betriebe und in der Arbeit geben, liegt einfach darin, dass die Versuche an demselben Probekörper in viel zu geringer Anzahl ausge-

führt wurden, als dass man auf die Gleichförmigkeit des Materials schliessen kann, und es verdienen daher alle Bestrebungen vollste Beachtung, welche einfacherweise die Untersuchung auf möglichst viele Bestandtheile eines Arbeitsstückes ausdehnen. Die Aetzprobe, wie sie bei der Untersuchung der Schienen angewandt wurde, gestattet immerhin einen Blick in das Innere der Gefüge, sie erhebt sich aber nicht über das Niveau einer informirenden Vorprüfung; die mikroskopische Untersuchung von Metallflächen im auffallenden Lichte ist, wie bereits erwähnt, zunächst noch zu komplizirt, um als Untersuchungsmittel der Praxis zu dienen, ausserdem ist es auch noch nicht möglich, ihre Ergebnisse zu einer ziffermässigen Klassifikation zu benutzen, wie dies die Praxis erfordert. Diese beiden Untersuchungen der Homogenität können daher praktisch noch nicht in Frage kommen; wesentlich anders steht es aber mit einem Vorschlage, der in letzter Zeit von dem französischen Ingenieur Barba ausgegangen ist, welcher die Vornahme von Zerreiss- und Schlagproben mit eingekerbten Stäben empfiehlt und die Zweckmässigkeit dieses Vorschlages bereits bei Uebernahmen für die französische Marine erprobt hat. Barba geht zur Begründung der von ihm vorgeschlagenen Methode etwa von folgenden Schlüssen aus, die in der Hauptsache ein erneuter, wieder von anderer Grundlage aus entwickelter Beweis der Nothwendigkeit sind, die Homogenität des Stahlmaterials in den Kreis der Abnahmebedingungen einzubeziehen. Nach seinen Folgerungen sollen die Abnahmeproben zunächst Gewähr dafür bieten, dass sich das Material vorschriftsgemäss verarbeiten lässt; sie sollen aber weiter auch einen sicheren Schluss darüber zulassen, wie sich das Material in der Anwendung verhalten wird.

Diese zweite Forderung wird bei den bisher üblichen Proben nicht erfüllt, es besteht keine Beziehung zwischen der Deformation, welche ein Metallstab erfährt, und deren wahrnehmbare Gesammtwirkungen man verzeichnet, einerseits, und der Art und Weise andererseits, wie sich das aus diesem Material fabrizirte Stück unter den Beanspruchungen verhalten wird, für welche es berechnet ist, insbesondere dann, wenn diese Berechnungen auf der Voraussetzung basiren, dass keine permanenten Deformationen eintreten.

Der Vorzug, welchen man zur Zeit der Untersuchung der Deformation bei der Zugprobe zuschreibt, ist durchaus nicht so gerechtfertigt, wie es üblich ist, dies vorauszusetzen, es spricht kaum ein entscheidendes Argument zu ihren Gunsten. Viel richtiger, aber auch viel schwieriger würde es sein, die Elastizitätsgrenze bei der Abnahme der Materialien zu berücksichtigen, da nur an diese die Bewährung der Materialien während ihrer Verwendung gebunden ist. Die Lage der Elastizitätsgrenze aber steht in enger Beziehung zu der Homogenität des Materials, jeder Fehler, jede Stetigkeitsunterbrechung beeinflusst dieselbe, die Erforschung dieser Homogenität ist daher ein Mittel, um auf die Elastizitätsverhältnisse des Materials schliessen zu können und deshalb von weitgehender Bedeutung, sie kann aber nur erprobt werden, wenn die verschiedenen Theile ein und desselben Stückes an verschiedenen Stellen geprüft werden. Dies kann geschehen, entweder indem man einzelne Querschnittsflächen ätzt oder mikroskopisch untersucht, es kann aber auch geschehen, indem man das Stück an mehreren Stellen zerreisst. Um bei dem letzteren Verfahren aber Ergebnisse von gleichem Werthe zu erhalten, dürfen bei diesen Vorgängen keine permanenten Deformationen des zu untersuchenden Stückes zugelassen, oder, wenn solche unvermeidlich sind müssen sie auf das erreichbare Minimum reduzirt werden, weil sonst die Gesammtdeformation leicht die Unregelmässigkeiten der elementaren Deformationen verschleiert. Es wird hiernach erforderlich, dem Probestab eine Form zu geben, welche ihn vor jeder permanenten Deformation schützt, und diese Bedingung kann man, wenn auch nicht mathematisch genau, jedoch mit genügender Annäherung erfüllen, wenn man bei den zu untersuchenden Probestäben Stellen mit sehr schwachem Querschnitt und minimaler Höhe schafft, d. h. wenn man über den ganzen Umfang des Probestabes reichende, tiefe, scharfkantige Einkerbungen herstellt. Jedenfalls ist zuzugeben, dass diese von Barba vorgeschlagene Art der Homogenitätsuntersuchung praktisch ausführbar ist und nur einiger Modifikationen in den bisher üblichen Konstruktionen der Zerreissmaschinen bedarf.

Zu diesen beiden Ausführungen, des Herrn Ast und des Herrn Barba — deren Ziel übereinstimmend die Befürwortung der Einführung von Methoden zur Untersuchung der Homogenität des Eisens bildete — ergriff der Vertreter des Vereins deutscher Eisenhüttenleute das Wort, um darauf hinzuweisen, dass er diese Berichte, wenngleich er deren hohe wissenschaftliche Bedeutung gern anerkenne, nur zum geringsten Theile als zu der zur Berathung stehenden Aufgabe: „Mittel und Wege zu suchen zur Einführung einheitlicher internationaler Vorschriften für die Qualität und Abnahme von Eisen und Stahlmaterial aller Art“ gehörig auffassen könne, da sie zwar die Aussicht auf neue wichtige Arbeiten des Kongresses eröffneten, aber keinen Schritt zur Lösung der bezeichneten Aufgabe bedeuteten, auf deren Erledigung indessen die gesammte Eisenindustrie mit Sehnsucht warte.

Die Versammlung schloss sich dieser Ansicht an und beschloss zwei ständige Kommissionen zu bilden, die eine mit dem Auftrage, die Arbeiten zur Vereinbarung einheitlicher internationaler Bestimmungen auf Grund der vorhandenen bestehenden Vorschriften festzusetzen, die andere unter dem Vorsitz Ast's und Barba's mit dem Auftrage zur Feststellung der Methoden zur Untersuchung der Homogenitätsverhältnisse, behufs deren Benutzung bei der Abnahme und Untersuchung von Eisen und Stahl aller Art.

Dieser zweiten Kommission wurden gleichzeitig auch die weitere Behandlung der Vorschläge des Generals Korobkoff, für die Dehnungsmessung zäher Materialien die Längenänderung der äusseren Fasern gebogener Probestücke an der Biegestelle als maassgebend zu erachten, nach einem diesbezüglichen Vortrage des Professors Belelubsky zugewiesen und weiter ausgesprochen, dass diese Kommission ebenso auch diejenigen Vorschläge in den Kreis ihrer Betrachtungen zu ziehen habe, welche der Ingenieur Schwerd, Assistent an der technischen Hochschule in München, in einem Vortrage unterbreitete, der sich auf Versuche des Professors Töppl gründete. Diese Versuche haben ergeben, dass bei gekreuzt übereinander gelegten cylindrischen Stäben aus den zu untersuchenden Metallen die bleibenden (kreisförmigen) Einsenkungen in ihrer Flächengrösse proportional dem angewendeten Drucke sind, so dass der gleichbleibende Quotient aus Druck durch Deformationsfläche als Maass für die Härte des Materials benutzt werden kann.

Die Arbeiten dieser zweiten Kommission werden sicher von Erfolg gekrönt sein und vielleicht eine Umgestaltung, mindestens eine Erweiterung unseres Abnahmeverfahrens für Eisen und Stahl in absehbarer Zeit herbeiführen; ob ein gleicher Erfolg auch den Arbeiten der ständigen Kommission für die mehrfach erwähnte Schaffung einheitlicher internationaler Vorschriften für Qualität und Prüfung von Eisen und Stahl aller Art beschieden sein wird, darf wohl nicht mit ebensolcher Sicherheit erwartet werden. Jedes Land hat die Interessen seiner Produzenten zu wahren und das allein wird schon, selbst wenn man annimmt, dass die Interessen der Konsumenten in allen Ländern die gleichen sind, zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Ausserdem wird die Rücksicht auf die Beibehaltung des bereits Erreichten sowie die Verschiedenheit der Anschauungen das Uebrige thun, kurz es erscheint fraglich, ob hier eine so weitgehende Einigung sich wird erzielen lassen, wie sie zu wünschen wäre.

Als Hauptfortschritt, der durch die diesjährige Stockholmer Versammlung im Gebiete der Materialprüfung erzielt worden ist, muss die Erkenntniss bezeichnet werden, dass die Untersuchung nach der Homogenität des Eisens, wie durch drei, von verschiedenen Ausgangspunkten her zu gleichen Ergebnissen kommende Darlegungen nachgewiesen wurde, in die Ab-

nahmebedingungen aufzunehmen sei. Allerdings ist es hier zu einem bestimmten Beschlusse noch nicht gekommen, ein solcher wurde überhaupt nur zu einem einzigen Punkte der Tagesordnung gefasst, welcher die Einrichtung eines hydrochemischen Laboratoriums betraf. Die Errichtung einer solchen Untersuchungsanstalt, welche sich mit der Ermittelung der für die betreffenden Eisensorten jeweilig besten und richtigsten Prüfungsmethode beschäftigen soll, um in dieser Richtung den Werken mit Rath und That an die Hand zu gehen, die aber keineswegs eine Kontrole der einzelnen Fabrikate ausführen soll, erschien nach einer Mittheilung des Geheimen Bergraths Professor Wedding, welcher insbesondere auch weiter ausführte, dass die Ermittelung einheitlicher Prüfungsmethoden nur in einem einheitlich geleiteten internationalen Laboratorium erfolgen könne, gesichert, nachdem die schweizer Eidgenossenschaft die erforderlichen Räume zur Verfügung gestellt und eine Anzahl grösserer Eisenwerke sich bereit erklärt hatte, den grössten Theil der benöthigten Unterhaltungssumme auf zunächst 10 Jahre zu übernehmen; die Versammlung beschloss daher, das Laboratorium ins Leben zu rufen.

Auf weitere Punkte der Tagesordnung näher einzugehen, würde hier zu weit führen, es möchte nur noch kurz erwähnt werden, dass die Versammlung mit einem Vortrage des Herrn Wahlberg, des Vorstehers der technischen Versuchsanstalten in Stockholm, über einige Hauptzüge der Entwickelung der Eisen-, Ziegel- und Cementindustrie in Schweden eingeleitet wurde, der dahin ausklang, dass Schweden bei dem Mangel fossilen Brennstoffes im Lande zu theuer arbeite, um trotz seiner vorzüglichen Rohmaterialien auf dem Weltmarkte quantitativ in Konkurrenz treten zu können und daher suchen müsse, namentlich durch eine weitgehende Manufakturirung des Eisens Erfolge auf dem Eisenmarkte zu erzielen. Die Pavillons der schwedischen Eisenwerke auf der reizvollen Stockholmer Ausstellung legten für dieses Streben sowohl als auch für die Güte des Materials beredtes Zeugniss ab; das Sandvykwerk hatte z. B. Flacheisen von $200 \times 0{,}45$ mm in siebenhundert Meter Länge und gewalzte Bleche von $^1/_{50}$ mm Stärke ausgestellt und ebenso fand man dort vom Hufnagel und Korsetstab an alle Produkte der Eisenkleinindustrie in reicher Auswahl und vorzüglichster Ausführung vertreten.

Die Daimler'schen Benzin-Motorwagen auf den königlich württembergischen Staatseisenbahnen.

Von Baurath **Fischer** in Stuttgart.

Die Versuche der württembergischen Eisenbahnverwaltung, auf Bahnstrecken mit einer den Ansprüchen des Nachbarschaftsverkehrs nicht genügenden Zugslage allein laufende Wagen zur Personenbeförderung zu verwenden, haben, wie früher in dieser Zeitung bemerkt, schon 1893 ihren Anfang genommen, indem damals ein von der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt mit einem Benzinmotor versehener früherer Strassenbahnwagen auf der 21 km langen Normalspurstrecke Saulgau-Herbertingen-Riedlingen (mit einer 6 km langen Steigung von 8 ‰) versuchsweise in Dienst gestellt wurde.

Bekanntlich bilden die Arbeiten des Ingenieurs Gottlieb Daimler in Cannstatt seit 1883 eine ununterbrochene Reihe von Bemühungen, die von ihm erfundenen Motoren (ein- und mehrcylindrige Viertakt von geringem Eigengewicht und einfacher Bauart) zur Fortbewegung von Fuhrwerken, Booten usw. zu verwenden, und es haben diese Leistungen auch seit Jahren (in Frankreich weit mehr als in Deutschland) einen thatsächlichen Erfolg aufzuweisen. Es lag somit nahe, diese Bewegungsweise auch bei Eisenbahnfahrzeugen anzuwenden, obgleich im voraus damit gerechnet werden musste, dass bei Eisenbahnwagen mit eigenem Antrieb die Kraftübertragung von dem mit einer grossen Tourenzahl und nur in einer Richtung rotirenden Benzinmotor auf die Treibachse mehrfache kinematische Anordnungeu erforderlich machen werde, damit diese Wagen imstande sind, während der Fahrt ihre Geschwindigkeit nach den Terrainverhältnissen ändern, beliebig anhalten und wieder anfahren, wie auch sich in beiden Richtungen bewegen zu können, und dass somit ein erheblich komplizirterer Mechanismus auszubilden sein werde, als dies bei dem von einem Dampfcylinder ausgehenden Antrieb der Fall ist.

Dieser Versuchswagen hatte 2 Achsen mit einem Radstand von 1,4 m, Räder von 700 mm Durchmesser und einen im Wagenkasten eingebauten Daimler'schen Benzinmotor von 5,5 PS, sein Eigengewicht betrug 3,5 t. Die Kraftübertragung war so eingerichtet, dass derselbe mit zweierlei Geschwindigkeiten (7,5 und 15 km in der Stunde) fahren und sich nach vorwärts und rückwärts bewegen konnte; es musste jedoch bei jeder Richtungsänderung der Motor abgestellt und jeweils wieder frisch angetrieben werden. Der Wagen hatte 10 Sitzplätze und 8 Stehplätze, und konnte bei voller Besetzung und trockenen Schienen die Steigung von 1:122 mit der Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde befahren, wobei sich der Betriebsaufwand für das Kilometer auf 7,4 ₰ für die Materialien und 6,7 ₰ für die Bedienung, somit im ganzen auf 14 ₰ belief. Für ungünstige Betriebsverhältnisse (starker Wind, Schnee usw.) erwies sich aber der Wagen als ungenügend, weshalb behufs Fortsetzung dieser Versuche mit der Daimler Motorenfabrik die Herstellung eines neuen, in der Bauart der Personenwagen III. Klasse auszuführenden Motorwagens vereinbart wurde, welcher einen 10pferdigen Benzinmotor, ein Eigengewicht von 10 t, 32 Sitzplätze nebst 8 Stehplätzen erhalten und bei einem Radstand von 4 m und dem Raddurchmesser von 990 mm bei voller Belastung auf der oben genannten Strecke die Fahrgeschwindigkeiten von 12 und 25 km in der Stunde erreichen sollte. Der Motor war an der Stirnseite, ausserhalb des Wagenkastens angebracht.

Die 1895 erfolgte Indienststellung dieses Wagens lieferte indessen kein befriedigendes Ergebniss: einerseits liessen die zum Einschalten der zweierlei Geschwindigkeiten angewendeten Vorrichtungen im allgemeinen zu wünschen übrig, und andererseits war auch der Motor oftmals Störungen während der Fahrt ausgesetzt; hauptsächlich aber verursachte die Art der Kraftübertragung selbst so erhebliche Effektverluste, dass die oben angegebenen Fahrgeschwindigkeiten mit diesem Motor überhaupt nicht erlangt werden konnten. Es war deshalb für die weitere Ausbildung dieses Bewegungssystems von grösstem Werth, dass die Motorenfabrik Cannstatt in Verbindung mit der Maschinenfabrik Esslingen, welche die Herstellung des Wagens nebst der Kraftübertragung übernommen hatte, ohne einen besonderen Auftrag zum Bau eines zweiten, leichteren Motorwagens schritt, welcher nur 8,5 t Eigengewicht mit 24 Sitz- und 8 Stehplätzen und einen Radstand von 2,8 m erhielt. Der ebenfalls an der Stirnseite eingebaute 14pferdige Benzinmotor wurde mit mehrfachen Verbesserungen versehen, sodass Störungen durch Erlöschen der Zündflammen usw. fortan ganz vermieden blieben; namentlich war es aber die von der Maschinenfabrik Esslingen angewendete Friktionskuppelung, durch welche die Kraftübertragung auf die Treibachse in einer allen Ansprüchen genügenden, durchaus zuverlässigen Weise zur Ausführung kam. Dieser Motorwagen steht seit dem Sommerfahrplan 1896 auf der Bahnstrecke Saulgau-Herbertingen-Riedlingen in dauernder, durchaus befriedigender Verwendung; er kann bei voller Besetzung auf der Steigung von 8 ‰ die Fahrgeschwindigkeit von 15, und auf der Horizontalen diejenige von 25 km in der Stunde einhalten. Der Betrieb geht in geordneter Weise vor sich, nur bei stark beschneiter Bahn, starkem Fest-

tagsverkehr oder bei der Vornahme von Reparaturen kommt es vor, dass derselbe durch eine Lokomotive mit einem Personenwagen III. Klasse ersetzt wird. Die Bedienung des Wagens wird von einem Maschinisten besorgt, welcher beim Fahren jeweils nach vorne steht, auch wenn der Wagen behufs Vermeidung des Drehens mit dem Maschinenstand nach rückwärts fährt, zu welchem Zweck die Hebelwerke der Friktionskuppelung, der Bremse, des Sandstreuers usw. auch an der dem Maschinenstand entgegengesetzten Stirnseite angebracht sind; die Kontrole und der Verkauf der Fahrkarten wird von den Vorstehern der Stationen und Haltepunkte besorgt, an welchen der Motorwagen Reisende absetzt und aufnimmt. Die nach dem Durchlauf von 30 000 km nach 12 Monaten vorgenommene Revision des Wagens und der maschinellen Einrichtung hatte das günstige Ergebniss, dass weder am Motor, noch an der Kraftübertragung grössere Reparaturen erforderlich waren, was hinsichtlich der Unterhaltungskosten um so mehr ins Gewicht fällt, als bei diesem Motorwagen auch die Ausserdienststellungen, welche beim Dampfbetrieb durch Auswaschen der Kessel, Nachhilfen an Feuerbüchsen, Siederöhren usw. unvermeidlich sind, in Wegfall kommen. Dies ergibt sich auch aus den seit Sommer 1896 geführten Aufschreibungen, nach welchen sich die Betriebskosten auf das Wagenkilometer stellen für

Materialien (Benzin, Schmieröl usw.)	7,57 ₰
Bedienung	5,64 „
Unterhaltung	2,10 „
zusammen	15,31 ₰

Die Benutzung des Wagens ist eine sehr lebhafte, derselbe hat bei einer Tagesleistung von 88 km (einschliesslich der Sonntage) auf der kurzen Strecke von 21 km schon über 1 000 Personen im Monat zu befördern gehabt; für den damaligen Winterfahrplan ist die Tagesleistung des Wagens auf 117 km erhöht worden.

Der Kaufpreis des Wagens beträgt 17 000 ℳ. Nach den günstigen Ergebnissen, welche mit dem Motorwagen seither andauernd erzielt worden sind, liegt es nahe, der weiteren Entwickelung dieser Betriebsweise näher zu treten. Es sind deshalb auch mit der Daimler-Motorengesellschaft wegen Herstellung eines noch leistungsfähigeren Benzinmotorwagens Verhandlungen eingeleitet. Der neue Wagen soll einen 20pferdigen Motor erhalten, anstatt 32 nunmehr 42 Personen aufnehmen, auf der Steigung 10‰ die Fahrgeschwindigkeit von 20 km und auf der horizontalen diejenige von 40 km in der Stunde einhalten.

Der Preis dieses Wagens beläuft sich auf 21 500 ℳ, seine Ablieferung soll bis Juli d. J erfolgen.

Zur Entwickelung des Personenverkehrs der Berliner Bahnhöfe.

Bekanntlich werden durch Schutzleute an den Berliner Bahnhöfen bei Ankunft der Züge Droschkenmarken gegen Entrichtung einer Gebühr von 25 ₰ zur Bequemlichkeit der Reisenden ausgetheilt. Nach der Statistik des Berliner Polizeipräsidiums erhielten im Jahre 1895 insgesammt 538 379 ankommende Reisende solche Droschkenmarken. Weitaus am stärksten war die Nachfrage danach im Monat August mit 75 058, dann folgten der September mit 59 464, der Juli mit 56 695, der Juni mit 53 380, der Oktober mit 47 984, der April mit 43 329, der Mai mit 42 100, der Dezember mit 36 609, der Januar mit 32 965, der März mit 32 488, der November mit 31 989, der Februar mit 26 318. An dieser Nachfrage waren die einzelnen Berliner Bahnhöfe in sehr verschiedenem Grade betheiligt. An der Spitze steht der Anhalter Bahnhof, wo 111 746 Droschkenmarken vertheilt wurden, daran schliessen sich der Bahnhof Friedrichstrasse mit 98 806 Droschkenmarken, der Lehrter Bahnhof mit 95 412, der Stettiner Bahnhof mit 90 516, der Potsdamer Bahnhof mit 72 290, der Schlesische Bahnhof mit 28 017, der Bahnhof Zoologischer Garten mit 19 772, der Bahnhof Alexanderplatz mit 19 427 und endlich der Görlitzer Bahnhof mit 2 393. Näheres in nachstehender Uebersicht.

Zahl der verausgabten Droschkenmarken.

1895 Monat	Potsdamer	Anhalter	Görlitzer	Stettiner	Lehrter	Stadtbahnhof				Ueberhaupt
						Schlesischer	Alex.-Platz	Friedr.-strasse	Zool. Garten	
Januar	4 826	6 423	114	4 904	5 828	1 725	1 141	6 724	1 280	32 965
Februar	3 908	5 417	46	3 649	4 763	1 403	858	5 413	861	26 318
März	4 612	7 027	74	4 639	5 787	1 900	1 147	6 300	1 102	32 488
April	5 686	8 756	170	6 429	7 952	2 540	1 525	8 576	1 695	43 329
Mai	5 977	8 612	230	6 226	7 927	2 065	1 354	8 279	1 430	42 100
Juni	6 757	11 551	344	7 767	10 683	2 988	2 007	9 601	1 682	53 380
Juli	7 372	12 646	327	10 305	9 550	2 882	2 125	9 901	1 607	56 695
August	8 611	15 621	348	17 830	11 592	3 739	3 086	11 516	2 715	75 058
September	7 367	12 487	277	11 921	10 153	2 806	1 985	10 069	2 399	59 464
Oktober	6 681	9 667	211	7 304	8 336	2 566	1 826	9 234	2 159	47 984
November	4 767	6 343	119	4 454	6 104	1 650	1 116	6 175	1 261	31 989
Dezember	5 726	7 216	133	5 088	6 737	1 853	1 257	7 018	1 571	36 609
Ueberhaupt 1895	72 290	111 746	2 393	90 516	95 412	28 017	19 427	98 806	19 772	538 379

Eine weitere Uebersicht (S. 102) gibt einen Rückblick auf die Entwickelung des Berliner Bahnhofsverkehrs seit dem Jahre 1879 wiederum nach Maassgabe der ausgetheilten Droschkenmarken an ankommende Reisende und zeigt, wie dieser Verkehr sich seit Eröffnung der Stadtbahnhöfe Friedrichstrasse und Alexanderplatz nachhaltig verminderte, um erst in den letzten Jahren wieder seine frühere Höhe zu erreichen und wie seit dem Jahre 1890 durch Ablenkung gewisser Züge vom Bahnhof Friedrichstrasse eine merkliche Verschiebung zu Gunsten des Lehrter und Potsdamer Bahnhofs eingetreten ist.

Zu einer erheblicheren Steigerung dieses Droschkenverkehrs von den Bahnhöfen aus kam es nicht infolge der beständigen Ausgestaltung des örtlichen Berliner Verkehrs und des Anwachsens der Vororte, insbesondere durch die Entwickelung der Stadt- und Ringbahn, der Strassenbahnen, Omnibus usw.

In dem kürzlich erschienenen „Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin“ für das Jahr 1895 finden sich nähere Angaben über den Strassenverkehr von Personen durch Omnibus, Pferde-, Stadt-, Ring- und sonstige Bahnen auf Grund der Ermittelungen des Berliner Polizeipräsidiums. Danach beförderten im Jahre 1895 die Allgemeine Omnibus-Aktiengesellschaft 23 703 094 Personen, die Grosse Berliner Omnibus-Gesellschaft 9 731 649, das Dampfstrassenbahn - Konsortium auf dessen Omnibuslinien (bis einschliesslich 30. September 1895) 1 392 173, die Grund-

erwerbs- und Baugesellschaft (bis einschliesslich 30. April 1895) 42 702, das Berliner Fuhrwesen Thien 2 441 473, die Nachtomnibus-Kompagnie Kniese (seit 17. September 1895) 103 414, somit die Omnibus-Unternehmungen zusammen 37 414 505 Personen, die verschiedenen Pferdeeisenbahn-Gesellschaften zusammen 164 268 555 Personen (und zwar die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft 138 900 000, die Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (Lestmann & Co.) 6 998 555, die Neue Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft 18 370 000), die elektrische Bahn 82 010, die Stadt- und Ringbahn einschliesslich Grunewald 65 008 158, endlich die Dampfstrassenbahnen 3 358 263 Personen. Somit wurden von den genannten Berliner Verkehrsmitteln im Jahre 1895 270 131 491 Personen befördert gegen 263 181 594, 248 756 816, 235 372 569, 224 389 267, 204 006 443, 184 935 602, 163 277 220, 148 835 115, 131 592 359, 116 756 195 Personen in den 10 Vorjahren rückwärts.

Zahl der verausgabten Droschkenmarken.

Jahr	Potsdamer	Anhalter	Dresdener (15. 10. 82 geschl.)	Görlitzer	Hamburger (14. 10. 84 geschl.)	Stettiner	Lehrter	Ostbahn (14. 5. 82 geschl.)	Schlesischer	Alex.-Platz (vom 15. 5. 82 ab)	Friedr.-strasse (vom 15. 5. 82 ab)	Zool. Garten	Ueberhaupt
1879	69 024	97 694	27 375	21 624	45 528	85 455	57 148	85 508	50 034	—	—	—	539 390
1880	70 508	89 058	20 229	19 638	45 603	81 626	55 332	93 200	35 247	—	—	—	515 491
1881	70 544	80 209	15 912	18 863	48 011	79 206	54 734	63 028	64 180	—	—	—	494 684
1882	63 865	82 849	13 881	18 533	42 829	79 195	32 603	21 244	45 219	7 338	58 374	—	465 930
1883	48 063	97 245	—	19 619	34 072	82 784	18 371	—	30 063	13 053	103 784	—	447 059
1884	47 026	96 988	—	20 422	29 202	83 716	25 619	—	32 807	14 048	99 052	—	448 880
1885	43 503	94 296	—	17 393	—	83 665	49 977	—	32 880	14 778	92 434	—	428 926
1886	41 299	101 177	—	5 296	—	87 707	49 934	—	33 771	17 146	97 646	7 901	441 887
1887	42 341	99 773	—	2 826	—	89 495	50 827	—	34 716	19 022	96 563	9 714	475 277
1888	43 667	104 476	—	2 034	—	92 611	52 794	—	36 941	20 808	101 367	13 690	468 388
1889	45 226	112 689	—	2 110	—	99 757	63 502	—	42 338	23 907	110 983	17 237	517 754
1890	51 833	114 505	—	2 485	—	102 230	63 733	—	41 258	24 195	121 001	21 641	542 931
1891	64 341	114 480	—	2 336	—	100 835	79 255	—	39 380	23 612	116 105	23 445	563 789
1892	70 670	107 857	—	2 131	—	97 234	82 903	—	33 377	20 995	100 186	20 663	536 016
1893	71 727	97 983	—	2 482	—	97 933	87 864	—	32 799	22 010	103 195	21 413	550 048
1894	70 623	111 350	—	2 389	—	95 188	90 567	—	29 878	20 615	100 362	20 344	541 218
1895	72 290	111 746	—	2 393	—	90 516	95 412	—	28 017	19 427	98 806	19 772	538 379

Englische Personentarife.

Bei den Erörterungen über die Personentarife der deutschen und preussischen Eisenbahnen, mit denen sich neuerdings die Tagespresse wieder viel beschäftigt, werden zuweilen die englischen Personentarife zum Vergleich herangezogen. Englands Bahnen haben, so wird u. a. behauptet, die mannigfachsten Verkehrserleichterungen eingeführt und dabei eine Entwickelung des Personenverkehrs erreicht, die von keinem anderen Lande übertroffen werde. Diese Behauptung der grösseren Dichtigkeit des Personenverkehrs in England will man beweisen durch Gegenüberstellung der Anzahl der in England und in Preussen im Jahre 1895 beförderten Reisenden. In England waren das 929,7 Millionen, auf den preussischen Staatsbahnen rund 398 Millionen. Die Blätter, die solche Zahlen nebeneinanderstellen, vergessen, dass sie gar nicht vergleichsfähig sind. Denn auf den englischen Bahnen wird jeder Reisende von jeder Bahn, auf der er fährt, einmal gezählt, auf den preussischen Staatsbahnen erfolgt die Zählung nach der Reisestrecke, für die die Fahrkarte gelöst ist, einerlei wieviel Direktionsbezirke der Reisende durchfährt. Wollte man die Verkehrsdichtigkeit beider Länder vergleichen, so müsste man die in ihnen durchfahrenen Personenkilometer nebeneinanderstellen. Das geht aber nicht, aus dem einfachen Grunde, weil die englischen Bahnen die Personenkilometer überhaupt nicht bekannt machen.

Dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf den englischen Eisenbahnen höher sind, als auf den preussischen, ist richtig, sie betrugen im Jahre 1895 auf den englischen Eisenbahnen 747,2 Millionen Mark, auf den preussischen 273,8 Millionen, auf das Kilometer 22 065 ℳ in England und 10 382 ℳ in Preussen. Abgesehen davon, dass sich auch diese Zahlen nicht ohne weiteres vergleichen lassen — stecken doch in der Gesammtsumme der Einnahmen der englischen Bahnen an sogenannten Nebeneinnahmen 116,7 Millionen, in der der preussischen Staatsbahnen dagegen nur 8,7 Millionen Mark —, so hat diese höhere Einnahme der englischen Bahnen ihren sehr natürlichen und einfachen Grund darin, dass die Personentarife in England bedeutend höher sind, als auf den preussischen Staatsbahnen. So beträgt z. B. der Einheitssatz für das Personenkilometer der englischen Bahnen für die III. Klasse (eine IV. Klasse gibt es dort nicht) für einfache Fahrkarten 5,28 ₰, gegen 4 bis 4,67 ₰ in III. Klasse und 2 ₰ in IV. Klasse bei den preussischen Staatsbahnen; für Rückfahrkarten in England 4,62 bis 5,2 ₰ gegen 3 ₰ in Preussen. Die Preise der I. und II. Klasse gehen in England bei einfachen Fahrkarten bis auf 13,21 und 9,77 ₰ (gegen 8 und 6 ₰ sowie 9 und 6,67 ₰ bei den preussischen Staatsbahnen) für das Personenkilometer. Auch die Fahrpreise im Londoner Vorortverkehr sind ganz erheblich höher, als die des Berliner Vorortverkehrs, Zeitkarten III. Klasse gibt es nur vereinzelt, die Preise der I. und II. Klasse und der sogenannten Nebenkarten sind viel theurer, als bei uns. Auch die Einzelpreise sind beträchtlich, auf den meisten Strecken zwei- bis dreimal höher, wie folgende, aufs Gerathewohl herausgegriffene Beispiele zeigen:

	km	Fahrpreise I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
		Mark		
Liverpoolstreet-Clapton	6,4	0,58	0,42	0,33
dagegen				
Berlin-Steglitz	6,8	—	0,15	0,10
Liverpoolstreet-St. Jamesstreet . .	9,24	0,83	0,67	0,46
dagegen				
Berlin-Lichterfelde	9,2	—	0,30	0,20
Liverpoolstreet-Longhton	18,50	2,08	1,42	0,83
dagegen				
Berlin-Wannsee	18,70	—	0,45	0,30
Liverpoolstreet-Epping	26,55	2,95	2,08	1,46
dagegen				
Berlin-Potsdam	26,20	—	0,75	0,50

(„Nordd. Allg. Ztg.“)

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Februar wird der 3. Nachtrag zur Kundmachung 4 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Ausführungsbestimmungen zur Anlage B der Verkehrsordnung, ausgegeben werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gegen deutsche Eisenbahnverwaltungen** sind beim Reichseisenbahnamte im Jahre 1897 im ganzen **99 Beschwerden** aus dem Publikum eingelaufen. Davon beziehen sich 31 auf die Verkehrsordnung, 25 auf die Tarife, 14 auf den Fahrbetrieb und 29 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 12, als unbegründet abgelehnt 23, auf den Rechtsweg verwiesen 3. In 4 Fällen war die Zuständigkeit des Reiches nicht begründet, in 5 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 52 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Landesaufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben.

Eine den internationalen Personenverkehr betreffende Beschwerde konnte nach Benehmen mit der zuständigen Aufsichtsbehörde des Auslandes in einer den Wünschen der deutschen Interessenten entsprechenden Weise erledigt werden.

— **Preussische und hessische Betriebsgemeinschaft.** Die Einnahmen vom Dezember 1897 beziffern sich auf 96 582 000 ℳ. und sind um 6 156 000 ℳ. grösser als im Vorjahre. Von der Mehreinnahme entfallen 1 420 000 ℳ. auf den Personenverkehr und 4 531 000 ℳ. auf den Güterverkehr; aus sonstigen Quellen ergab sich ein Mehr von 205 000 ℳ. Seit dem Beginn des Etatsjahres (1. April 1897) ist eine Gesammteinnahme von 904 387 000 ℳ. mit einem Mehr von 45 268 000 ℳ. erzielt worden. Die Einnahme aus dem Personenverkehr in Höhe von 257 446 000 ℳ. ist um 12 866 000 ℳ. und die Einnahme aus dem Güterverkehr von 590 397 000 ℳ. um 27 922 000 ℳ. höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres; aus sonstigen Quellen erflossen 4 480 000 ℳ. mehr als in 1896/97. Die kilometrische Einnahme beträgt 31 151 ℳ. und ist gegen das Vorjahr um 993 ℳ. gewachsen.

— Für die Strecken der preussischen Staatsbahnen ist die **Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten** von sonst kürzerer Dauer zum **Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste** bis auf weiteres wie folgt festgesetzt: a) zum Osterfeste vom 12. Tage vor bis zum 12. Tage nach dem ersten Feiertage; b) zum Pfingstfeste vom 3. Tage vor bis zum 8. Tage nach dem 1. Feiertage; c) zum Weihnachtsfeste vom 7. Tage vor bis zum 14. Tage nach dem 1. Feiertage. Die angegebenen Anfangs- und Endtermine sind jeweils eingeschlossen. Die gleiche Bestimmung soll auch in den direkten Personenverkehren mit anderen deutschen Eisenbahnen — mit Ausnahme der badischen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, pfälzischen, bayerischen und württembergischen Bahnen — und mit ausserdeutschen Eisenbahnen eingeführt werden, sofern die fremden Bahnen ihre Zustimmung hierzu geben.

— Die „Voss. Ztg." ereifert sich in einem **„Ausfuhrprämie für ostelbisches Getreide"** überschriebenen Artikel über die Finanz- und Eisenbahnminister, weil sie durch künstliche Eisenbahntarife die Schäden der Getreidepreisbildung wieder auszugleichen suchten, die das Börsengesetz angerichtet habe. Durch starke Frachtermässigungen, in aller Stille gegeben, werde es zum Vortheil Ostelbiens und zum Nachtheil des einheimischen Getreideverbrauchs bewirkt, dass deutsches Getreide lohnend in das Ausland geführt werden könne, und sogar in Ländern wie Oesterreich, Frankreich und der Schweiz Aufnahme finde.

Unrichtig ist bei dieser Sachdarstellung, „dass der Finanzminister der treibende Geist für diese Maassregel gewesen sei", denn thatsächlich ist er mit derselben, da das Finanzinteresse hier nicht wesentlich betheiligt ist, nicht befasst worden. Unrichtig ist ferner, „dass die Tarife in aller Stille, und dass sie zum alleinigen Vortheil von Ostelbien durchgeführt sind". Vielmehr sind ermässigte Getreideausfuhrtarife nach den Seehäfen im Jahre 1895 — also vor dem Börsengesetz — eingeführt worden, um die Wirkungen der Aufhebung des Identitätsnachweises, welche auch von der „Voss. Ztg." stets befürwortet ist, zu verstärken. Zu dem Zwecke sind die Tarife ganz systematisch so konstruirt, dass auch diejenigen deutschen Gegenden von der durch das Identitätsgesetz angestrebten Getreideausfuhr Gebrauch machen können, welche von den Grenzen weiter entfernt liegen. Die Tarife gelten nicht allein für die Ostprovinzen, sondern für ganz Deutschland; Ostpreussen, Westpreussen und Pommern haben vermöge ihrer geographischen Lage von denselben sogar den geringeren Vortheil. Die Tarife sind in aller Oeffentlichkeit nach einstimmiger Befürwortung des Landeseisenbahnraths eingeführt; und nachdem sich die Handelsvertretungen von Berlin, Magdeburg, Halle, Goslar, Hildesheim, Göttingen, Cassel, Limburg, Offenbach, Coblenz, Giessen, Frankfurt, Wiesbaden, Weimar, Dessau, Leipzig, Sorau, eine Reihe von landwirthschaftlichen Vereinen und der Verband deutscher Müller dafür ausgesprochen hatten. Auf vielfachen Wunsch sind die Tarife demnächst über die trockenen Grenzen Deutschlands allmählich ausgedehnt worden, so nach Holland, Belgien, Frankreich, der Schweiz und Oesterreich.

Eine gewisse Wirkung haben die Getreideausfuhrtarife auch in den Vorjahren schon gehabt, namentlich für bestimmte Getreidearten, wie Braugerste, Malz, Hülsenfrüchte und für Spezialitäten von Getreide. Auch hier war es weniger der Osten, als vielmehr Mittel- und Süddeutschland, die bei der Ausfuhr in Frage kommen. Nach der Ernte von 1897, welche für einen Theil unserer Nachbarländer ungünstig ausgefallen ist, hat sich die Getreideausfuhr aus Deutschland allerdings wesentlich noch gehoben, und zwar nach den sämmtlichen obenbezeichneten Staaten. („Berl. Korresp.")

— Am 19. d. Mts. ist im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt die 6,36 km lange Reststrecke **Lützen-Rippach-Poserna** der Nebenbahn von Rippach-Poserna nach Plagwitz-Lindenau und Markranstädt für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Der am 21. d. Mts. in Münster in Westfalen zusammengetretene Provinzialausschuss genehmigte die Kosten für den Bau der **westfälischen Nordbahn.**

— In das Handelsregister des Amtsgerichts Elbing ist nunmehr die **Haffuferbahn** - Aktiengesellschaft eingetragen worden. Zu den Gründern gehört u. a. die Firma Lenz & Co. in Stettin. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer eingleisigen vollspurigen Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb von Elbing über Wogenab, Reimannsfelde, Lenzen, Kadinen, Tolkemit, Frauenburg nach Braunsberg. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 2 750 000 ℳ.

— Dieser Tage fand die Konstituirung der **Aktiengesellschaft für Bahnbau und Betrieb in Frankfurt a/M.** mit einem Aktienkapital von 2 000 000 ℳ. statt. Zweck der Gesellschaft ist die Errichtung und der Betrieb sowie die Pachtung oder Verpachtung von Verkehrsunternehmungen jeder Art, insbesondere von Eisenbahnen, Lokal- und Strassenbahnen, elektrischen Bahnen sowie die Errichtung und der Betrieb elektrischer Stromlieferungsanlagen.

— Die bayerische **Lokalbahn Mering-Weilheim** wird, wie die Münchener „Allgem. Zeitung" mittheilt, voraussichtlich am 1. Juni d. J. theilweise, d. h. bis Schondorf, zur Eröffnung kommen. Die ganze Linie hat eine Gesammtlänge von 54 km, wird also wohl die längste der bisherigen bayerischen Lokalbahnen. Die Entfernung in der Luftlinie beträgt 48 km. Zwischenstationen auf der Strecke Mering-Schondorf werden Schmiechen, Eglinq, Waltesheim, Kattenberg, Geltendorf, St. Ottilien, Windach, Schondorf, dann zwischen Schondorf und Weilheim: Utting, Diessen, Raisting und Wielenbach. Da die Bahn hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit höheren Anforderungen als andere Lokalbahnen zu genügen haben wird, wird sie so gebaut, dass auf ihr auch längere und schwerere Züge, wie sie der bedeutende Kohlentransport von Penzberg und Peissenberg nach Augsburg, der starke Holzverkehr und der voraussichtlich sehr erhebliche Ausflugsverkehr erfordern wird, ohne Schwierigkeit gefahren werden können.

— Die Termine für die Fertigstellung der **neuen Dresdener Bahnhofsanlagen** sind: für die Eröffnung der Altstädter Personenstation der 1. Mai 1898, wobei gleichzeitig das Interim des schlesischen Bahnhofs in Betrieb genommen und der Leipziger Güterbahnhof mit für den schlesischen Güterverkehr eröffnet werden soll; der 1. Juli 1900 für die Eröffnung des neuen, vereinigten Bahnhofs in Neustadt und für die Inbetriebnahme der neuen Elbbrücke; der 1. Juli 1901 für die Uebergabe der Marienbrücke an den Strassenverkehr; zwischen dem 1. Juli 1900 und dem 1. Juli 1901 wird der Güterbahnhof unter Umbau der Personenanlagen vervollständigt und eine Eilgutumlage an dem Definitivum des Personenverkehrs hergerichtet. Bis dahin wird auf der Marienbrücke noch ein Gleis beibehalten.

Bezüglich der leitenden Persönlichkeiten, die an dem Bau mitgewirkt, sei erwähnt, dass der Entschluss zum Bau neuer Bahnhofsanlagen von dem verstorbenen Finanzminister von Könneritz im Verein mit dem damaligen Ministerialdirektor

von Thümmel, dem nachmaligen Finanzminister, gefasst wurde, dass die Pläne in dem Büreau für die Dresdener Bahnhofsbauten unter der Leitung des Geheimen Raths Köpke vom Finanzrath Klette mit Heranziehung der Regierungsbaumeister Oehme, Voigt, Decker und Bley ausgearbeitet wurden, dass die Vertretung der Entwürfe in den Ständekammern vom verstorbenen Finanzminister von Thümmel und dessen Nachfolger Finanzminister von Watzdorf mit dem Ministerialdirektor Meusel und mit dem Geheimen Finanzrath Dr. Ritterstädt übernommen und die technische Leitung der Anlage in Dresden-Altstadt vom Geheimen Rath Köpke, die der Neustädter Anlagen vom Geheimen Finanzrath Schultze (nach ihm vom Oberfinanzrath Poppe) besorgt wurde.

— Die grossen Vortheile, welche der neuerbaute **Central-Rangirbahnhof in Dresden-Fr.** in Ansehung des Wagenumlaufs mit sich bringt, wurden kürzlich gelegentlich eines Vortrags über die Dresdener Bahnhofsbauten im gemeinnützigen Verein zu Dresden von hervorragender fachmännischer Seite aus erläutert. Der neue Bahnhof ist Centralstation für den gesammten Dresdener Güterverkehr mit Ausnahme der von Schlesien kommenden und für Dresden-Neustadt bestimmten Güter. Die Zeit zwischen der Ankunft der Güterwagen auf dem einen Güterbahnhof und der Abfahrt von dem anderen betrug 1889 durchschnittlich 21 Stunden (9—36 Stunden). Dies ist nur vom Durchtransport ohne Ab- und Zuladung zu verstehen. Nach Eröffnung des neuen Central-Rangirbahnhofs ergab sich als entsprechende Durchschnittszeit 5 Stunden 12 Minuten, als Minimum 2 Stunden 12 Minuten. Diese Abminderung des Aufenthaltes bedeutet bei täglich 2000 Wagen eine Ersparniss von 1330 Wagen. Gegenwärtig werden aber täglich 4000—5000 Wagen rangirt.

— Seitens der **sächsischen Staatsbahnverwaltung** werden jetzt für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst **Maschineningenieure** gesucht. Bewerber mit voller Hochschulbildung, wenn solche auch auf ausserdeutschen technischen Hochschulen erlangt ist, werden bevorzugt insbesondere dann, wenn sie schon einige Zeit und mit Erfolg praktisch im Werkstätten- oder Betriebsmaschinendienst bei Eisenbahnverwaltungen beschäftigt gewesen sind. Da die Avancementsverhältnisse in kommender Zeit besonders bei den Maschinentechnikern sehr günstige sein dürften, werden sich zahlreiche Bewerber finden.

— Die Eisenbahnkommission der badischen zweiten Kammer des Landtages erklärte sich für die Ausführung der folgenden **badischen Bahnprojekte**: für den Bau einer Verbindungsbahn von Eppingen nach Steinsfurth bezw. Sinsheim, 2. für die Fortführung der Elzthalbahn von Waldkirch nach Elzach, und zwar nach den Vorschlägen der Regierung.

— Die projektirte **Lokalbahn von Bruchsal nach Hockenheim** über Forst, Hambrücken, Wiesenthal, Kirrlach, St. Leon, Reilingen ist, laut „Wiesl. Ztg.“, auf ihrer ganzen Länge von 28,5 km abgesteckt. Die Kosten sind auf 60000 ℳ für das Kilometer = 1710000 ℳ veranschlagt.

— **Eisenbahn über die westlichen Schlachtfelder bei Metz.** Beim Landesausschuss von Elsass-Lothringen ist eine Bittschrift zum Bau einer Eisenbahn von Novéant nach Gorze-Rezonville-Gravelotte-Verneville-Amanweiler eingelaufen. Dieses von dem Städtchen Gorze ausgehende Bittgesuch bezweckt zwar in erster Reihe die ehemalige Kantonstadt, welche hart an der französischen Grenze abseits von allem Verkehr liegt und welche seit dem Kriege in der Einwohnerzahl um die Hälfte zurückgegangen ist, wieder zu beleben; mit einer solchen Eisenbahn würde indessen zugleich eine schon längst erwünschte Eisenbahnverbindung über die Schlachtfelder des 16. und 18. August hergestellt. Der Besuch dieser Schlachtfelder ist z. B. umständlich und kostspielig, weil der 50 km lange Weg von Metz und zurück mit Wagen zurückgelegt werden muss. Die Schlachtfelder werden zwar noch immer fleissig von Fremden besucht, es steht jedoch zu erwarten, dass nach Aufschliessung derselben durch eine Eisenbahn der Fremdenzuzug nach Metz sich noch bedeutend entwickeln wird.

— Der **Nord-Süd (Brenner)-Expresszug** Berlin-Verona erhält vom 1. März bis zum 15. Mai d. J. wöchentlich zweimal, und zwar an jedem Montag und Freitag, Fortsetzung bis Venedig. In umgekehrter Richtung verlässt der Zug Venedig ebenfalls nur zweimal wöchentlich, und zwar jeden Dienstag und Sonnabend. Die Gesammtfahrtdauer Berlin-Venedig beträgt nur 21 Stunden 25 Minuten, in entgegengesetzter Richtung 22 Stunden 25 Minuten.

— Nach dem vom **deutsch-österreichisch-ungarischen Verband für Binnenschiffahrt** aufgestellten Programm für seinen dritten Verbandstag, der in diesem Jahre in Nürnberg abgehalten werden wird, sollen auf demselben folgende Fragen zur Erörterung gelangen: I. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel in wirthschaftlicher und in technischer Hinsicht: 1. bei der Seeschifffahrt, 2. bei den Eisenbahnen, 3. bei der Binnenschifffahrt, a) Flüsse, b) Kanäle; II. die wirthschaftliche und technische Leistungsfähigkeit der deutsch-österreichischen Kanalprojekte: 1. des Donau-Mainkanals, 2. des Donau-Elbekanals, 3. des Donau-Oderkanals; III. Nebenarbeiten, juristische und geschäftliche Berichte, z. B. des Enteignungsverfahrens bei Wasserbauten, der Wettbewerb der Seeschifffahrt mit dem mitteleuropäischen Ueberlandweg seit Ausgang des Mittelalters usw.

— Von Bedeutung auch für die Eisenbahnverwaltungen wäre die Errichtung eines **Materialprüfungsamtes** von Reichs wegen, wie es die Abgeordneten Schmidt-Eberfeld und Paasche im Reichstage angeregt haben. Gegenwärtig bestehen in Preussen verschiedene Prüfungsabtheilungen in der mechanisch-technischen Versuchsanstalt zu Charlottenburg. Dort stellt die Abtheilung für Oeluntersuchung u. a. den Gefrier- und Flammpunkt der verschiedenen Schmieröle fest auch zu Nutzen der Eisenbahnverwaltungen, da das Erstarren des Oeles bei strenger Kälte wie sein Entflammen an den Achsen leicht schwere Betriebsstörungen und Unfälle hervorrufen kann. Die Metallabtheilung nimmt die Prüfungen über die Festigkeit von Eisenbahnschienen, Drahtseilen und Seilverbindungen vor. Wie es heisst, sollen die bewilligten Staatszuschüsse nicht ausreichen, um diese Stelle zur Erfüllung ihrer wichtigen Aufgaben zu befähigen. Nach der erwähnten Anregung soll das Reich die Charlottenburger Anstalt übernehmen und sie der physikalisch-technischen Reichsanstalt gleichstellen.

Deutsche Kolonien.

— Aus **Swakopmund (Deutsch-Südwestafrika)**, wird den „B. N. N.“ unter dem 25. Dezember v. J. geschrieben:

„Die Eisenbahn hat am 15. Dezember eine neue Station auf Kilometer 20 dem Betriebe übergeben. Zu Ehren des Direktors der Kolonialabtheilung hat diese den Namen ‚Richthofen‘ erhalten, während die nächste auf Kilometer 38 belegene Station nach dem Kommandanten der Eisenbahnbrigade ‚Rössing‘ benannt werden soll. Der Verkehr auf ‚Richthofen‘ ist einstweilen noch gering, da die Station nicht am eigentlichen Frachtwagenwege liegt und die Frachtfahrer es deshalb vorziehen, nach Nonidas oder auch noch nach Swakopmund zu fahren. Schon jetzt zeigt es sich übrigens, dass ein Betrieb mit Maulthieren auf die Dauer ganz undurchführbar ist und man wünscht allgemein, dass die Einigung zwischen der Regierung und der South West Africa Company, der Inhaberin der Eisenbahnkonzession, bald erfolgen möge und nicht nur für die Arbeitszüge, sondern auch für den Frachtverkehr Lokomotiven benutzt werden dürften. Die Schwierigkeiten des Maulthierbetriebes liegen, abgesehen von den enormen, jede Rentabilität ausschliessenden Kosten vor allem darin, dass bei stärkerem Andrange die Wagenzahl der Züge nicht vermehrt werden kann. Die Herren des ‚Baiwegbahnkomitees‘, die so warm die Maulthiere empfohlen haben, scheinen sich hinsichtlich der Leistungsfähigkeit eines Maulthieres doch zu grossen Erwartungen hingegeben zu haben.

Der Bau der Eisenbahn hat sich dadurch etwas verlangsamt, dass in Swakopmund seit etwa 4 Wochen eine Dyssenterieepidemie aufgetreten ist, von der namentlich viele Soldaten und Eisenbahnarbeiter befallen wurden. Zeitweise lagen in den Lazarethen über 40 Kranke. Neuerdings ist der Krankenbestand etwas herabgegangen, was namentlich wohl dem Umstande zuzuschreiben ist, dass inzwischen neue Brunnen hergestellt sind, die ein reines und gesundes Trinkwasser liefern. Sehr bösartig ist die Epidemie von Anfang an nicht gewesen, unter den Weissen waren im ganzen nur zwei Todesfälle zu verzeichnen und beide betrafen Personen, die schon krank von auswärts nach hier gekommen waren.

Der Tarif der Eisenbahn ist einstweilen dahin festgestellt, dass für Güter, die nach dem Innern befördert werden, für den Doppelcentner und das Kilometer 7 ₰ erhoben werden, für Güter aus dem Innern die Hälfte. Personen haben 10 ₰ für das Kilometer zu zahlen. Dieser Tarif wird wohl bald eine weitere Ermässigung erfahren, immerhin weist er gegen die Frachtsätze des Ochsenwagenverkehrs schon eine erhebliche Verbilligung auf.

Als vorläufiger Endpunkt der Eisenbahn ist nunmehr die 96 km von der Küste belegene Wasserstelle Jockalswater in Aussicht genommen, man rechnet aber sicher darauf, dass der Bau hier nicht stehen bleiben, sondern gleich weitergeführt werden soll. Auch in Walfischbai wird jetzt von den Engländern an einer Eisenbahn gebaut. Da diese bloss bis zur Grenze des englischen Gebietes gehen und deshalb nur ganz kurz sein kann, wird sie uns nicht viel Schaden thun, vorausgesetzt, dass wir

hier eine Mole bekommen. Dass dies bald geschehe, ist immer noch der tägliche Stossseufzer jedes einzelnen Swakopmunder Bürgers."

— Ueber die in Aussicht stehende **Konkurrenzlinie der deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahn** schreibt man der „Weser-Ztg." unterm 10. Dezember 1897 aus Swakopmund: „Soeben trifft hier die Nachricht ein, dass ein englischer Dampfer in Walfischbai liegt, welcher eine ungefähr 10 km lange Eisenbahn für das englische Gebiet mitgebracht hat. Das Projekt, die Walfischbai mit dem sogenannten harten Grunde bis zur deutschen Grenze durch ein Schienengleis zu verbinden, um den Weg für die Transportfahrer nach dem Innern zu erleichtern und diese zu veranlassen, wieder nach Walfischbai, anstatt nach dem deutschen Platze Swakopmund zu fahren, besteht englischerseits ja schon lange, doch glaubte an die Ausführung desselben, besonders jetzt, da von hier aus eine Bahn nach dem Innern gebaut wird, selbst in Walfischbai niemand mehr. Um so überraschender war jetzt die Thatsache. Eigentlich könnte uns diese englische Bahnlinie ja wenig schaden, da sie ja doch nur bis zur englischen Grenze geführt werden kann, und von da ist es nach dem festen Grunde noch ein ganzes Ende. Es ist auch kaum anzunehmen, dass nach Fertigstellung der deutschen Bahnlinie noch ein Frachtwagen nach der Küste herunterkommen wird, um eventuell die Güter am Endpunkte der englischen Bahn, also mitten in der Wüste, in Empfang zu nehmen. Anders würde sich jedoch die Sache gestalten, wenn man den Engländern den Anschluss an die deutsche Bahnlinie gestattete. Dies wäre ziemlich gleichbedeutend mit dem Tode Swakopmunds, wenigstens so lange wir nicht durch den Bau einer Mole in den Stand gesetzt sind, ebenso sicher unsere Güter zu landen, wie in Walfischbai. Es ist ja nicht anzunehmen, dass die deutsche Regierung den Engländern Anschluss an unsere Bahn gestatten wird und dadurch den ganzen Handel und Verkehr, welcher der Walfischbai mit grossen Anstrengungen entrissen wurde, dorthin zurückführt; immerhin muss man diese Möglichkeit ins Auge fassen, denn wir haben ja in kolonialer Beziehung schon manches andere fertig gebracht. Hoffentlich werden die Mittel zum Bau einer Mole bewilligt, denn diese ist absolut nothwendig, wenn Swakopmund als Eingangsplatz für die Kolonie weiter gehalten werden soll. Die Walfischbai ist uns mit ihren sicheren Landungsverhältnissen eben bedeutend überlegen und wenn es, was ziemlich wahrscheinlich ist, in Zukunft nicht mehr gelingen sollte, Krujungen für den hiesigen Platz zu erhalten (da es diesen von der Liberiaküste stammenden Leuten hier zu kalt ist), so wird die Landung des Dampfers „Leutwein" zum Beispiel, welcher keine eigenen Landungsleute an Bord hat, einfach in Frage gestellt. Es ist wünschenswerth, dass diese Thatsachen in Deutschland bekannt werden und dass der Hafenbau in Swakopmund so bald als möglich in Angriff genommen wird."

Ueber den **Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika** schreibt die Münchener „Allgem. Zeitung": „Von der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn ist es seit ungefähr Jahresfrist recht still geworden. In kolonialpolitischen Kreisen wird zwar nach wie vor die Ausführung dieses Bahnprojekts als eine Art Lebensfrage für unser ostafrikanisches Schutzgebiet betrachtet, indessen scheinen, wie die „Nat.-Lib. Korr." bemerkt, die ‚Präventivmaassnahmen', welche die Abgg. Richter, Bebel und andere in Gestalt lebhafter Reden und Proteste gegen die Uebernahme einer Zinsgarantie bei dem Bahnbau im Reichstag einzuleiten für gut fanden, leider eine gewisse Muthlosigkeit mit Bezug auf diese Angelegenheit zur Folge gehabt zu haben. Unter diesen Umständen dürfte es angebracht sein, wieder einmal auf die Entschlossenheit und Zähigkeit hinzuweisen, mit welcher unsere kolonialen Konkurrenten in Ostafrika, die Engländer, den Bau einer Bahn von der Küste zu den grossen Seen ins Auge gefasst und seither verfolgt haben. Vor etwas mehr als Jahresfrist wurde in allen nationalgesinnten deutschen Blättern mit Nothwendigkeit darauf gedrungen, dass wir aus wirthschaftlichen wie politischen Gründen unter allen Umständen den Bau einer ostafrikanischen Centralbahn eher bewerkstelligen müssten als die Engländer. In Deutschland wurde damals über das Projekt einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn viel geschrieben und diskutirt; in England dagegen handelte man. Nunmehr wird bekannt, dass von der Eisenbahnlinie Mombas-Uganda bezw. Viktoria-Nyanza, schon im August v. J. 192 km fertiggestellt waren und dass der Chefingenieur bis Ende v. J. 480 km bis Kikuyu vollendet zu sehen hoffte. Vorläufig hat man das fehlende Glied zwischen der Bahn und dem See durch eine gute Fahrstrasse ersetzt, die von den Eingeborenen fleissig benutzt wird. Unter diesen Umständen wird man erwarten dürfen, dass man in deutschen kolonialpolitischen Kreisen die Zurückhaltung aufgeben wird, mit welcher bisher die ganze Bahnbauangelegenheit behandelt worden. Es handelt sich um nichts mehr und nichts weniger, als um die Verhinderung einer verhängnissvollen Ableitung des Handels Centralafrikas mit der ostafrikanischen Küste, mit anderen Worten, um die wirthschaftliche Zukunft unserer ostafrikanischen Kolonie. Die Gefahr, die von dieser Seite droht, ist um so grösser, als die Engländer mit Energie gleichzeitig die Schaffung einer leistungsfähigen Flotille auf dem Viktoria-Nyanza ins Auge gefasst haben."

Oesterreich-Ungarn.

— Gelegentlich der Revision des von den Bahnverwaltungen ausgearbeiteten Entwurfes der Ausführungsvorschrift zu dem vom Handelsministerium bereits im Jahre 1892 prinzipiell genehmigten Entwurfe für die neue Signalordnung hat sich die Nothwendigkeit ergeben, mehrfache **Aenderungen der Signalordnung** eintreten zu lassen, welchen auch das ungarische Handelsministerium und das Reichs-Kriegsministerium zugestimmt haben.

Die wesentlichsten Aenderungen bestehen in 1. der Eliminirung der jetzt bei den Distanzsignalen vorgesehenen, von der Station aus vielfach nicht sichtbaren Kontrollichter; 2. dem Ersatze des grünen Lichtes bei den Weichen durch weisses Licht; 3. der Einführung eines neuen Signals für die Kennzeichnung der Stellung der englischen Weichen mit zwei Antriebständern; 4. der Eliminirung der Signale mit der Stationsglocke; 5. der Einführung eines Vorsignals zur Kennzeichnung der jeweiligen Stellung des Abschlusssignals; 6. der Einführung des Abschlusssignals und Auflassung der bisherigen Distanzsignale und Einfahrtssignale.

Das Eisenbahnministerium hat nunmehr der Vorsitzenden der Eisenbahndirektorenkonferenz an Stelle des früheren einen neuen Entwurf einer „Signalordnung für die Haupt-, Nebeneisenbahnen und Lokalbahnen Oesterreichs und Ungarns", in welcher die angedeuteten Aenderungen bereits zum Ausdruck gebracht sind, mit der Einladung übermittelt, sofort an die Verfassung des Entwurfes der zugehörigen einheitlichen **„Ausführungsvorschrift"** zu schreiten.

Da in dem eingangs erwähnten Entwurfe einer einheitlichen Ausführungsvorschrift bereits ein reiches Material für die nunmehr zu erstellende neue Ausführungsvorschrift vorliegt, so hat das Eisenbahnministerium die Vorsitzende der Direktorenkonferenz aufgefordert, den Entwurf für diese Vorschrift längstens bis 1. April d. J. in Vorlage zu bringen, um die neue Signalordnung sammt Ausführungsvorschrift gleichzeitig mit der neuen einheitlichen Verkehrsinstruktion mit 1. Januar 1899 einführen zu können.

— Der Kaiser-Jubiläumsausgabe von G. Freytag's Verkehrskarte von **Oesterreich-Ungarn** sind interessante Angaben über die **Entwickelung des Verkehrswesens** in der Zeit von 1848—1898 beigefügt.

Danach hat sich das Eisenbahnnetz der österreichischen Reichshälfte seit 1848 von 1 267 km auf 18 000 km, jenes Ungarns von 247 km auf 16 230 km ausgedehnt. Das jetzige Eisenbahnnetz ist daher gegenüber jenem des Jahres 1848 in Oesterreich mehr als 14 mal, in Ungarn mehr als 67 mal grösser. Das Netz Oesterreich-Ungarns (nebst Bosnien) hat sich von 1 514 km auf 35 000 km, also ungefähr 25 mal vergrössert. Das Anlagekapital betrug im Jahre 1848 90 000 000 fl., 1897 4 100 000 000 fl., ist somit auf den 25 fachen Betrag angewachsen. Der Verkehr belief sich 1848 auf 3 000 000 Reisende und 1 500 000 t Fracht, 1897 auf 172 000 000 Reisende und 146 000 000 t Fracht (das 57- bezw. 97 fache). Es betrugen 1848 die Einnahmen 7 000 000 fl., die Ausgaben 4 500 000 fl., 1897 dagegen die Einnahmen 405 000 000 fl., die Ausgaben 215 000 000 fl., der Ueberschuss ist somit von 2 500 000 fl. auf 90 000 000 fl., d. i. auf das 36 fache gestiegen.

— **Militärguttarife.** Mit Wirksamkeit vom 1. d. Mts. ist je ein neuer, in Kronenwährung erstellter Tarif für die Beförderung von Militärgütern auf den österreichischen Bahnen (einschliesslich der ungarischen Linie der Südbahn und ausschliesslich der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn) und für die Beförderung derselben auf den ungarischen Bahnen (ausschliesslich der ungarischen Strecke der Südbahn und einschliesslich der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn) in Kraft getreten.

— **Eine Novelle zum Lokalbahngesetz.** Das Lokalbahngesetz vom 31. Dezember 1894, betreffend die Bahnen niederer Ordnung, hat sich im allgemeinen bewährt. Eine Anzahl von Kronländern hat unter der Wirksamkeit dieses Gesetzes das Lokalbahnwesen organisirt und es sind mit dieser Organisation nicht unbefriedigende Ergebnisse erzielt worden. Was speziell die das Kleinbahnwesen betreffenden Bestimmungen dieses Gesetzes anbelangt, so wurde hierdurch die Entwickelung des Kleinbahnwesens wesentlich gefördert. Indess kann man sich dennoch der Erkenntniss nicht verschliessen, dass die in den verflossenen 3 Jahren gemachten Erfahrungen manche Wahr-

nehmungen geboten haben, welche Anhaltspunkte zu mehrfachen Modifikationen des Lokalbahngesetzes bieten. Insbesondere kann man die Augen vor der Thatsache nicht verschliessen, dass die Entwickelung des Lokalbahnwesens nicht überall gleich lebhaft war. Diese Wahrnehmungen sollen nach Mittheilungen des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes" dazu geführt haben, dass man in maassgebenden Kreisen seit einiger Zeit den Plan erwägt, das Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 einer zweckentsprechenden Modifikation in novellarischer Form zu unterziehen, welche auf die Gewährung weitergehender Erleichterungen in der Sicherstellung von Lokal- und Kleinbahnen abzielen würde. Die bezüglichen Studien sind schon seit einiger Zeit im Gange. Ihre praktische Verwerthung hängt freilich in erster Linie davon ab, ob die Wiederherstellung normaler politischer Verhältnisse eine legislative Behandlung einer derartigen Novelle in nicht allzu ferner Frist als möglich erscheinen lässt.

— **Die Lokalbahnaktion in Böhmen.** Der böhmische Landeseisenbahnrath hielt vor wenigen Tagen eine Sitzung, in welcher unter anderem folgende Projekte in Betracht gezogen wurden: 1. Lokalbahn Libochowitz-Laun. Die Vorbereitungen sind derart vorgeschritten, dass der Antrag an den Landtag wegen Uebernahme der Garantie für diese Linie gestellt werden kann. Der Eisenbahnrath sprach sich einstimmig für dieses Projekt aus. 2. Lokalbahn Sudomer-Jungbunzlau-Unterbautzen-Altpaka. Diese Bahn ist 76 km lang und sind die Baukosten mit 5 300 000 fl. veranschlagt. Die Interessenten haben Stammaktien im Betrage von 645 000 fl. gezeichnet, gegen erforderliche 1 590 000 fl. Die approximative Rentabilitätsberechnung ergab, dass dem garantirenden Lande ein Defizit von jährlichen 70 000 fl. erwachsen würde. Bei der Trassenrevision wurde das Studium einer Variante von 30 km Länge angeordnet. Nachdem der gesetzlich vorgeschriebene Beitrag der Interessenten (30 %) nicht aufgebracht und die Trasse nicht endgültig sichergestellt ist, kann vorläufig kein Antrag an den Landtag gestellt werden. 3. Jitschin-Turnau. Die Baukosten belaufen sich auf 1 430 000 fl. Von den Interessenten wurde die Summe von 308 000 fl. für Stammaktien gezeichnet; es fehlen aber zu den gesetzlichen 30 % noch immer 121 000 fl. Da sich übrigens die Konsortien über die Trasseführung bisher nicht geeinigt haben und obiger Abgang von 121 000 fl. noch nicht gedeckt ist, eignet sich das Projekt vorläufig nicht zur Vorlage an den Landtag; es wird aber in den Verhandlungen fortgefahren werden. 4. Grulich-Hochstein. Nachdem eine Fortsetzung der Sekundärbahn der Staatseisenbahngesellschaft von Rudelsdorf nach Landskron in der Richtung über Schildberg nach Rothwasser projektirt ist, sprach sich der Eisenbahnrath für diese Linie und gegen die Linie Grulich-Hochstein aus.

— **Eisenbahnprojekt Reichenberg-Rinowitz.** Es ist Aussicht vorhanden, dass nicht nur der Ausbau der Linie Gablonz-Rinowitz-Johannesberg im laufenden Jahre vollendet wird, sondern dass auch eine Verbindung mit Reichenberg über Rinowitz gegen Gablonz in nicht ferner Zeit hergestellt werden dürfte.

— Das Eisenbahnministerium hat in einem an alle Staatsbahndirektionen gerichteten Erlass angeordnet, dass das in den **Heizhäusern beschäftigte Tagelohnpersonal** an Wochentagen für die Arbeitsstunden, welche in die gewöhnliche Arbeitszeit von 7 Uhr früh bis 12 Uhr Mittags und von 1 Uhr Nachmittags bis 6 Uhr Abends fallen, mit je einem Zehntel des Tagelohnes, dagegen für alle ausser dieser Zeit fallenden Arbeitsstunden an Wochentagen, sowie für jede Arbeitsstunde an Sonn- und Feiertagen mit einem Achtel des Tagelohnes zu entschädigen ist. Ferner hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass dieses Personal nicht mehr durch 24 Stunden im Dienste stehen darf, sondern dass nach 12 stündiger Arbeit eine 12 stündige Ruhepause einzutreten hat, wobei in der Zeit der 12 stündigen Arbeit eine Ruhepause von je 1 Stunde zur Mittags- und Mitternachtszeit zu gewähren ist.

— Bei den **österreichischen Staatsbahndirektionen** werden demnächst **Eisenbahn-Fahrräder** zur Einführung gelangen, welche den Bahn-, Brücken- und Telegraphenaufsehern zur probeweisen Benutzung bei Ausübung ihres Streckendienstes zugewiesen werden. Diese für nur 1 oder höchstens 2 Personen berechneten Fahrräder haben ein so geringes Gewicht, dass sie leicht fortbewegt und ohne besondere Mühe rasch vom Gleise entfernt werden können; die nothwendige Stabilität wird dadurch erreicht, dass das Fahrrad ausser den 2 grösseren Laufrädern, welche auf einem Schienenstrange laufen, noch ein kleineres Leitrad besitzt, welches auf dem zweiten Schienenstrange rollt. Von der Verwendung dieser Fahrräder wird erhofft, dass sie dem betreffenden Personal eine sehr erhebliche Erleichterung in der Ausübung seines beschwerlichen Dienstes gewähren werde.

— Ueber die **Vermehrung des Fahrparkes der österreichischen Staatsbahnen** liegt folgende Zusammenstellung vor: Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1897 wurden seitens der österreichischen Staatsbahnen in Bestellung gebracht:

	Lokomotiven	Tender
Bei der Lokomotivfabrik in Wiener-Neustadt .	64	27
„ „ „ „ Floridsdorf . . .	62	31
„ „ „ der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	64	28
„ „ „ von Krauss & Co. in Linz	20	—
„ „ Tenderfabrik von F. Ringhoffer in Prag	—	61
Zusammen	210	147

Bei der Wagenfabrik:	Personenwagen	Post- und Dienstwagen	Güterwagen
von F. Ringhoffer in Prag . . .	60	—	1 029
in Simmering	99	22	272
in Nesselsdorf	65	4	366
in Graz (vormals Weitzer) . . .	36	8	87
in Brünn (Lederer & Porges) . .	12	27	186
in Sanok (vormals Lipinski) . .	—	46	187
Zusammen	272	107	2 127

Diese Bestellungen vertheilen sich auf die Jahre 1898 und 1899. Die Mittheilung eines Blattes, dass die österreichischen Wagenfabriken bis Ende 1899 voll beschäftigt sind, wird von den Verwaltungen der betheiligten Wagenfabriken als irrig bezeichnet, da dieselben jetzt noch Offerten mit Lieferterminen für April und die weiteren Monate des laufenden Jahres abgeben können und schon in den Monaten November und Dezember des Jahres 1898 gar keine Lieferungen zu bewirken haben, sodass die Lage der Fabriken, mit Rücksicht auf die beschäftigungslose Winterszeit, im Gegentheil ungünstig zu nennen ist. Für das Jahr 1899 haben die österreichischen Wagenfabriken bisher nur 70 Personenwagen, 4 Dienstwagen und 388 Lastwagen im Auftrage. Diesen Bestellungen gegenüber kann die Leistungsfähigkeit der österreichischen Wagenfabriken für das Jahr wie folgt angenommen werden: Der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges etwa 1 000 Lastwagen, der Ersten galizischen Wagen- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft in Sanok vormals Casimir Lipinski etwa 1 000 Lastwagen, der Grazer Wagen- und Waggon-Fabriksaktiengesellschaft vormals Joh. Weitzer ungefähr 150 Personenwagen und 1 800 Lastwagen, der Maschinen- und Waggonbau-Fabriksaktiengesellschaft in Simmering vormals H. D. Schmid ungefähr 250 Personenwagen und 2 000 Lastwagen, der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft vormals k. k. priv. Wagenfabrik Schustala & Comp. etwa 250 Personenwagen und 2 000 Lastwagen, der Firma F. Ringhoffer in Smichow bei Prag etwa 400 Personenwagen und 3 000 Lastwagen. Es steht sonach einer Gesammtbestellung für das Jahr 1899 von zusammen 2 506 Wagen eine Leistungsfähigkeit der obigen Fabriken von etwa 11 850 Wagen gegenüber.

— Ein Finanzsenat des Verwaltungsgerichtshofs hat am 18. d. Mts. über eine Beschwerde der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** gegen das Finanzministerium verhandelt, bei welcher es sich um eine für die nach Verlängerung des Privilegiums erneuerten Statuten vorgeschriebene **Gesellschaftsvertragsgebühr** von 466 876,41 fl. handelte. Wiewohl die Erneuerung der Statuten der im Jahre 1836 gegründeten Nordbahn-Aktiengesellschaft schon im Jahre 1886 perfekt wurde, fand sich das Centraltaxamt dennoch erst im Juni 1897 veranlasst, diese Gebühr vorzuschreiben, mit der Begründung, es liege ein neues Geschäft vor. Da der dagegen eingebrachte Rekurs sowohl von der niederösterreichischen Finanzlandesdirektion als auch vom Finanzministerium abgewiesen wurde, brachte die Nordbahn die Beschwerde ein.

Dieselbe macht geltend, dass die vorliegende Gebührenvorschreibung sowohl dem Wortlaute als auch dem Geiste nach mit dem Gebührengesetze im Widerspruche stehe. Vor allem sei in den Nordbahnstatuten vom Jahre 1836 keine zeitliche Bestimmung enthalten und es sei daher unrichtig, dass diese Statuten gleich dem Privilegium für 50 Jahre berechnet gewesen seien; vielmehr sei in denselben ausdrühklich eine Verlängerung der Privilegiumsdauer vorgesehen. Dass auch an eine Auflösung der Gesellschaft in diesen Statuten gedacht sei, ändere nichts daran, dass sie für keine bestimmte Zeit normirt wurden, zumal die Nordbahn im Laufe der ersten 50 Jahre Veränderungen mannigfacher Art erlitt, neue und längere Konzessionen erwarb und neue Verpflichtungen aller Art einging. Dass hierdurch die Berechtigungen der Gesellschaft erweitert wurden, sei für die Statuten gleichfalls belanglos. Fürs zweite sei aber ganz entschieden eine Verjährung des staatlichen Bemessungsrechtes eingetreten, denn im Auftrage des Centraltaxamtes habe die Nordbahn die neuen Gesellschaftsstatuten schon am 30. Januar

1886 vorgelegt und noch in demselben Jahre den Geschäftsbericht, so dass das Centraltaxamt bereits vollkommen in der Lage war, die Gebühr vorzuschreiben. Da dies bis 1. Januar 1892 nicht geschah, sei an diesem Tage die Verjährung eingetreten, das Bemessungsrecht des Staates sei erloschen und das Centraltaxamt irre, wenn es die Voraussetzungen der Verjährung als nicht vorliegend bezeichnet. Es wird demgemäss die Aufhebung der Gebührenvorschreibung verlangt.

Der Regierungsvertreter findet in den Statuten implicite die Gesellschaftsdauer von nur 50 Jahren, die neuen Statuten seien demnach als neuer Gesellschaftsvertrag zu erachten, dies um so mehr, als das Privilegium der Nordbahn nur 50 Jahre dauern sollte und vom Vertrage unzertrennlich sei; dass dieses Privilegium erst mit Zustimmung der Legislative verlängert wurde, spreche für diese Anschauung, denn es sei eine Aenderung der rechtlichen Bedingungen des Vertrages eingetreten. Was die Frage der Verjährung anbelange, so seien deren Voraussetzungen hier nicht gegeben, weil das im Jahre 1886 vorgelegte Material dem Centraltaxamte zu einem anderen Zwecke als dem der Gebührenbemessung zukam und weil kein besonderes Begehren um eine Gebührenbemessung gestellt wurde. Der Vertreter der beschwerdeführenden Gesellschaft verwies darauf, dass es nicht erforderlich sei, dass das Material der Finanzbehörde zu einem besonderen Zwecke zur Verfügung gestellt werde, vielmehr müsse das Centraltaxamt nach dem Wortlaut des Gesetzes vom 18. März 1878 „in der Lage sein", die Gebühr zu bemessen. Im weiteren lag bei diesen Statuten keine Anzeigepflicht für die Gebührenbemessung vor, da man es mit einem von einem Notar abgeschlossenen Vertrage zu thun habe.

Nach einstündiger Berathung verkündete der Präsident, dass die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes im März werde veröffentlicht werden.

— **Betriebseinnahmen der ungarischen Staatsbahnen.** Laut den provisorischen Ausweisen haben diese Staatsbahnen auf ihren eigenen Linien im Monat Dezember 1897 vereinnahmt: im Personen- und Gepäckverkehr 1 529 000 fl., im Eilgut- und Güterverkehr 5 330 600 fl., zusammen sonach 6 859 600 fl. gegen 6 930 142 fl. im gleichen Monate des Vorjahres. Im ganzen Jahre 1897 betrugen die Einnahmen im Personenverkehr 22 560 595 fl. und im Güterverkehr 65 747 955 fl., zusammen 88 303 550 fl., zu welchem Betrage die Summe von etwa 7 000 000 fl. unter dem Titel „Verschiedene Einnahmen" zuzuschlagen ist. Das vorangegangene, ausserordentlich günstige 1896er Jahr ergab Einnahmen im Gesammtbetrage von 91 667 972 fl. (im Personenverkehr 23 880 144 fl. und im Güterverkehr 67 787 828 fl.) und verschiedene Einnahmen mit 6 222 002 fl., so dass im Jahre 1897 im Personenverkehr ein Ausfall von 1 300 000 fl. und im Güterverkehr ein solcher von 2 000 000 fl. resultirte.

— **Stadtbüreau der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat im V. Bezirk in Budapest (Leopoldstadt) eine Güteraufnahmestelle errichtet, wo Eil- und Frachtstückgüter nach allen Eisenbahnstationen aufgegeben werden können. Dieses Büreau besorgt auf vorhergehende Aufforderung gegen fixe Gebühren auch die Abholung von Sendungen aus der Behausung und vermittelt auch die Verzollung sowohl von Loko- als auch von Transitozollgütern.

— Die Direktion der **Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn** hat beschlossen, statt ihrer Oedenburger Betriebsleitung eine neue Betriebsdirektion daselbst zu errichten.

— Die **Internationale Eisenbahnschlafwagengesellschaft** (Compagnie Internationale des Wagons Lits et des grands Express Européens), welche vor einigen Tagen in Lüttich das Fest ihres 25jährigen Bestandes gefeiert hat, hat auch in Oesterreich einen weitverzweigten Geschäftsbetrieb. Abgesehen von zahlreichen Schlaf- und Speisewagen verkehren auf österreichischen Linien eine ganze Reihe von Luxuszügen, welche die Gesellschaft organisirt hat, so der Ostende-Wien-Express, Ostende-Wien-Constanza-Express, Ostende-Wien-Triest-Express, Wien-Nizza-Cannes-Express, Nord-Süd(Brenner)-Express, Orient-Express (Paris-Wien), Orient-Express (Paris-Belgrad-Konstantinopel und Paris-Bukarest-Konstantinopel). Hierzu kommt in der nächsten Sommersaison noch ein neuer Luxuszug zwischen Wien und Innsbruck.

Belgien.

— Der belgische Eisenbahnminister hat nach Mittheilung des „Hamburger Korrespondent" die Bestimmung erlassen, dass in Zukunft während der guten Jahreszeit besondere **Gepäckwagen**, die je 32 **Fahrräder** aufnehmen können, allen Eisenbahnzügen beigefügt werden sollen, die hauptsächlich von Radfahrern benutzt werden.

Rumänien.

— Seit einiger Zeit beschäftigt sich die rumänische Regierung mit der Frage, wie eine zweckmässige Ausbeutung des unermesslichen **Fischreichthums** zu ermöglichen sei und sie hat zu diesem Zweck bereits Fischausfuhrversuche aus den dem Kronbesitz gehörenden Gewässern des Donaudeltas angestellt. Nach fremden Konsulatsberichten würde die Ausfuhr von Fischen aus Rumänien auf verbrauchskräftige Märkte sehr gewinnbringend sein, da infolge des vorhandenen Fischreichthums in Rumänien Karpfen zu 12 bis 16 ℳ und Schill zu 28 bis 32 ℳ für das Kilogramm zu haben sind.

Vereins-Ausland.

— Für den Fall, dass die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen vom Volke angenommen wird und sodann zur Ausführung gelangt, hat bekanntlich der Bund im Rückkaufsgesetze sich zur **Durchbohrung des Simplons** verpflichtet. Dies aber unter der Vorbedingung, dass die im Staatsvertrage zwischen der Schweiz und Italien vorausgesetzten Subventionen sämmtlich geleistet werden. Das ist bisher italienischerseits noch keineswegs sicher. Die Provinz Mailand hat nur 500 000 Francs bewilligt, das ist 1 000 000 Frcs. weniger, als für sie vorgesehen war, während die Schweiz alle von ihr erwarteten Subventionsbeträge bereits zugesichert hat. Angesichts dessen ist nunmehr das in Mailand für die Durchbohrung des Simplons bestehende Komitee, an dessen Spitze Graf Borromei steht, durch ein Memorial an den italienischen Arbeitsminister mit dem Ersuchen herangetreten, der Staat seinerseits möge die Lücke ausfüllen, da Mailand durch die Subsidien für die Linie Arona-Gavellona mit 3 000 L. für das Kilometer schon zu sehr belastet sei, um seinen Zuschuss für den Simplon zu erhöhen, und endlich auch von der Mittelmeerbahn kein weiterer Beitrag zu erwarten steht, während andererseits die staatlichen Interessen Italiens an der Herstellung des Simplontunnels sehr gewichtige seien. Die italienische Regierung ihrerseits hat indess solche Subventionsleistungen zur Zeit, als sie den Staatsvertrag mit der Schweiz abschloss, abgelehnt. Man wird, schreibt die „Frankf. Ztg.", nunmehr abwarten müssen, ob in diesem Punkte Regierung und Parlament ihre Ansicht ändern.

— Der am 24. d. Mts. in Zürich zusammengetretene Verwaltungsrath der **schweizerischen Nordostbahn** hat den Beschluss gefasst, die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf 10 Tage zu verlängern und ein Generalabonnement nach der Art desjenigen Württembergs einzuführen (vergl. Nr. 3 d. Ztg.) Es sollen beide Neuerungen mit Beginn des nächsten Sommerfahrplans in Kraft treten. Ferner ist die Vergebung einer Lieferung von Lokomotiven, Schienen und Schwellen in der Höhe von 1 538 000 Frcs. beschlossen worden.

— Im **Budget Schwedens** sind für **Bahnbauten** im Voranschlag über 5 000 000 Kr. aufgeführt, nämlich für Verlängerung der Nordbahn und den Bau einer Bahnstrecke im Innern Schwedens. Doch dürfte diese Summe bei weitem überschritten werden, da im Voranschlag weder von der Fortführung der Lulea-Gellivarabahn bis zur norwegischen Grenze noch von der neuen Westküstenbahn die Rede ist. Diese soll eine bessere Verbindung von Gothenburg ab bis zur norwegischen Grenze schaffen, wodurch auch gleichzeitig eine bessere Verbindung zwischen Norwegen und dem Festland herbeigeführt werden würde. Der diese Bahn betreffende Vorschlag fiel im letzten Reichstag wegen einer einzigen gegnerischen Stimme durch. Es wird erwartet, dass die Vorlage auch den diesmaligen Reichstag beschäftigt, sicher aber wird er sich mit der Gellivarabahn zu befassen haben. („Voss. Ztg.")

— Ende 1897 hat in **Spanien** eine Eisenbahngesellschaft ihre Zahlungen eingestellt und zwar die **Tarragona-Barcelona y Francia Eisenbahn** anlässlich des mit der Bahn Madrid-Zaragoza-Alicante zu erneuernden Vertrages.

— Für die Beförderung von Postpacketen will die **englische Postverwaltung** fortan **Motorwagen** verwenden und hat bereits Versuche damit angestellt. Gegenwärtig fährt ein solcher Motorwagen auf der Strecke London-Redhill über Brighton in einer Länge von 77 km. Für die Hin- und Rückfahrt einschliesslich der Aufenthalte für die Abfertigung sind 6¼ Stunden festgesetzt worden. Zum Betrieb wird flüssiges Material verwendet. Angeblich stellen sich die Betriebskosten auf 9 ℳ für das Kilometer. Bekanntlich ist die englische Post nicht so gut daran wie die deutsche Reichspost, welche zur Beförderung ihrer Packete usw. die deutschen Eisenbahnen heranziehen kann, ohne eine angemessene Vergütung dafür zu entrichten. Die englische Postverwaltung muss die englischen Eisenbahnen für ihre

Dienste entschädigen und zwar wie es scheint ziemlich hoch, da sie Versuche anstellt, um billiger fahren zu können.

— **Fürst Chilkow**, der russische Minister der Verkehrsanstalten, hat am 20. d. Mts. eine **Reise nach Sibirien** angetreten, um den Stand der Arbeiten der sibirischen Bahn zu besichtigen und Maassregeln behufs eines rascheren Ausbaues dieser grossen Eisenbahnlinie, die mit Rücksicht auf die Entwickelung der Verhältnisse in Ostasien immer grössere Wichtigkeit gewinnt, zu treffen.

Einer Mittheilung der „Russischen Telegraphenagentur" zufolge handelt es sich bei dieser Reise unter anderem darum, auf der Strecke Tscheljabinsk-Ob, wo unerwartet ein enormer Güterverkehr sich gebildet hat, die Zahl der täglichen Doppelzüge von 3 auf 7 zu erhöhen. Ferner werde schon jetzt nothwendig die Frage einer Trajekteinrichtung über den Baikalsee zu entscheiden. Dort sollen im Sommer Dampfprähme den Verkehr vermitteln, im Winter soll eine elektrische Bahn über das Eis führen.

— Ein Telegramm aus Petersburg meldet, dass die **sibirische Bahn** von Tscheljabinsk bis zum Ob auf einer Strecke von 2 600 Werst für den **regelmässigen Verkehr** eröffnet wurde. 7 bis 10 Züge verkehren täglich. Diese Zahl dürfte — wenn den Angaben der Depesche zu trauen ist — in Anbetracht der grossen Frequenz bald auf 14 bis 20 erhöht werden.

— Mit der Eröffnung der Linie Wladiwostok-Chabarowsk, der grossen **sibirischen Bahn** soll ein **direkter Frachtverkehr** zwischen **Moskau** und **Wladiwostok** eingerichtet werden. Nach dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Moskau soll der Frachtsatz für die ganze Strecke auf 8,50 R. das Pud, nach einer anderen Nachricht auf die Hälfte dieses Betrages festgesetzt werden, also auf etwa 110 ℳ für 100 kg, oder falls die andere Nachricht richtig ist, auf 55 ℳ für 100 kg. Schon in unserem Aufsatz „Zur verkehrspolitischen Bedeutung der sibirischen Eisenbahn" in No. 1 des laufenden Jahrgangs wurde auf die Ueberschätzung des Werthes der sibirischen Bahn für den Durchfuhrgüterverkehr hingewiesen und in der That würde dieser Frachtsatz aufs neue bestätigen, dass bei so grossen Entfernungen die Eisenbahn gegenüber dem Seewege nicht konkurrenzfähig ist. Denn die Schiffsfracht von Odessa nach Wladiwostok schwankt zwischen 3 bis 3,75 ℳ und von Hamburg nach Wladiwostok zwischen 2,50 bis 3 ℳ für 100 kg. Unter diesen Umständen wird sich wenigstens der Massengüterverkehr nach dem östlichen Sibirien nach wie vor auf dem Seewege bewegen und zwar über Wladiwostok bis zu einem ziemlich entfernt liegenden Punkte im Binnenlande. Im Durchfuhrverkehr wird die sibirische Bahn nur für die Verfrachtung hochwerthiger Güter benützt werden können, zumal die Lieferungsfrist, die zwischen Moskau und Wladiwostok auf 30 Tage bemessen werden soll, auf dem Seewege nicht erheblich länger ist.

— Der leitende Direktor der **niederländisch-südafrikanischen Eisenbahn** macht bekannt, dass die Eisenbahnen von Kapkolonie, Orange Freistaat, Natal und der portugiesischen Kolonie nunmehr die vorgeschlagene **Frachtherabsetzung** auf allgemeine Waaren genehmigten; diese tritt in Kraft am 1. März.

— In Newyork verlautet, dass die Verwaltung der **Canadian Pacificbahn** den Vorschlag gemacht hat, den Theil der Seattle und Nationalbahn (früher Seattle Lake Shore und Eastern), der von ersterer zur Zeit unter einer Frachtvereinbarung benutzt wird, anzukaufen. Der Rest der Bahn würde wahrscheinlich von der **Northern Pacific** gekauft werden.

— Nach Briefen von **Klondike** werden Tonnen Gold von dort verschifft werden, sobald die Schiffe fahren können. Die Zahl der Goldgräber, die schon jetzt die Reise nach dem „neuen Eldorado" antritt, ist grösser als die derjenigen, welche nach Südafrika oder Kalifornien zog, als das Goldfieber dort herrschte. Fünf Eisenbahngesellschaften haben schon 45 000 Fahrkarten an die Goldsucher verkauft. Zwei Pacific-Dampfschifffahrtsgesellschaften haben sich verbindlich gemacht, 20 000 Fahrgäste zu befördern. Jeder Winkel der Erde liefert die Goldfieberkranken. Die Transportgesellschaften erhalten Briefe von Südamerika, Russland, Jerusalem, Skandinavien und Italien. Ein Bergmann, der von Klondike nach den Vereinigten Staaten kommt, ist bald von einer Menschenmenge umgeben, als ob er ein berühmter Faustkämpfer wäre. Er kann sich vor Besuchern und Briefen nicht retten. Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften thun auch noch ihr bestes, das Goldfieber zu verstärken. Ganze Züge von Flugschriften über die Herrlichkeiten von Klondike werden durch das Land geschickt und verbreiten die Kunde in das kleinste Dorf. Man schätzt die Zahl der Goldsucher, die im Frühjahre durch die Vereinigten Staaten nach Klondike fahren wollen, auf 200 000.

— Im Vordergrunde der überseeischen Interessen aller europäischen Industriestaaten steht China. Bekanntlich hat sich ein sehr einflussreiches und kapitalkräftiges belgisch-französisches Syndikat gebildet, welches bezweckt, den betreffenden Eisenwerken die grossen **Eisenbahnprojekte in China** zuzuwenden. Nach belgischen Meldungen hat soeben ein hervorragender belgischer Staatsbahningenieur die Reise nach China angetreten, um dem bereits in China befindlichen Komitee mit weiteren Hilfsmitteln an die Hand zu gehen. Sache der deutschen Eisenindustrie ist es, wie die „Rhein.-Westf. Ztg." zu dieser Angelegenheit richtig bemerkt, diese Anstrengungen des fremden Wettbewerbes nicht aus den Augen zu verlieren und ebenfalls rechtzeitig zur Stelle zu sein, wenn es gilt, das Himmlische Reich durch Schienenwege zu erschliessen. Man weiss, wie die rührige belgische Eisenindustrie sich z. B. in Russland bereits ein wirksames Feld ihrer Thätigkeit erobert hat und dadurch dem belgischen Nationalwohlstand neuen Zuwachs sichert und grosse Fortschritte macht. („Hamb. Corresp.")

— Wie die „Rev. Industr." berichtet, haben die belgischen und französischen Industriellen, welche dem belgischen Syndikate für die chinesischen Eisenbahnen angehören, beschlossen, ihre Betheiligung zu erhöhen, um das ganze Eisenbahnunternehmen, Linie **Hankau-Peking**, zu sichern.

— Einige Andeutungen über die Führung einer **Eisenbahn** von **Kiaotschau** aus in das **Innere Chinas** macht Eugen Wolf im „Berl. Tagebl." Zunächst wäre die Hauptstadt Kaifungfu in der Provinz Honan mit Kiaotschau zu verbinden, sie würde die wichtigsten Bergwerksbezirke der Provinz Schantung und die bedeutenderen Handelsplätze berühren und 800 km lang werden. Nach Wolf's Angaben würde sie ein Gebiet durchschneiden, dessen Einwohnerzahl derjenigen des Deutschen Reiches nahekommt, und dem deutschen Handel die fruchtbare Ebene erschliessen, die sich von Peking nach Süden bis an das Gebirge erstreckt, welches die Wasserscheide zwischen den Yangtse- und Hoanghoflüssen bildet.

— **Baurath G. Hildebrandt**, der, wie bereits gemeldet, vom Vizekönig der Hu-Provinz zum ständigen Berather für die Hangkau-Pekinglinie berufen worden ist, stammt nach der „V. Z." aus Bitburg bei Trier, studirte Mitte der siebziger Jahre in Berlin und legte 1884 die Prüfung für den preussischen Staatsdienst ab. Er war zunächst in Stolberg mit Vorarbeiten für die linksrheinische Eisenbahndirektion Köln beschäftigt und wirkte dann bei der Abtheilung IV der Eisenbahndirektion als Bauingenieur im Centralbüreau zu Köln. Er liess sich vor etwa $2^1/_2$ Jahren beurlauben und war bisher als leitender Ingenieur bei der Imperial Chinese Railway Association thätig. Bekanntlich sind einige andere deutsche Eisenbahningenieure in Siam thätig unter der Leitung des **Generaldirektors der siamesischen Bahnen**, des früheren preussischen Eisenbahningenieurs Karl **Bethge** in Bangkok. Bethge war Anfang der achtziger Jahre neben dem kürzlich in Berlin verstorbenen Regierungsbaumeister Richter, späteren Konsul in Nisch, in der Eisenbahnabtheilung des serbischen Verkehrsministeriums zu Belgrad thätig und ging dann später nach Ostasien. Mit ihm arbeitet gegenwärtig in Bangkok der königliche Regierungsbaumeister Hermann Gehrtz, ein Studiengenosse Hildebrandt's.

Allgemeines.

— Nach Mittheilungen auswärtiger Blätter soll Ingenieur Otto Strohbach einen **elektrischen Stationsanzeiger** erfunden haben, der durch seine leichte Handhabung und einfache, sinnreiche Konstruktion von grossem praktischen Werthe ist. Jeder, der grössere Strecken im Eisenbahnwagen zurückgelegt hat, wird die Erfahrung gemacht haben, wie angenehm es ist, zu wissen, wo man sich befindet. Speziell zur Nachtzeit oder bei strenger Kälte im Winter ist die Orientirung ungemein erschwert, ja fast unmöglich. Der neue elektrische Stationsanzeiger soll diesen Uebelstand aus der Welt schaffen. Ein Druck des Zugführers auf einen Taster, und an jedem Abtheil erscheint — zur Nachtzeit transparent — der Name der nächsten Station. Der elektrische Stations- und Reklame-Meldeapparat für Eisenbahnen besteht aus einem Holzgehäuse mit Glasverschluss, in welches der Apparat, welcher auf einer Grundplatte aufmontirt ist, eingeschoben wird. Die Handhabung des Apparates ist überaus einfach. Der Zugführer hat in seinem Abtheil einen Taster. Durch das Niederdrücken desselben wird der Strom eingeschaltet und dieser bewegt in sämmtlichen Wagen die Schildertafeln um ein Feld nach vorne, sodass die jeweilige Station, in der sich der Zug befindet, in allen Abtheilen auf einmal sichtbar wird.

— Der **Lokomotivenbau** hat nirgendwo einen solchen Aufschwung genommen, wie in den Vereinigten Staaten. Dort liefert eine Fabrik von 1400 Arbeitern im Jahre 300 Lokomotiven, eine ebensolche in Schottland aber nur 112. Man führt diese grössere Leistungsfähigkeit der Amerikaner zurück auf das System der austauschbaren Lokomotivtheile, auf die Bezahlung von Stücklöhnen, auf die grössere Lenkbarkeit und Willigkeit der Arbeiter, auf die umfangreiche Verwendung von Maschinenwerkzeugen. Die grösste amerikanische Lokomotivenbauanstalt, gleichzeitig die grösste der Welt, vermag im Jahre bis zu 1000 Lokomotiven herzustellen. Als vor fast 4 Jahren Japan grosse Anstrengungen machte, starke Truppenkörper und Vorräthe aller Art nach der Küste zu schaffen, bewährten sich die amerikanischen Lokomotiven vor den englischen, so dass von ersteren seitdem etwa 50 nachbestellt wurden. Als aber Russland zur Bewältigung der Beförderung der anlässlich der Krönungsfeierlichkeiten vor 2 Jahren nach Moskau zusammenströmenden Volksmassen rasch 60 Lokomotiven mehr brauchte, konnten die englischen Fabriken sie innerhalb der gesteckten Frist von 2 Monaten nicht liefern, während die amerikanischen sie innerhalb 6 Wochen fertigstellten, obwohl die Bauart derselben etwas von der der amerikanischen verschieden war. Und so sind denn abermals Vertreter der russischen Regierung unterwegs, um mit den amerikanischen Fabriken wegen Lieferung von nicht weniger als 400 Lokomotiven für die grosse sibirische Eisenbahn zu unterhandeln. Innerhalb der 5 Jahre 1893 bis 1897 ist denn auch die Ausfuhr amerikanischer Lokomotiven von 195 auf 338 gestiegen. Russland, das vor 1895 amerikanische Lokomotiven überhaupt nicht hatte und in diesem Jahre nur einen Versuch mit 2 solchen machte, bestellte schon im Jahre 1896 deren 74 in den Vereinigten Staaten.

— Der „Electrical Engineer“ weiss von einem Falle zu berichten, in dem der **Bau einer elektrischen Eisenbahn in 22 Stunden** ausgeführt wurde. Die betr. Bahnlinie — am Orte Bound Brook im Staate Newyersey — die eine Länge von 4 km besitzt, war zwischen 2 elektrischen Firmen strittig, da beide das Recht zum Bau und Betrieb der Bahn für sich in Anspruch nahmen. Da nun jede der Parteien gewärtig sein musste, dass der Bau durch eine von der anderen Gesellschaft herbeigeführte gerichtliche Entscheidung verhindert werden würde, so entschloss sich die Newyork und Philadelphia Traction Company den Bau innerhalb eines Sonntags auszuführen, da an diesem Tage gerichtliche Verfügungen nicht vollzogen werden dürfen. Die Centrale zur Abgabe des nöthigen elektrischen Stromes war schon vorher gebaut unter der Angabe, dass die Kraftstation zur Beleuchtung eines Hotels dienen sollte. Am Sonnabend Nachmittag wurden 250 Arbeiter aus Baltimore und 300 Arbeiter aus Philadelphia mit Sonderzügen nach Bound Brook gebracht, wo sie kurz vor Mitternacht ankamen. Um 1 Uhr Morgens begann die Arbeit mit dem Aufreissen des Strassenpflasters behufs Einbettung der Schwellen. Um 2 Uhr wurde an dem einen Ende mit dem Legen der Schienen begonnen und in dem Maasse, wie diese Arbeit fortschritt, folgte eine Abtheilung von Arbeitern, die die Schienenverbindungen herstellte. Gleichzeitig wurde die Errichtung der Maste für die elektrische Oberleitung längs der ganzen Linie in Angriff genommen, und um 10 Uhr Vormittags ging man bereits an die Anbringung der Leitung selbst. Ausserdem war noch eine Leitung von 600 m Länge zur Verbindung der Bahn mit der Kraftstation zu legen, auch eine Fachwerkbrücke von 30 m Spannweite musste gebaut werden. Alle diese Arbeiten waren in 22 Stunden erledigt, so dass um 11 Uhr Nachts desselben Tages der erste elektrische Wagen die Linie befahren konnte.

— Nachdem die Versetzung von Häusern von einer Stelle an eine andere für die amerikanischen Ingenieure eine gewohnte Sache ist, sollen sie jetzt auf eine **Versetzung von Brückenpfeilern** gekommen sein. Nach einem angeblich zuverlässigen Bericht einer englischen Zeitschrift haben die Ingenieure der nördlichen Pacificeisenbahn einen der Pfeiler der Eisenbahnbrücke über den Missouri bei Bismarck, der Hauptstadt des Staates Norddakota, um 7 Fuss nach der Seite gerückt. Das Fundament dieses Pfeilers erschien nämlich nicht zuverlässig genug, und man stützte daher die Brücke an dieser Stelle provisorisch durch ein Gerüst, schob den Pfeiler beiseite, wird nun die Fundamente desselben besser befestigen und dann den Pfeiler wieder an seine alte Stelle rücken.

— Seit langer Zeit beklagen sich die Transportunternehmer und Empfänger von Baumwolle darüber, dass die **Anfertigung der Baumwollballen** aus Amerika recht mangelhaft sei. Die Formen und Ausdehnungen der Ballen, die aus den verschiedenen Gegenden Nordamerikas kommen, sind sehr veränderlich; sie wiegen durchschnittlich 200 bis 230 kg und ihre Ausdehnungen betragen etwa 1,60–1,80 m Länge, 85 cm Breite und 70 cm Höhe. Diese Ballen werden auf der Baumwollpresse des Produktionsdistrikts durch mächtige hydraulische Maschinen von einer Kraft von etwa 2000 t gepresst und man schätzt ihre Dichtheit auf ungefähr 22 amerikanische Pfund für den Kubikfuss. Der auf diese Weise geformte Ballen wird mit einer groben Umhüllung von Jute umgeben, die durch 8 eiserne Reifen festgehalten wird. Diese zweite Operation geschieht in wenigen Sekunden, schliesst aber bedenkliche Folgen in sich ein. Die schon in den ursprünglichen Ballen fest eingeschlossene und gepresste Luft zerreist und zerstört die Baumwollfasern und beraubt die Baumwolle somit ihrer textilen Eigenschaften. Nichtsdestoweniger, infolge der Schnelligkeit jener Operation, bleibt der grösste Theil der Luft im Ballen eingeschlossen, und wenn aus diesem oder jenem Grunde, bei der Bemusterung zum Beispiel, einer der Reifen abgenommen wird, erzeugt diese Luft, indem sie sich ausdehnt, eine Schwulst, einen Bruch, welcher die Stauung sehr erschwert. Um all diesen Schäden abzuhelfen, haben nach einem Bericht der „Weserztg.“ Chicagoer Ingenieure für die „American Cotton Company“ Maschinen aufgestellt, um die neue Packung, „runde Ballen“ genannt, zu formen, obwohl diese Ballen thatsächlich cylinderisch sind. Die Baumwolle wird zu einer endlosen, ganz regelmässigen bandartigen Masse geformt, welche auf eine Stahlspindel gewunden wird. Diese Methode sichert dem Ballen eine beinahe absolute Gleichmässigkeit, man stösst allmählich den grössten Theil der zwischen den Baumwollfasern gebliebenen Luft aus. Es sind nur 6 bis 8 Sekunden zur Anfertigung eines solchen Ballens nöthig und für ihn genügt ein Druck von nur 10 t, was den Vortheil hat, dass die Baumwollfaser nicht beschädigt wird. Durch den neuen Prozess werden auch die Kosten der Herstellung der Ballen beträchtlich verringert. Was die Assekuranz angeht, so ist der Vortheil nicht weniger bedeutend. Man hat wiederholt versucht, solche neue Ballen in Brand zu setzen, doch das Feuer bleibt nur oberflächlich, infolge dessen reduzirten die Assekuradeure ihre Prämien für die neue Packung. Was das Verhalten der amerikanischen Baumwollexporteure angeht, so ist bemerkenswerth, das kürzlich 32 Centren der „Southern Region“ sich entschlossen haben, das neue Verfahren anzunehmen. Dem „Manchester Guardian“ zufolge sind die kürzlich in England angekommenen Ballen des neuen Systems zur vollständigen Zufriedenheit der englischen Spinner ausgefallen. In Genua haben die mit dem Dampfer „Istria“ angekommenen neuen Ballen die gleiche günstige Beurtheilung gefunden. In der That genügt es, bei Ankunft der „runden Ballen“ in der Spinnerei denselben eine Eisenstange durch den Mittelpunkt zu stossen; dann lässt sich die Baumwolle ohne Widerstand abrollen, um ohne weiteres in die zum Lösen der Baumwollfasern bestimmte Maschine zu fallen. In Bremen sind einige Partieen von „runden Ballen“ angekommen, welche an mehr denn 30 der bedeutendsten Spinner Deutschlands vertheilt wurden; die Meinungsäusserungen dieser Spinner sind im allgemeinen recht günstig für das neue System gewesen. Das „Bulletin des Ventes de Coton“ in Havre schreibt, dass die dort eingetroffenen 100 „runden Ballen“ unter die Spinner vertheilt worden sind, und man einem günstigen Resultat entgegensieht. Fast alle Interessenten für Baumwolle legen dem neuen Verfahren, welches auch für die Eisenbahnverwaltungen von Wichtigkeit ist, die grösste Bedeutung bei.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Auf dem an der Strecke Insterburg-Lyck zwischen Wiekischken und Goldap belegenen Haltepunkte Kuddern können vom 1. Februar 1898 ab Eil- und Frachtstückgüter ohne Beschränkung des Gewichts abgefertigt werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen. (238)

Königsberg i. Pr., den 16. Januar 1898.

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Strecke Kiel-Ascheberg zwischen den Stationen Preetz und Ascheberg gelegene Personenhaltepunkt Kühren in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkt für den allgemeinen Güterverkehr in Wagenladungen sowie für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 250 kg sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die neue Haltestelle nicht geeignet, auch ist die Abfertigung von lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau hier.

Altona, den 19. Januar 1898. (239)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony trans. Am 1. Februar d. J. wird die Station Gevelsberg (Nord) des Direktionsbezirks Elberfeld mit den für Gevelsberg = Haufe vorgesehenen Frachtsätzen in den Artikeltarif 1 A und B für Eisen und Stahl etc. einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Auskunftsstellen.

Breslau, am 22. Januar 1898. (240)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ist zum badisch - württembergischen Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der I. Nachtrag erschienen. Durch denselben werden die Stationen Benningen a/N. und Mingolsheim in den Tarif einbezogen, sowie die Tarifentfernungen für die Stationen der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach (ausgen. für Lahr und Langenwinkel) um 1—4 km erhöht. Die dadurch entstehende geringfügige Frachterhöhung tritt jedoch erst auf 15. März d. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrags können durch unser Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. Januar 1898.
Generaldirektion. (241)

Hamburg - mecklenburgischer Eisenbahnverband. Im Gütertarif vom 1. Januar 1896 erhält die Ziffer 7 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab folgende Fassung:

„7. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt."

Auf den Verkehr zwischen Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn findet diese Tarifänderung keine Anwendung.

Schwerin, den 22. Januar 1898.
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, (242)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Falkenberg O/S. und Tillowitz des Bezirks Kattowitz als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. des Gütertarifs der Gruppe II aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Kattowitz, den 19. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (243)

Am 1. Februar d. J. tritt ein **Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken** im Versande von den Stationen Bestwig und St. Andreasberg des Direktionsbezirks Cassel, Braubach und Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M., Hettstedt des Direktionsbezirks Halle a. S., Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks Kattowitz, Call, Mechernich, Münsterbusch und Stolberg-Hammer des Direktionsbezirks Köln, Gernrode, Langelsheim, Lautenthal, Frankenscharrn, Hütte und Oker des Direktionsbezirks Magdeburg nach sämmtlichen Stationen der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Kraft. Der Ausnahmetarif findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht. Die Fracht wird nach den im Kilometerzeiger der Gütertarife angegebenen Entfernungen zu den Sätzen des Spezialtarifs II berechnet.

Die Frachtsätze für Gernrode a. Harz sind nur gültig für Sendungen, welche von Stationen der Gernrode-Harzgeroder Schmalspurbahn kommen.

Köln, den 20. Januar 1898. (244)
Namens der betheiligten Verwaltungen
königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Für den Bereich der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie deren Verkehr mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 ab in den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 unter I 1 A (Frachtsätze des Spezialtarifs III) der Artikel „Blut, getrocknet (Blutstücke oder Blutkucken)" einbezogen.

Berlin, den 20. Januar 1898. (245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr. Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren hat mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 eine vom bisherigen Wortlaut abweichende, erweiterte Fassung erhalten.

Näheren Aufschluss ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, im Januar 1898. (246)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Die Station Dutzendteich wurde in den Ausnahmetarif Nr. 2, Abtheilung d (Holzsägemehl als Streumittel) einbezogen.

Auskunft über diese Ausnahmefrachtsätze ertheilt die genannte Station.

München, im Januar 1898. (247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896 betr. Mit Wirkung vom 1. Februar 1898 wird die Station Lobositz A. T. B. mit den für Lobosic St. E. G. gültigen Frachtsätzen in das obenbezeichnete Tarifheft aufgenommen.

München, im Januar 1898. (248)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc. Mit dem 15. Februar d. J. wird die Station Dobris der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Im Ausnahmetarif (vom 1. September 1897) für diesen Verkehr ist auf Seite 9 (Schnitttafel II) die Station Dobris mit dem Theilfrachtsatze von 136 Hellern für 100 kg nachzutragen.

Ferner sind ebendaselbst, mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab. die Theilfrachtsätze für Station Garsten von 153 auf 155 und für Station Villach von 203 auf 213 Heller zu berichtigen.

Breslau, den 20. Januar 1898. (249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Zu Theil IIa Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag IV in Kraft. (Gratis.)

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate.

Strassburg, den 18. Januar 1898. (250)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Getreidetarif Theil III, Heft 3. (Verkehr mit Böhmen, Mähren und Schlesien.)

Am 1. Februar 1898 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

München, im Januar 1898. (251)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Kohlen- und Koksverkehr nach Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen usw. Mit dem 15. Februar d. J. wird die Station Vares der bosnisch - herzegowinischen Staatsbahnen für Kokssendungen in den im Tarif vom 1. Oktober 1893 für den vorgenannten Verkehr auf Seite 9 befindlichen Anhang, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Kokssendungen, einbezogen. In der Schnitttafel b dieses Anhanges (Theilsätze vom Schnittpunkt bis zu den Empfangsstationen) ist die Station Vares mit dem Theilfrachtsatz von 130,5 kr. für 100 kg nachzutragen. Ausserdem kommt für die Umladung der Sendungen in Bosna-Brod eine Gebühr von 1 kr. für 100 kg zur Erhebung. Das Abladen der Sendungen von den Eisenbahnwagen in Vares liegt dem Empfänger ob.

Auf den Linien der bosnisch - herzegowinischen Staatsbahnen werden die vorbezeichneten Kokssendungen befördert nach Maassgabe der Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Breslau, den 19. Januar 1898. (252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr. Gruppe III/VI. Von Station Salzgitter nach Stettin gelangt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ein Ausnahmefrachtsatz für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See in Höhe von 0,64 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Frankfurt a. M., den 21. Januar 1898.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion. (253)

Brölthaler - Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Mit Gültigkeit vom 1. Fe-

bruar d. J. kommt für den Verkehr von Stationen der Brölthalbahn nach Letmathe ein Ausnahmetarif für Zinkerze zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterabfertigungen zu erfahren ist.

Mit dem gleichen Tage wird das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Positionen:

7. Torfstreu und Torfmull,
8. Erze, auch aufbereitete usw. wie im Spezialtarif III genannt,

ergänzt. (254)

Frankfurt a/M., den 20. Januar 1898.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr. Das Waarenverzeichniss des Umschlags-Exporttarifes, Abtheilung C für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, im Frankfurt a/M. etc.-bayerischen Gütertarife vom 1. Januar 1891, erhält mit Gültigkeit vom 1. l. Mts. ab eine von den bisherigen Bestimmungen abweichende, erweiterte Fassung.

Vom 1. Februar l. J. an werden die Stationen Bad Kissingen, Doos, Roth a/S., Schwabach und Würzburg in diesen Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, im Januar 1898. (255)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarife und zu dessen Anhang vom 1. April 1896 je ein Nachtrag III in Kraft. Beide Nachträge enthalten u. a. neue Frachtsätze für die Station Schallau der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, sowie veränderte Frachtsätze für einige sächsische Stationen und für die Station Franzensbad der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn (für letztere nur im Verkehre mit Littitz und Nürschan der k. k. österreichischen Staatsbahnen). Die durch den Nachtrag III zum Tarife eintretenden Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen haben erst vom 15. März d. J. an Gültigkeit.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 21. Januar 1898. (256)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. treten in Kraft: der Nachtrag III zum Theil II (gemeinschaftliches Heft) und die Nachträge V zu den Heften C 1 bis 5. Der Nachtrag III zum Theil II enthält Berichtigungen und Ergänzungen. Durch die Nachträge V werden Tarifsätze für Stückgut für die Station Barmen-Loh eingeführt, welche nur auf die nach dem städtischen Viehhofe bestimmten Sendungen von frisch geschlachtetem Vieh und frischem Fleisch in Wagenladungen anzuwenden sind. Ferner wird durch dieselben die Station Düsseldorf-Hafen in die Ausnahmetarife 6, 7 und 11 einbezogen und eine Aenderung der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 8 und 9 durchgeführt. Aufgehoben werden durch die Nachträge die Frachtsätze zwischen Stationen der niederländischen Bahnen (ausschliesslich der Lüttich-Maestrichter Bahn) einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Cassel andererseits. Die eintretenden Erhöhungen erlangen erst vom 15. März d. J. Gültigkeit.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 19. Januar 1898. (257)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarife (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 in Kraft, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April 1897 aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a. M. in die Direktionsbezirke Elberfeld und Köln übergegangenen Stationen, für mehrere neu eröffnete Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln, St. Johann-Saarbrücken und Münster, sowie für die Station Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn; anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für einzelne Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld; Erweiterung und Aenderung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 2 und 4; einen Ausnahmetarif 4b für Mergel zum Düngen von Station Velpe; Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 4a, 5b, 6, 7c, 11, 17 und A, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Münster, den 24. Januar 1898. (258)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarife (Heft 2) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Ausser einzelnen, bereits veröffentlichten Tarifänderungen enthält derselbe:

Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts und der „Besonderen Bestimmungen“ unter II A, II B, II C, II D, II E (I und II), II F und II G des Gütertarifs, Entfernungen und Ausnahmetarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen der vormaligen hessischen Ludwigs- und oberhessischen Bahnen, für die aus den Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken in den Direktionsbezirk Mainz übergegangenen Stationen, sowie für einzelne, inzwischen neu eröffnete Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, anderweite Entfernungen für verschiedene ältere Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 15. März d. J. gültig.

Bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für die Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem Nachtrage 6 enthalten sind, werden aufgehoben:

1. der Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband, Theil II, Heft C — Güterverkehr mit Stationen der hessischen Ludwigsbahn, und zwar Heft I, II und IV vom 1. April 1890 und Heft III vom 1. Oktober 1893;
2. der Gütertarif für den westdeutschen Verband, Theil II, Heft I vom 1. September 1890;
3. der Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-oberhessischen Verkehr, Theil II vom 1. November 1896;
4. der Gütertarif (Heft 1) für den westdeutschen Privatbahnverkehr vom 1. August 1895.

Die in den Nachtrag 6 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Münster, den 23. Januar 1898. (259)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Am 15. Februar d. J. tritt zum Theil II, Heft I des Verbandsgütertarifs für den niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. vom 1. September 1885 der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe betrifft Ergänzungen zum Nachtrag VII sowie Schliessung der Station Veenenburg und Eröffnung der Stationen Hillegom und Lisse der holländischen Bahn.

Köln, den 22. Januar 1898.

Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion. (260)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Tarif für Pflaumentransporte von Brcka und Gunja (Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen) nach Passau transit (Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen) für Paris und weiter. Für die Beförderung von Pflaumen getrocknet und Pflaumenmus in Fässern werden bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Brcka und Gunja (Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen) mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach Passau transit (k. k. österr. St. B.) 10000 kg Francs Gold für 1000 kg
Brcka .	40,20
Gunja .	39,40

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein.

Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbande seit 1. Januar 1895 bestehenden Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau transit (für Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Hierdurch wird die Kundmachung 2573 in Nr. 90 dieses Blattes vom 20. November 1897 aufgehoben.

Wien, am 16. Januar 1898. (261)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Berichtigung des Lokalgüter-Tarifes Theil II, Heft 2, Abschnitt D. Im Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt D, gültig vom 1. Januar 1898, sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 382 ist in dem Verzeichnisse der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen, unter „V. Ausnahmetarife“ zwischen „Holzkohlen“ und „Holzkohlensäcke, leer zurückgehende“ der Artikel „Holzkohlenbriquettes ..... Ausn.-T. IV“ und

auf Seite 383 ist in der Nomenklatur des Ausn.-T. IV unter a) zwischen „Holzkohlen

der Pos. H 25“ und „Holzsägespäne“ der Artikel: „Holzkohlenbriquettes der Pos. H 26 a und b“ einzuschalten; ferner ist auf Seite 397 im Anhange zum Abschnitte D die Artikelbezeichnung im Ausn.-T. IV „Holzkohlenbriquettes der Pos. H 26“ durch Beifügung von a und b zu ergänzen.

Die Berichtigung im Tarifwege wird gelegentlich der Hinausgabe des nächsten Nachtrages zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 2 erfolgen.

Wien, am 18. Januar 1898. (262)

Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf transit. Die in Nr. 95 dieses Blattes vom 8. Dezember 1897, fortl. Nr. 2717, verlautbarte Kundmachung erhält im Eingange nunmehr den folgenden Wortlaut:

„Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898.“

Der übrige Theil der citirten Kundmachung bleibt unverändert.

Wien, am 20. Januar 1898. (263)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Berichtigung. Im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1898 sind bei der Lokalbahn Budweis-Salnau sub „VII. Ermässigte Frachtsätze für einzelne Relationen“ auf Seite 535 mit sofortiger Gültigkeit folgende Berichtigungen durchzuführen:

In Post Nr. 1 sind in der 2. Rubrik vor den Worten „Cement auch“ das Wort „Holz“ und in der 3. Rubrik vor „C, 6“ die Worte: „H. 18, Punkt 1 exklusive Stamm- und Stangenholz“ einzuschalten; dagegen sind in derselben Postnummer in der 2. Rubrik unter dem Striche nach „Holz“ die nachfolgenden Worte „der Pos. H, 18, Punkt 1 exklusive Stamm- und Stangenholz“ zu streichen.

Die Berichtigung im Tarifwege wird gelegentlich der Hinausgabe des nächsten Nachtrages zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 3 erfolgen.

Wien, am 21. Januar 1898. (264)

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar d. J. wird die in dem Tarif für die Ausgabe von Monatskarten im Berliner Stadt- und Ringbahn- und im Berliner Vorortverkehr vom 1. April 1895 unter B § 1 enthaltene Bestimmung über Beibringung der Hausstandszugehörigkeitsbescheinigungen zur Erlangung von Monatsnebenkarten durch folgenden Zusatz ergänzt:

Von der Forderung einer solchen Bescheinigung kann jedoch abgesehen werden, wenn die Familienverhältnisse des Inhabers der Stammkarte dem Stationsvorstande oder Schalterbeamten genau bekannt sind.

Die vorstehende neue Bestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Berlin, den 21. Januar 1898. (265)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederlausitzer Eisenbahn. In den Binnenpersonentarif der niederlausitzer Eisenbahn wird folgende Zusatzbestimmung zu § 12 der Verkehrsordnung neu aufgenommen:

Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12 Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;

b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3 Tage vor bis zu dem 8 Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;

c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Berlin, den 21. Januar 1898. (266)

Die Direktion.

---

3. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 54 für das Jahr 1897 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Cüstrin-Vorstadt verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 34, 35 und 37 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 12. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 158 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 13. Januar 1898. (267)

Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar Eisenbahn. Der Bedarf von wasserdichten Hanfdecken zum Bedecken von offenen Güterwagen soll durch öffentliches Ausschreiben gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Unterzeichneten eingesehen und auf postfreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Wagendecken sind bis Montag, den 31. dieses Monats, Vormittags 10 Uhr versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Wagendecken“ an den Unterzeichneten hier einzureichen.

Darmstadt, den 19. Januar 1898. (268)

Der Hauptmagazins-Verwalter.
Rullmann.

Anzeigen.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen

Beste

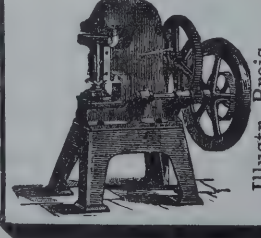
und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Thieme's
Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

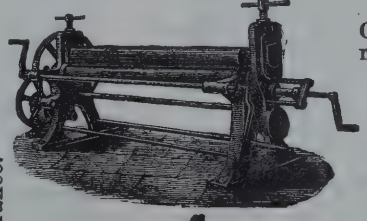
Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille. **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

Nr. 2. Jahrgang 1898. **Berlin, am 26. Januar 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	85	1	Ballen	Wachstuch —	12	1	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
2	A D	—	1	—	Pferdevordergeschirr, alt	5	2	Stade	K. E.-D. Hannover	
3	A H	770	1	Korb	Eisenwaaren —	50	3	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
4	A M	4094	1	Kiste	leer —	—	4	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Altenburg.
5	A P	364	1	„	leer —	110?	5	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
6	A S	317	1	Pack	2 leere Körbe —	10	6	Elberfeld	„	
7	A S	6781	1	Kiste	Wurst —	23	7	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
8	A S	1003	1	—	Tisch —	—	8	Essen Hptb.	„	
9	B	—	1	Stück	Rost —	4	9	Worms	Direktion Mainz	
10	B	1991	1	Ballen	gefüllt —	70	10	„	„	Worms bezettelt.
11	B	—	1	—	Absperrschieber —	13	11	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
12	B	3295	1	—	gerades Ofenrohr —	1,5	12	Altenhundem	„	
13	B	13	1	Koffer	Stärke —	15	13	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
14	B	1	1	Sack	Kartoffeln —	46	14	Northeim	K. E.-D. Cassel	
15	B	4	1	Pack	Säcke —	8	15	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarb.	
16	B H	6981	1	—	Mangel —	80	16	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
17	B H	—	1	Sack	Kartoffeln —	64	17	Dortmund Bm.	„	
18	B K	6184	1	—	l. Korbflasche —	—	18	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
19	B M E	18	1	Kollo	Kette —	9,5	19	Düsseld.-Derend.	„	
20	B M	13634	1	—	leere Kiste —	7	20	Bremen	K. E.-D. Hannover	
21	B M K	4828	1	—	leeres Bierfass —	37	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	B N	17898	1	Kiste	Konserven —	47	22	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
23	B & S	2112	1	„	leer —	21	23	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin.
24	B V	8349	1	„	Webwaaren —	85	24	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
25	B V	VII	2	—	Fensterflügel mit Glas	45	25	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
26	C	—	1	—	Ofen —	59	26	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
27	C A	—	4	Stück	Ofenröste —	3	27	Worms	Direktion Mainz	
28	C B	14737	1	Kiste	Lackfirniss —	58,5	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	C C	12398	1	„	? —	168	29	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Alexandrien.
30	C G H	3765	1	„	Chokolade —	14,5	30	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
31	C H C	5473	1	Fass	Gurken —	—	31	Dortmund B. M.	„	
32	C P	33	1	Sack	Haselnüsse —	50	32	Essen Hptb.	„	
33	C T	7585	1	—	leere Kiste —	41,5	33	Bremen	K. E.-D. Hannover	
34	C T	5288	1	Kiste	Stiften —	75	34	Worms	Direktion Mainz	
35	C V	3798a	1	„	Weihnachts-Kakes —	10	35	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bielefeld.
36	C V	8	1	„	leer —	2	36	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
37	D	—	1	—	Eisenstange —	45	37	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
38	D C	999	1	Kollo	Rundstahl —	207	38	Duisburg	„	
39	D E	3332	1	Kiste	email. Blechwaaren	29	39	Essen Hptb.	„	
40	D E	—	1	—	leerer Korb —	3	40	Worms	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
41	D G Z	117	1	—	leeres Fass —	70	41	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
42	D L	—	1	Sack	Gyps —	52	42	Kiel	K. E.-D. Altona	
43	D/L	—	1	Rolle in Leinen	ansch. Linoleum —	—	43	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
44	D O	—	1	—	eisernes Rohr —	38	44	Hochfeld Rh.	„	
45	D W H L	27745 27757	2	—	leere Oelfässer —	64	45	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
46	E	—	10	Kolli	Achsbuchsen —	20	46	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
47	E	4	1	Pack	Gasrohre —	40	47	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
48	E A N	6251	1	—	Spielwagen —	2	48	„	„	
49	E C W	390	1	Tonne	Heringe —	150	49	Emden	K. E.-D. Münster	*)
50	E E	7200	1	Bund	4 Schraubenmuttern	10,5	50	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
51	E H	171	1	—	leere Kiste —	2	51	Elberfeld	„	
52	E H	—	1	—	leerer Schliesskorb —	7	52	Elberfeld Eilg.	„	
53	E L	—	1	—	leerer Fleischkorb —	19	53	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	

*) Verkauft, Fass trägt am Spundloch die Bezeichnung Emden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
54	E L	2601	1	Kiste	Eisentheile —	21	54	Gotha	K. E.-D. Erfurt	*)
55	E O Z	68	2	—	gusseis. Thürchen —	4	55	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
56	E S	8783	1	Sack	Salz —	100	56	Düsseld.-Derend.	„	
57	E S	3877	1	Kiste	? —	13	57	Remscheid	„	
58	E V	45283	1	—	1. Weinfass —	25	58	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
59	F	—	1	—	eis. Platte (Herdtheil)	4	59	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
60	F	108	1	Kiste	Bürstenwaaren —	108	60	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Dortmund-Westheim bezettelt.
61	F B	330	1	„	Eule (zum Ausstopfen)	9	61	Westheim	K. E.-D. Cassel	
62	F D	—	1	Parthie	Eisenwaaren —	—	62	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
63	F K	9677	1	Bund	Stahl —	40	63	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
64	F K	11858	1	Kollo	Ofenrohre —	5,5	64	Bremen	K. E.-D. Hannover	
65	F K	—	1	Kiste	leer —	5	65	„	„	
66	F M	2	1	Koffer	Kleider —	73	66	Hamm	K. E.-D. Essen	
67	F P	1	1	Ballen	Fussmatten —	133	67	Essen Hptb.	„	
68	F S	6061/2	2	Kisten	Kerzen —	30	68	Mülheim Rhr.	„	bezettelt: Nordhausen-Eisenach.
69	F S	2143	1	Fass	Branntwein —	266	69	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
70	F W	4876	1	—	Filtrirapparat —	87	70	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
71	F Z	—	1	Paar	Rouleaux —	—	71	Essen, Hptb.	„	
72	G	38875/6	2	—	Spiralen —	25,5	72	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
73	G	1	1	Ring	Draht —	20	73	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
74	G	15	1	Kiste	Porzellan u. Glas —	30	74	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
75	G B	25	1	Sack	Flachsabfall —	24	75	Mülheim Rhr	K. E.-D. Essen	
76	G E	11166	1	Kiste	Zuckerwaaren —	15	76	Dortmund S.	„	
77	G G	386	1	„	Petroleumkocher —	?	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	G H	120	1	Ballen	anschein. Manufakturwaaren	19	78	Hillesheim-Dorndürkheim	Direktion Mainz	trägt Adresse: A. Lützky, Würzburg.
79	G H	891	1	Kiste	? —	23	79	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
80	G K C	1424	1	„	leer —	110	80	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
81	G K D	—	1	—	eisernes Rohr —	—	81	Witten West	K. E.-D. Essen	
82	G M	6575	1	Verschlag	Kaffeeessenz in Büchsen	72	82	Dortmund B. M.	„	
83	G N	257	1	Kiste	Rohrmuffen —	34	83	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
84	G N	1852	1	Pack	2 Stühle —	8	84	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
85	G R	5756	1	Kiste	Butter —	50	85	Duisburg	K. E.-D. Essen	
86	G R	30	1	Korb	Bürsten —	11	86	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
87	G S	46	1	—	Matratzenrahmen —	6	87	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
88	G S	607	1	—	leeres Fass —	16	88	Duisburg	„	
89	G S	46	3	—	Matratzenrahmen —	33	89	Essen Hptb.	„	
90	G V	—	1	Kollo	Hefe —	10	90	Hasselt	Grand Central Belge	
91	G W	8974	1	Korb	eis. Spundschrauben	18	91	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschr.: Frankfurt a/M.
92	H	6	1	Ballen	Leinenabfälle —	—	92	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
93	H B	152821	1	Kiste	gefüllt —	30	93	Worms	Direktion Mainz	
94	H B	—	1	Bund	Leisten —	5	94	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
95	HB	85835	1	Kiste	? —	32,5	95	Herrenhausen	K. E.-D. Hannover	Anschrift „Glas“.
96	H B E	315/74	2	—	eis. Benzinfässer —	—	96	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
97	H E	6263	1	Kollo	Holzverzierung —	5,5	97	Bremen	K. E.-D. Hannover	
98	H F	1/3	3	—	alte, leere Kisten —	92	98	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
99	H H	2800	1	Kiste	gefüllt —	18	99	Darmstadt	Direktion Mainz	Darmstadt bezettelt.
100	H K	6661 6661½	2	Kisten	Eisenwaaren —	261	100	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
101	H K	—	1	—	Kette (2,75 m lg.) —	3	101	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
102	H M	—	2	—	Ketten (6 u. 10 m lg)	54	102	Jena W. G.	„	
103	H M	—	1	Sack	Kartoffeln —	96	103	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
104	H R	9054	1	Kiste	Schuhwaaren —	43	104	Benninghausen	K. E.-D. Münster	
105	H S	795 769 818	3	—	Kinderstühle —	9	105	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
106	H S	—	1	Pack	6 leere Gemüsekörbe —	33	106	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
107	H S	20	1	Kiste	Maschinentheile —	41	107	„	„	
108	HS	8	1	Pack	Hufeisen —	10	108	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
109	H S	3357	1	Verschlag	? —	77	109	Soest	K. E.-D. Münster	
110	H V	4	1	Sack	Gemüse —	55	110	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	verkauft
111	H W S	—	1	Pack	6 Waschbretter —	12	111	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
112	H Z	4175	1	Kiste	Zündhölzer —	23	112	Worms	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
113	J	—	1	Kollo	gusseis. Closettheil —	4,5	113	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
114	J	10987	1	—	Nachtkonsölchen —	30	114	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
115	J B	10	1	Kiste	lackirte Blechwaaren	35	115	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
116	J B K	669	1	—	leeres Fass —	9	116	Rokietnice	K. E.-D. Bromberg	
117	J C	163	1	Kiste	Corsetts —	25	117	Bingen	Direktion Mainz	
118	J D	1	1	—	leerer Reisekorb —	4	118	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
119	J F R	—	2	Stück	Ofenroste —	—	119	Worms	Direktion Mainz	
120	J G	2, 3, 5, 6	4	—	leere Kisten —	60	120	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
121	J G	210/211	2	—	leere Kisten —	110?	121	Düsseld.-Derend.	„	
122	J K	11855 11856	2	Kisten	Fadennudeln —	30	122	Bremen	K. E.-D. Hannover	

*) Altes Zeichen: H. P. 2249 beschr. Hamm.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
123	J O S D	31/2738	1	Fass	Maschinenöl —	200	123	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
124	J P	—	1	Kollo	Gussbüchse —	10	124	Düsseld.-Derend.	„	
125	J S	120	1	Kiste	Glasscheiben —	19	125	Dortmund Eilg.-Abf.	K. E.-D. Essen	
126	J S	1285 1248 1375	3	—	Decken —	—	126	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
127	J T S	—	1	Kiste	leer —	4	127	Flensburg	K. E.-D. Altona	
128	J V S	321	1	„	Blumenzwiebeln —	25	128	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
129	J W	802	1	Pack	Körbe —	5	129	Elberfeld	„	
130	J W	I/II	2	Fässchen	leer —	23	130	Worms	Direktion Mainz	
131	J Z	22463	1	Kiste	elektrische Installationsgegenstände	100	131	Darmstadt	„	Wiesbaden bezettelt.
132	K	—	1	Fass	leer —	40	132	Bremen	K. E.-D. Hannover	
133	K	2324	1	Pack	Spahnkörbe —	3	133	„	„	
134	K	III	1	„	Bretter —	30	134	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
135	K	803	1	Fass	leer —	30	135	„	„	
136	K	—	1	—	Gussrohr —	8	136	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
137	K E D	—	1	—	Spitzhacke —	—	137	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
138	K H	3484	1	Bund	Sprungfedern —	27	138	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
139	K S	7533	1	Kiste	Christbaumschmuck —	5	139	Dortmund B. M.	„	
140	K S K	—	1	Ballen	Drell —	26	140	Essen Hptb.	„	
141	K W	2180	1	—	eis. Rahmen —	9	141	„	„	
142	K W C	324	1	Kiste	Seife —	10	142	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
143	L B	—	1	Packet	Gusseisenwaaren —	1,75	143	Bremen	K. E.-D. Hannover	mit Kreide „Mettenheim“ beschrieben.
144	L B	455	1	Fass	leer —	—	144	Mettenheim	Direktion Mainz	
145	L D F	33	1	—	Kette —	—	145	Soest	K. E.-D. Münster	
146	L D W	—	1	Sack	Säcke —	29	146	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
147	L H	3778	1	—	Eisentheil —	15	147	Essen H. F. Kr.	K. E.-D. Essen	
148	L K M D	785 8	2	Pack	leere, alte Säcke —	50	148	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
149	M	1022	1	Ballen	gefüllt —	52	149	Worms	Direktion Mainz	
150	M	138	1	Bund	Sprungfedern —	25	150	Duisburg	K. E.-D. Essen	
151	M	—	12	—	Roststäbe —	66	151	Magdeburg Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
152	M B R T T M R	112½ 30 22 — 64	1	Rolle unverp.	Leinen —	29	152	Seesen	K. E.-D. Cassel	
153	M E	18	1	Sack	leere Säcke —	20	153	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
154	M E	200	1	Kiste	Anstreicherutensilien und 8 Bände Meyer's Lexikon	54	154	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
155	M E D B V	—	1	Sack	Baumwollsaatmehl —	75	155	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
156	M F	44	1	Kiste	Wurst —	60	156	Schalke	K. E.-D. Essen	
157	M & G	7715	1	„	Blechwaaren —	33	157	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
158	M J	5	1	„	Marzipan —	12	158	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
159	M M	406	1	„	? —	26	159	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
160	M M B	41	1	—	leerer Harrass —	48	160	Dülmen Stsb.	K. E.-D. Münster	*)
161	M & S	455	1	Kiste	leere Weinflaschen —	46	161	Coburg	K. E.-D. Erfurt	**)
162	M S	366	1	Bund	Stahl —	57	162	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	***)
163	N	—	1	—	Eisenrohr —	12	163	Hochfeld Rh.	K. E.-D. Essen	
164	N	435	1	Fass	ansch. Petroleum —	—	164	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
165	N	227	1	Pack	Nussbaumbrettchen —	1,5	165	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
166	O E S	1046	1	Ballen	Papier —	104	166	Hamm	K. E.-D. Essen	
167	O & S	79	1	Kiste	Adlerkerzen —	20	167	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
168	O S	7320	1	„	leer —	35	168	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Berlin Nordb.
169	P	10	3	—	Matratzenrahmen —	22	169	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
170	P C	I/IV	4	Pack	leere Säcke —	88	170	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beschr.: Poetersen. †)
171	P H	804	1	Fass	leer —	—	171	Mettenheim	Direktion Mainz	
172	P K	9323	1	Kiste	Porzellan —	25	172	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
173	P S	—	2	Pack	leere Säcke —	41	173	Wanne	K. E.-D. Essen	
174	R	8791	1	Verschlag	Marmoraufsatz zum Waschtisch	48	174	Broich	„	
175	R	516	1	Fass	ansch. Oel —	—	175	Mehrhoog	„	
176	R	—	1	—	eis. Pflugtheil —	2	176	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
177	R	—	1	Kübel	Schmalz —	14	177	Neustadt a/D.	K. E.-D. Altona	
178	R B W	152	1	Fass	leer —	77	178	Bingen	Direktion Mainz	
179	R B	7639	1	„	leer —	11,5	179	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
180	R & C	1558	1	Harrasse	Steingut —	174	180	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
181	R C C	6089	1	Kiste	Waschseife —	10,5	181	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	

*) Bezettelt: Essen B. M. vom 15./11. (alt).
**) Versandstation Hamburg H./?.
***) Signatur undeutlich; kann auch heissen: H. S. 1661.
†) Mit Kreide „Mettenheim“ beschrieben.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	R G	2691	1	Kiste	gefüllt —	20	182	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
183	S	1	1	Sack	Rüben —	20	183	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	verkauft.
184	S	2	1	—	eis. Platte —	6	184	Posen	K. E.-D. Posen	
185	S	338	1	—	l. Blechflasche —	5	185	Spandau	K. E.-D. Berlin	
186	S F	1229	1	Bund	Tischfüsse —	4	186	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
187	S S	4511	1	Kiste	leer —	32	187	Worms	Direktion Mainz	
188	St B	1365	1	Lattenkiste	Heu —	25,5	188	Bremen	K. E.-D. Hannover	
189	S W / S L	—	1	Fass	leer —	6	189	Hildesheim	„	beschr.: Würzburg.
190	T	—	1	—	Fülltrichter —	11	190	Wanne	K. E.-D. Essen	
191	T P	984	1	Korb	Packmaterial —	7	191	Walcourt	Grand Central Belge	
192	U E G B	1181	1	Kiste	? —	42	192	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
193	V	—	1	Pack	2 Eisenstäbe —	100	193	Elberfeld	„	
194	V G K	9528	1	Ballen	Daunen —	25	194	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
195	W	1	1	—	eis. Schraubenschlüssel	12	195	Essen Hptb.	„	
196	W	4	1	Fass	leer —	30	196	„	„	
197	W	1	1	—	eis. Schraubenschlüssel	10	197	„	„	
198	W E	6665	1	Sack	Bettfedern —	12	198	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
199	W G S	23	1	—	Plombirleine —	?	199	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
200	W J	6653	1	—	Puppenwagen —	—	200	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	Worms-Darmstadt bezettelt.
201	W J	1	1	—	leere Kiste —	17	201	Darmstadt	Direktion Mainz	
202	W K C	1220	1	Bund	Messingrohre —	52	202	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
203	W N	6	1	—	Tischfuss —	2	203	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
204	W N	836	1	Kiste	Eisenwaaren —	209	204	Remscheid	„	
205	W O	6784	1	„	Heu —	54	205	Bremen	K. E.-D. Hannover	
206	W O M	—	1	„	Pflaumen —	14,5	206	Norderney	K. E.-D. Münster	
207	W P	3346	1	„	Griffel in Holzkästchen	158	207	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
208	W P	1058	1	Fass	leer —	17	208	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
209	W S	924	1	Kiste	leer —	6	209	Barmen	„	
210	— 579 / W S 869		1	„	Glas —	26	210	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
211	W W	6860	1	Fass	leer —	41	211	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
212	Z C	2430	1	Pack	Schultaschen —	3	212	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
213	Fritz Berger	—	1	Korb	Flaschen —	19	213	Duisburg	K. E.-D. Essen	
214	P. N. Berlin	525	1	Kiste	3 eis. Töpfe mit Eingemachtem	22	214	Berlin P. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
215	D. & Co. Bremen	985	1	Pack	Kinderwagenverdecke	3,5	215	Bremen	K. E.-D. Hannover	
216	Bremen	10	1	Sack	altes Papier —	14,5	216	„	„	
217	Bremen	213	1	—	Puppenwagen —	4	217	„	„	
218	Essen	67682	1	Wagen	Kohlen —	—	218	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
219	Essen	46285	1	„	Eisenschlacken —	—	219	Riemke	„	
220	Falkenkrug	8267 / 7354	2	—	leere Bierfässer —	33	220	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
221	Jagdhaus Framburg	378	1	—	leeres Bierfass —	17	221	„	„	
222	H. Hennerke	—	1	—	Gitter —	—	222	Hamburg L.	Lübeck-Büchen	
223	Hopfengarten	7815	1	—	leeres Bierfass —	22	223	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
224	Heinrich Kohlrust	—	1	—	Klappstuhl —	10	224	Bremen	K. E.-D. Hannover	
225	Kapuzinerbräu	—	1	Fass	leer —	—	225	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
226	Josef Marx	8180	1	—	l. Bierfass —	25	226	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
227	Gebr. L.	22851	1	Kiste	gefüllt —	25	227	Worms	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
228	D. Oppenheimer Lippstadt	—	1	Pappschachtel	2 Paar Strümpfe — / 2 Vorhemden — / 5 Herrenkragen — / 2 Herrenhemden —	2,5	228	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	*)
229	Brauhaus Alt-Pilsenetz	9828 / 2306	2	—	leere Bierfässer —	64	229	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
230	Quitta	—	1	Kiste	? —	20	230	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von Schwetzingen.
231	Rostock K. S.	1949	1	„	? —	5	231	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
232	L. Schnalz Elstertrebnitz	2245	1	Sack	Koks —	42	232	Pegau	K. E.-D. Erfurt	
233	H. Neumann Dampfmühle Linden	—	7	Pack	alte, leere Säcke —	138	233	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
234	Schubert	3740	1	—	leeres Bierfass —	40	234	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
235	Tichau	—	1	—	leere Tonne —	—	235	Breslau Odth.	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
236	weiss	I	100	Stück	Ankerschrauben —	1 000	236	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
237	—	116	1	Fass	Fische —	1,5	237	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
238	—	176	1	—	runde Eisenstange —	91	238	Flonheim	Direktion Mainz	ca. 5 m lg.

*) Gepäck mit alter Postbeklebung 252 Berlin.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
239	—	192	1	—	Kurbel mit rothem Holzgriff	—	239	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
240	—	283, 286, 287, 349, 356, 357, 361	7	—	leere Petroleumfässer	239	240	Marburg	K. E.-D. Hannover	
241	—	404	1	Fass	leer —	20	241	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
242	—	486	1	Kistchen	— —	3	242	Worms	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
243	—	791	1	Kiste	leer —	2	243	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	925	1	Pack	Stühle —	—	244	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
245	—	1635	1	Bund	2 eis. Lampengewichte	6	245	Emden	K. E.-D. Münster	
246	—	1897	1	Fass	leer —	43	246	Offenburg	Badische Stsb.	
247	—	2103	1	Fass	Carbolineum —	241	247	Aplerbeck	K. E.-D. Essen	
248	—	3916	1	Ballen	Bettfedern —	8	248	Essen Hptb.	„	
249	—	10085	1	„	gefüllt —	45	249	Worms	Direktion Mainz	von Forchheim beschrieben.
250	—	46625/26	1	Korbflasche	Säure —	—	250	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
251	—	84070 Ruhrort	1	Kübel	Butter —	18	251	Ruhrort Rh.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
252	A M 37	1	1	Kiste	? —	64	252	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
253	◇	15598	1	Bund	3 Holzstäbe 2 m lg. —	1,5	253	Sternschanze	„	
254	A M 37	2	1	Kiste	? —	?	254	Hamburg B.	„	
255	L O E A Zündhütchen Porto Alegre	1244	1	„	? —	13	255	„	„	
256	M	7669	1	Sack	Zucker —	75	256	Darmstadt	Direktion Mainz	Darmstadt bezettelt.
257	C/G UB S	5919	1	Kiste	leer —	25,5	257	Bremen	K. E.-D. Hannover	
258	Nordhorn	4169	1	„	leer —	36	258	Bremerhaven Z.	„	
259		—	1	—	eiserne Scheibe —	52	259	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
		—	1	—	eis. ? —					
260	× roth	—	4	—	eiserne Rohre —	80	260	Strasburg W.-Pr.	K. E.-D. Danzig	
261	× blau	—	3	Pack	leere Körbe —	3	261	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
262	× Westerland	—	1	—	eis. Ofentheil —	8,5	262	Hannover-N.	K. E.-D. Hannover	
263	AM	12632	1	Ballen in Bastgeflecht	Tabak —	82	263	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Weithausen.
264	◇	33963	1	Kiste	Maggis Suppenwürze	10	264	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
265	—	—	1	Kiste	ansch. Apothekerwaaren	19	265	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
266	—	—	4	Bund	Aufnehmer —	18	266	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
267	—	—	3	Pack	Ausklopfer aus Rohr —	—	267	Mainz E.-G.-A.	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
268	—	—	1	Bund	Backkörbe —	12	268	Worms	„	
269	—	—	1	„	Bandeisen —	16	269	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
270	—	—	1	Ballen	Baumwollwaaren —	13	270	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
271	—	—	2	—	Bettstellkopftheile —	13	271	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	in grüner Leinwand.
272	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	11	272	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
273	—	—	1	Pack	10 verzinkte Blecheimer	18	273	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	6	—	Blechkannen —	6	274	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	—	Bodenkarre —	—	275	Pamiontkowo	K. E.-D. Bromberg	
276	—	—	1	Parthie	13 Bretter —	78	276	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
277	—	—	5	—	eichene Bretter —	60	277	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	Bund	Budentheile —	9	278	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
279	—	—	1	—	verzinkter Deckel mit Löchern	0,5	279	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
280	—	—	1	—	eiserner Deckel —	3,5	280	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
281	—	—	2	Bund	Draht —	20	281	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
282	—	—	1	Stange	Eisen —	60	282	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
283	roth	—	1	—	Eisenausgussstück —	4	283	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
284	—	—	1	Ring	Eisendraht —	19	284	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	auf der Strecke gefunden.
285	—	—	3	Rollen	Eisendraht —	—	285	Simpelveld	Grand Central Belge	
286	—	—	1	Bund	6 Eisenkugeln —	12	286	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
287	—	—	6	—	Eisenplatten —	63	287	Rüttenscheid	„	
288	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre —	10,5	288	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	
289	—	—	1	—	Eisentheil —	5	289	Rheine	K. E.-D. Münster	*)
290	—	—	1	Bund	27 Stück Eisentheile	20	290	Kirchweyhe	„	(kleine Stützen)
291	—	—	3	„	Eisentheile (Dachrinnenhalter)	17	291	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
292	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	3,5	292	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
293	—	—	1	Sack	Erbsen —	38	293	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
294	—	—	1	Fässchen	Essigzucker —	17	294	Offenburg	Badische Stsb.	
295	—	—	1	Fass	leer —	5	295	Bergneustadt	K. E.-D. Elberfeld	Worms bezettelt.
296	—	—	1	„	leer —	6	296	Worms	Direktion Mainz	
297	—	—	1	Korb	Fensterbeschläge —	67	297	Hamm	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	—	hölz. Fensterrahmen —	—	298	Essen Hptb.	„	
299	—	—	1	—	grosser Feuerrost —	—	299	Steele Nord	„	
300	—	—	1	Kollo	Feuerschippen u. Hacken	3,5	300	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
301	—	—	1	Gebund	Flacheisen —	52	301	Worms	Direktion Mainz	
302	—	—	1	Stab	Flacheisen —	41	302	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
303	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	37	303	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	—	Fuss zum Schaukelpferd	3	304	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	4	—	eiserne Gasrohre —	50	305	Elberfeld	„	
306	—	—	1	—	Gasrohr —	25	306	„	„	
307	—	—	1	Stange	Gasrohr (4 m lg.) —	22	307	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
308	—	—	2	Stück	Gasrohre —	30	308	Wesel	K. E.-D. Münster	
309	—	—	1	Bund	13 Gasröhren —	110	309	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	„	2 Gasrohre —	10	310	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	Sack	alte Getreidesäcke —	31	311	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
312	—	—	8	—	Giessbüchsen —	14	312	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	Korb	Glasballon —	22	313	Altona	K. E.-D. Altona	
314	—	—	1	Kistchen	Gummi u. Glasröhren	1	314	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	29	Stück	Grubenholz —	689	315	Creuzthal	„	
316	—	—	1	—	Gussrohr mit Flansche	10	316	Düsseld.-Derend.	„	
317	—	—	1	—	Gusstheil —	5	317	„	„	
318	—	—	1	Sack	Haare —	3	318	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
319	—	—	1	Pack	3 Hämmer —	13	319	Dahlerau	K. E.-D. Elberfeld	
320	—	—	1	Sack	Hafergrütze —	27	320	Düsseld.-Derend.	„	
321	—	—	1	—	eiserner Haken —	2	321	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	mit Stahlschrauben.
322	—	—	5	Stangen	Halbrundeisen —	60	322	Osterholz-Scharmbeck	K. E.-D. Hannover	
323	—	—	1	—	Handtuchhalter —	1,5	323	Bremen	„	zerbrochen.
324	—	—	1	Sack	Haselnüsse —	100	324	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
325	—	—	1	„	Haselnüsse —	26	325	Steele	„	
326	—	—	1	Packet	Holzschrauben —	5	326	Hamm	„	
327	—	—	1	gelber Holzkoffer	Kleider —	31	327	Gep.-Abf. Dortmund	„	
328	—	—	1	—	Kammrad —	4,5	328	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	—	329	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
330	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	330	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
331	—	—	1	Korb	holl. Käse —	67	331	Soest	„	
332	—	—	1	—	Kette —	21	332	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
333	?	?	1	Kiste	? —	10	333	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
334	—	—	2	—	Klappstühle —	3	334	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	2	Säcke	alte Kleider etc. —	28	335	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
336	—	—	1	Sack	getr. Kleider u. Schuhe	14	336	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
337	—	—	1	Pack	Kleider u. Betten —	16	337	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
338	—	—	1	—	Knierohr aus Guss —	5,5	338	Labiau	K. E.-D. Königsberg	
339	—	—	1	Pack	3 eis. Kochtöpfe —	16	339	Beckum	K. E.-D. Hannover	
340	—	—	1	—	l. Korbflasche —	12	340	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
341	—	—	1	—	l. Korbflasche —	37	341	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Spankörbchen	Korbwaaren —	10	342	Worms	Direktion Mainz	Worms bezettelt.
343	—	—	2	Pack	7 leere Körbe —	7	343	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Ballen	Kordel —	55	344	Worms	Direktion Mainz	
345	—	—	1	Block	Kupfer —	10	345	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

*) In Form eines Haspels mit 5 eis. Armen von je 32 cm Länge.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
346	—	—	28	Kollo	Ladegeschirr —	?	346	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
347	—	—	1	Pack	Lampencylinder —	2	347	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	—	Lampe mit Blechbehälter f. Petroleum	?	348	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
349	—	—	1	—	eis. Laschenkette —	11	349	Iserlohn	„	
350	—	—	1	Kollo	Laterne —	13	350	Worms	Direktion Mainz	
351	—	—	2	—	Laufschienen —	—	351	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	—	Lochmaschine —	18	352	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	1	—	Matratzenrahmen —	7	353	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
354	—	—	1	Korb	Mauerklammern —	65	354	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	Pack	Metallstreifen —	20	355	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	„	Metallager —	3,25	356	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
357	—	—	1	—	Nagelhammer —	3	357	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	ohne Stiel.
358	—	—	2	Fässer	Oel —	115	358	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
359	—	—	1	Korbfl.	Oel —	55	359	Duisburg	„	
360	—	—	4	—	leere Oelfässer —	144	360	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
361	—	—	1	Verschlag	Ofen —	118	361	Duisburg	K. E.-D. Essen	
362	—	—	1	„	Ofentheil —	4	362	Essen Hptb.	„	
363	—	—	2	—	alte eis. Ofenplatten —	8	363	Blomberg	K. E.-D. Hannover	
364	—	—	2	—	kurze eis. Ofenrohre —	1	364	Bremerhaven Z.	„	
365	—	—	3	Stück	leere Petroleumfässer	—	365	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
366	—	—	1	Sack mit defekter Kiste	Pflaumen —	22	366	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	—	Puppenwagen —	2	367	Worms	Direktion Mainz	
368	—	—	1	Stück	Radfelge —	2	363	„	„	
369	—	—	2	—	Radsätze —	240	369	Hörde	K. E.-D. Essen	
370	—	—	1	Haufen	Räumasche —	620	370	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
371	—	—	1	—	eis. Rahmen —	83	371	Bismarck	K. E.-D. Essen	
372	—	—	1	—	eis. Rahmen —	8	372	Essen Hptb.	„	
373	—	—	24	—	Riemscheiben —	—	373	Altenbeken	K. E.-D. Münster	seit 16./12. 97.
374	—	—	6	—	eis. Röhren —	164	374	Alsheim	Direktion Mainz	
375	—	—	1	—	eis. Rohr —	3	375	Strasburg W.-Pr.	K. E.-D. Danzig	
376	—	—	1	—	eis. Rohr mit Hahn —	6	376	Breslau O.-S.	K. E.-D. Breslau	
377	—	—	1	—	Rohr 5 m lg. —	—	377	Kreuzburg O.-S.	K. E.-D. Kattowitz	
378	—	—	1	—	eiserne Rolle von einem Flaschenzuge	2	378	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	Bund	eis. Rollen —	11	379	Bochum Süd	„	
380	—	—	1	„	Rouleauxstäbe —	—	380	Essen Hptb.	„	
381	—	—	1	—	gusseis. Rost —	4	381	Baden	Badische Stsb.	
382	—	—	3	—	Roststäbe —	12	382	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
383	—	—	1	Stab	Rundeisen —	38	383	Weimar	K. E.-D. Erfurt	4 cm stark 4,16 m lg.
384	—	—	1	„	Rundeisen —	—	384	Erfurt	„	
385	—	—	6	Stangen	Rundeisen (dünnes) —	5	385	Rheine	K. E.-D. Münster	3,5 m lg.
386	—	—	1	Pack	Ruthenkörbe —	15	386	Breslau O.-S.	K. E.-D. Breslau	
387	—	—	1	Sack	Säcke —	36,5	387	Bremen	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	1	„	1 Bett, versch. Frauenkleidungsstücke u. 1 Paar Holzschuhe	13	388	Bielefeld	„	
389	—	—	1	Ballen	Säure —	42	389	Worms	Direktion Mainz	
390	—	—	1	Korbfl.	Salmiakgeist —	60	390	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Kollo	2 Schaare —	5	391	Posen	K. E.-D. Posen	
392	—	—	2	Fässer	alte Schienennägel —	—	392	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
393	(weiss)	—	1	Bund	2 Schmortöpfe —	4	393	Dtsch.-Krawarn	K. E.-D. Kattowitz	
394	—	—	1	—	Schneidemesser —	2	394	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
395	—	—	1	—	Schranktheil —	9	395	Bremen	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	Pack	Schrauben —	12,5	396	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
397	—	—	1	—	Schutzbrett —	7	397	Züllichau	K. E.-D. Posen	
398	—	—	1	Pack	2 Sessel —	—	398	Soest	K. E.-D. Münster	
399	—	—	10	Stück	Spitzhacken —	8	399	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
400	—	—	1	Pack	Sprungfedern —	25	400	„	„	
401	—	—	1	Bund	Stabbandeisen —	10	401	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	2,5 m lg.
402	—	—	1	—	Stuhl	?	402	Hemmerde	„	
			1	—	Sessel					
403	—	—	1	—	eis. Ständer —	74	403	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
404	—	—	2	Stangen	Stahl —	30	404	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	2	„	Stahl —	16	405	Flensburg	K. E.-D. Altona	
406	—	—	1	Bund	Stahldraht —	48	406	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	(8 kantig).
407	—	—	1	Kollo	2 eis. Stangen und 1 Schraubenschlüssel	7	407	Posen	K. E.-D. Posen	
408	—	—	1	—	1. altes Theerfass —	38	408	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	
409	—	—	1	—	Tischchen —	4	409	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
410	—	—	1	—	alte Tischplatte —	7	410	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
411	—	—	7	—	Unterlagshölzer —	—	411	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	3 m lang.
412	—	—	1	—	Wagendecke —	—	412	Wernsdorf	„	
413	—	—	1	—	kleine weisse Wagenstrichbüchse	?	413	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	4	—	lose Wagenbüchsen —	4	414	Osterode a/H.	K. E.-D. Cassel	
415	—	—	1	—	Waschkübel —	—	415	Soest	K. E.-D. Münster	seit 18. XII. 97.
416	—	—	1	Kübel	Wäscheklammern —	5	416	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	

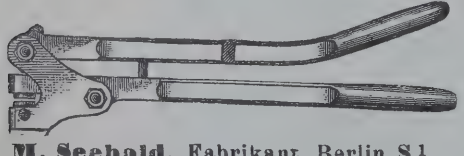
Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
417	—	—	2	Bund	geschälte Weiden —	30	417	Walden	K. E.-D. Bromberg	
418	—	—	3	„	geschälte Weiden —	30	418	Crossen a/E.	K. E.-D. Erfurt	*)
419	—	—	5	Stück	Pappelscheite —	60	419			
420	—	—	2	—	leere Weidenkörbe —	7,5	420	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
421	—	—	1	Pack	6 neue Weidenkörbe	15	421	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
422	—	—	1	Fässchen	Wein —	50	422	Worms	Direktion Mainz	
423	—	—	1	—	leerer Weinflaschenkorb	?	423	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
424	—	—	3 Kolli 1 Kollo		Winkellaschen — Eisentheil (Hebel) —	35	424	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
425	—	—	4	—	Winkeleisen —	20	425	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	Ballen	Wolldecken —	10	426	Bremen	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	1	Sack	Ziegelsteine —	—	427	Wesel	K. E.-D. Münster	
428	—	—	1	Kiste	Zinkwaaren —	59	428	Münster i/W.	„	seit 10./12. 97.

Nachtrag.

1	A R	14	1	Packet	Wagenplane —	5,5	1	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
2	C P	104532	1	Kiste	Zuckerwaaren —	9	2	Dresden-N. II	„	
3	F H	258/9	2	Ballen	Leder —	100	3	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
4	G B	100	1	Kiste	eiserne Roste —	137	4	Leipzig II	Sächsische Stsb.	beschr.: Illava.
5	G St	1681	1	Fass	leer 614 l —	—	5	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
6	H	—	1	Sack	Tricotabfälle —	66	6	Stuttgart H.	„	
7	—	1828	1	Kiste	Elektrizitätsmesser —	49,5	7	Schramberg	„	
8	—	—	1	Sack	Gerste —	23	8	Heilbronn	„	
9	E A.H.A.V F (Walzzeichen) K T K M O K T K M O j i	in weisser Farbe	2	—	∧ 100 [-Eisen ∨ <50> 7/10 mm stark von je 1050 mm Länge	—	9	Hasbergen	K. E.-D. Münster	**)

*) Am 4. u. 6. Jan. d. J. auf der Strecke Wetterzeube-Crossen a/E. gefunden.
**) Am 28/11. 97 auf Posten 96 an der rechtsseitigen Dammböschung aufgefunden.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

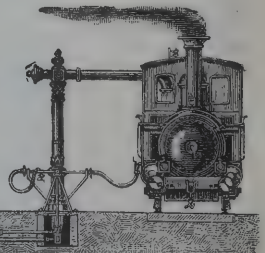


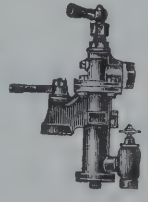
M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 63/64.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die
Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.
Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

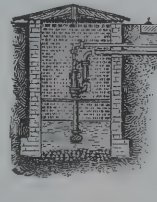
Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Wasserstationen
mit Pulsometer „Neuhaus"
oder Elevatorbetrieb





Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



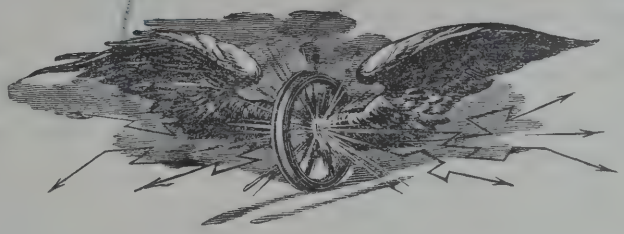
Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— *gratis!* —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Alle Pflanzen
zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen**, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Nr. 8. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Januar 1898.

Inhalt:

Rund um die Erde in 30 Tagen.
Die Beamten und die soziale Bewegung.
Entwickelung des russ. Eisenbahnnetzes in 1897.
Vereinsmittheilungen:
Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Schliessung von Güternebenstellen. — Bezeichnung von Stationen. — Aenderung von Stationsnamen. — Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Verhältniss zwischen Eisenbahn und Post. — Kleinbahnen in Preussen. — Aufhebung der Amtskautionen in Preussen und im Reich. — Betriebsergebnisse der bayer. Staatsb. — Pfälzische B. — Württemberg. Staatsbahnen: Raucherverbot, Belästigung d. Mitreisenden, Reinigung der Personenwagen und Belegen der Sitzplätze. — Neckarschiffahrt. — Breslauer Eisenbahnverein. — Kaiserkommers der Eisenbahner Berlins. — Unfallerörterung. — Personalnachricht.
Deutsche Kolonien: Usambarabahn.
Oesterreich-Ungarn: Lokalbahnbau in Böhmen. — Kaiser Ferd.-Nordbahn, Einnahmen in 1897. — Mährisch-schlesische Centralbahn. — Vintschgaubahn. — Elektr. Bahn Wien-Baden. — Uebertragung einer Lokalbahnkonzession. — Zurückforderung zuviel erstatteter Frachtgebühren. — Erhöhung der Speditionsgebühren in Wien. — Olmützer Stadtbahnprojekt. — Strassenbahnprojekte Lavis-Predazzo - Michele - Malè. — Stellung der türk. Bahnen zu einander. — Güterverkehr der ungar. Staatsb. — Püspök-Ladány - Szeghalom. — Begá-Szt. György-Ittebe-Párdány. — Jablonitz-Brezova. — Kovacshaza - Bekes-Csaba. — Pressburger Stadtbahn. — Bahnseitiger Rollfuhrdienst. — Entwickelung des Eisenbahnoberbaues.
Rumänien: Budget der Bahnen.
Vereins-Ausland: Versuchsfahrten auf der Gornergratb. — Verbindung der russ. und finländ. Bahnen. — Verpachtung der Staatsbahn Moskau-Nishni-Nowgorod. — Zum Bau der Bahnlinien Petersburg-Kiew-Poltawa. — Tarifermässigung für das zur Ausfuhr gelangende russ. Mehl. — Herabsetzung der Tarife für Beförderung russ. Petroleums auf deutschen Bahnen und Petroleumausfuhr Russlands. — Eisenbahn zur Verbindung Argentiniens mit Chile. — Zahnradbahn auf Sumatra. — Chinesische Bahnen. — Eisenbahn- und Bergwerkskonzessionen in Kiaotschau.
Allgemeines: Kriegsmässige Uebung mit einem Sanitätszuge.
Bücherschau:
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Rund um die Erde in 30 Tagen.

Master Phineas Fogg's „Reise um die Erde in 80 Tagen" ist ein überwundener Standpunkt.

Jules Verne war gezwungen, den guten Master, der bei seiner Land- und Seereise mit der Uhr in der Hand die vortheilhaftesten Anschlüsse berechnete, wählte und trotz aller unfreiwilligen Aufenthalte mit aller Energie erzwang, — wir sagen, Jules Verne war gezwungen, seinen Phineas Fogg auf jener Route um die Erde reisen zu lassen, welche mit Benutzung der vorhandenen Eisenbahnen, schnellsten Land- und Dampferverbindungen die Möglichkeit bot, den vortrefflichen Gentleman sein gegebenes Wort einlösen zu lassen, nämlich am bestimmten Tage und zur bestimmten Stunde, das ist 80 Tage nach seiner Abreise von London vor den erstaunten Freunden seines Londoner Klubs aus der seiner Abreise entgegengesetzten Richtung wieder zu erscheinen.

Phineas Fogg musste, um über den ungeheueren asiatischen Welttheil, der zwischen ihm und seinem Ziele lag, hinwegzukommen, die einzigen damals tief unter dem 30. Grade nördlichster Breite gelegenen Eisenbahn- bezw. Verkehrsverbindungen aufsuchen, daher viele tausend Kilometer Weges mehr zurücklegen, als es unsere Zeitgenossen nach der kurzen Spanne Zeit von 6—8 Jahren nöthig haben werden.

Unsere Zeitgenossen, welche das Bedürfniss haben, die Erde zu umkreisen, werden nicht mehr gezwungen sein, die weite Peripherie des 30. Breitegrades durch Indien zurückzulegen, sie werden die Erde auf dem um mehr als ein Drittel kürzeren Parallelkreise von 50° nördlicher Breite umwandern können; jenem Paralellkreise, welcher das südliche Sibirien streift. Mit dem Worte Sibirien haben wir den Kernpunkt der Frage: „Rund um die Erde in 30 Tagen" ausgesprochen.

Die ihrer Vollendung entgegen gehende grosse sibirische Eisenbahn, die längste Bahn der Welt, ist es, welche die grossen Kontinente der Erde und die Völker, die sie bewohnen, gegenüber den gegenwärtig zu Gebote stehenden Verkehrsverbindungen, um viele tausend Kilometer einander näher bringt.

So kolossal das Reich ist, welches diese Bahn baut, ebenso kolossal ist die Idee dieses Bahnbaues; so grossartig die Ziele sind, die hierdurch angestrebt und erreicht werden, ebenso grossartig ist der eiserne Wille und die Energie, die trotz der unübersteiglich scheinenden Hindernisse ihr Werk konsequent zu Ende führt.

Eine Bahn quer durch ganz Sibirien! Wen erfasst bei diesem Gedanken nicht dieselbe Ungläubigkeit, dasselbe Grauen, wie bei dem Gedanken einer Bahn durch die unermessliche Wüste Sahara? Dort der aus dem Eise entgegen starrende Tod, hier die das Leben tödtende Gluth! Und doch, nicht die grausam unerbittliche, jeden Lebensquell mit tropischer Gluth versengende Natur ist es, die die vielen Versuche der Franzosen vereitelt hat, eine Bahn durch die grosse Wüste zu bauen, sondern die uralte Beschränktheit und das uralte Uebelwollen gegen alles Fremde derjenigen Menschenstämme, welche in den unwirthlichen Felsklüften der grossen Wüste hausen; diese waren es, die das Bestreben der Franzosen bisher zu nichte machten.

Eine um so tiefer empfundene Achtung zwingt uns der unbeugsame Wille der nordischen Macht ab, die von Erfolg zu Erfolg schreitend nicht nur die fast unbezwinglichen Hindernisse der Natur, sondern auch die der rauhen Natur entsprechende Rauheit der Menschenstämme bezwungen hat, die sie auf dem Wege vorfand, auf welchem sie die Fahne der Civilisation quer durch ganz Sibirien bis ans andere Ende des asiatischen Welttheils, zu dem, fast durch ein Viertheil des Jahres vereisten, Hafen Wladiwostok trägt.

Diese grosse sibirische Eisenbahn wird uns die Möglichkeit bieten, die Erde, entsprechend der Spitzmarke unseres Artikels, in 30 Tagen zu umkreisen.

Bevor wir jedoch auf die Details dieser Erdumkreisung eingehen, sei es uns gestattet, diesbezüglich einige allgemeine Gesichtspunkte zu streifen.

Bekanntlich beträgt der Umfang unserer Erde am Aequator nach neuester Version der Geographen 40 075,19 km (5343,42 geographische oder deutsche Meilen), demnach jeder der 360 Aequatorgrade 111,32 km (rund 15 geographische Meilen). Vorausgesetzt, der Aequator würde eine ununterbrochene Schienenstrasse um die Erde bilden, so würde ein Zug mit der Geschwindigkeit von 45 km (6 Meilen) in der Stunde (Geschwindigkeit der Schnellzüge der österreichischen Südbahn) zu einer Reise um die Erde 37 Tage 2,5 Stunden brauchen.

Nun ist entsprechend der Kugelgestalt der Erde jeder Paralellkreis des Aequators mit jedem zunehmenden Breitegrade ein um so viel kleinerer als der Aequator. Berechnen wir den Umfang des Paralellkreises des 50. Breitegrades, welchen ein grosser Theil der sibirischen Eisenbahnen berührt, so finden wir jeden der 360 Längengrade dieses Paralellkreises nicht mehr mit 111,32 km, wie jenen des Aequators, sondern nur mit 71,702 km (9,56 geogr. Meilen), daher den Umfang dieses Paralellkreises mit nur 25 812,72 km (3441,6 geogr. Meilen). Lassen wir auch auf diesem Paralellkreise eine ununterbrochene Schienenstrasse um die Erde führen, so würde ein Zug mit derselben Schnellzugsgeschwindigkeit von 45 km (6 Meilen) in der Stunde die Erde in nur 23 Tagen 21,6 Stunden, daher um 14 Tage früher als der um den Aequator geführte Zug, umkreisen.

Allerdings sind diese Berechnungen nichts anderes, als auf die Luftlinie um die Erde gebaute Luftschlösser; allein sie geben uns ein anschauliches Bild von dem gewaltigen Unterschiede des Zeiterfordernisses zu einer Rundreise um die Erde auf jenem Wege, den wir noch gegenwärtig einzuschlagen gezwungen sind, und auf jener Route, welche uns binnen wenigen Jahren nach Vollendung der grossen transsibirischen Eisenbahn zu Gebote stehen wird.

Wir können Luftschlössern à la Jules Verne keinen Geschmack abgewinnen, weil dieselben ihres e r d i c h t e t e n Hintergrundes wegen wohl für den Augenblick verblüffen können, jedoch im nächsten Momente wie eine fata morgana in das, was sie sind, in Nichts zerrinnen. Begeben wir uns daher auf den Boden der nüchternen Wirklichkeit, welche des Grossartigen, Staunenswerthen und einer ernsten Erwägung Würdigen genug bietet.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass uns die Benutzung der sibirischen Transversalbahn die Möglichkeit bieten wird, die Erde in 30 Tagen zu umkreisen, und wir werden unsere Behauptung später an geeigneter Stelle ziffermässig begründen.

Die Ausführung einer solchen Rundreise könnte wohl nur der Marotte eines mit Spleen behafteten Engländers entspringen, der nicht weiss, was er mit seiner Zeit und seinem Gelde anfangen soll; denn welchen Grund oder praktischen Zweck kann eine solche im Fluge bewerkstelligte Rundreise um die Erde für die Menschen haben?

Allein, eine T h e i l s t r e c k e dieser Rundreise um die Erde, die grosse sibirische Eisenbahn zu dem Zwecke zu benutzen, um von London oder Paris, von Wien oder Berlin in 11, später vielleicht schon in 10 oder 9 Tagen bis zum Hafen Wladiwostok des Pacific-Ozeans (stillen Meeres) oder nach Peking, ins Herz Chinas zu gelangen, das ist wohl eine Thatsache, die an p r a k t i s c h e r Wichtigkeit für die ganze Welt ihres Gleichen sucht!

Wir glauben daher verpflichtet zu sein, uns vor der Hand vorzugsweise mit der grossen sibirischen Eisenbahn zu beschäftigen.

Es war im Jahre 1857, also genau vor 40 Jahren, als ein Engländer während der grossen Messe in Nischnij-Nowgorod die Idee fasste, dieses grosse Handelscentrum mittelst einer Bahn durch Sibirien mit dem stillen Weltmeer zu verbinden. Es handelte sich darum, diesem grossen Hauptstapelplatz des russischen Handels, der für den Nordosten dieselbe Bedeutung hat, wie seiner Zeit für den Westen die grosse Leipziger Messe, die Schätze Chinas und Indiens auf einem billigeren, hauptsächlich aber auf einem unendlich rascheren Wege zuzuführen, als das bisher mittelst der mühsamen, gefahrvollen und an Zeit für einen einzigen Transport ein volles halbes Jahr in Anspruch nehmenden Karawanen möglich ist. Diese Idee blieb aber Idee. Wer konnte damals an die Verwirklichung einer solchen Riesenidee denken, wo das Eisenbahnwesen Europas selbst erst begann, sich im grösseren Stile zu entwickeln.

Später entwarfen Amerikaner, um wenigstens mit einer Theilstrecke dieser Kolossalbahn zu beginnen, das Projekt, einen Schienenweg von dem mehr als 4000 km östlicher, denn Nischny-Nowgorod, gelegenen Irkutsk zum stillen Ozean zu führen. Auch dieses Projekt kam über den blossen Entwurf nicht hinaus. Aber die Idee, die dem kühnen Geiste der Engländer und Amerikaner entsprang, fasste in dem schwer empfänglichen, aber das Empfangene mit Zähigkeit festhaltenden russischen Boden Wurzel, und so tauchten von da ab immer mehr und mehr Projekte von meistens Theilstrecken der geplanten grossen Bahnlinie auf, jedoch ohne verwirklicht zu werden.

Erst in neuer Zeit gelang es, die russische Regierung, hauptsächlich aber den Kaiser selbst für diese kühne Idee zu interessiren. Sicherlich waren hierbei politische Gründe das Hauptmotiv, dem mächtigen Nebenbuhler in dem Streben nach der Oberherrschaft in Asien (England) näher an den Leib zu rücken. Es folgte hierauf die Weltreise des damaligen Grossfürsten-Thronfolgers, jetzigen Kaisers von Russland, und so wurde endlich von dessen Vater, Kaiser Alexander III., der Bau der sibirischen Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung mit Reskript vom 17./29. März 1891 angeordnet, im Mai desselben Jahres am Endpunkte der projektirten Bahn, im Hafen von Wladiwostok, beziehungsweise an der Bucht der Slotoj rog (dem russischen goldenen Horn) von dem von der Seeseite her

eingetroffenen Grossfürsten-Thronfolger der erste Spatenstich gethan, und damit nahm der Bahnbau in Wirklichkeit seinen Anfang.

Um nun den Bahnbau rascher zu realisiren, wurde die Bahn in 7 Sektionen getheilt und der Bau in fast allen 7 Sektionen zu gleicher Zeit begonnen.

Die letzten Worte sind unendlich leicht gesprochen und geschrieben, was sie aber, in die wirkliche That umgesetzt, bedeuten, wird aus folgendem erhellen.

Die grosse sibirische Eisenbahn wird nach dem von der Regierung festgestellten Längenprofile von der europäisch-russischen - sibirisch-asiatischen Grenzstation Tscheljabinsk bis zum Hafen der Südsee Wladiwostok eine Länge von 7 112 Werst (7 587 km) besitzen.

Zum ungefähren Vergleiche diene, dass die bisher als längste Bahn der Welt angestaunte, ganz Nordamerika vom atlantischen Ozean bis zum stillen Weltmeer durchquerende Union - Pacificbahn: Newyork - Chicago - St. Francisco nur eine Länge von 5 357 km hat, daher um 2 230 km (annähernd gleich einer Strecke von St. Petersburg über Wien nach Triest) kürzer ist, als die sibirische Eisenbahn.

Also dieses Stück allein genommen, um welches die sibirische Eisenbahn länger sein wird als die Union-Pacificbahn, repräsentirt schon eine Reise aus dem hohen Norden der eisigen Ostsee durch ganz Europa bis zu den warmen Fluthen der blauen Adria. Oder, um einen anderen Vergleich zu ziehen: die 7 587 km (1 000 deutsche Meilen) lange sibirische Eisenbahn wird beinahe den dritten Theil des Weges betragen, welchen man bei einer Umkreisung der Erde auf dem 50. Grade nördlicher Breite, wie oben dargelegt, zurückzulegen hätte.

Nach diesem kann man sich eine ungefähre Vorstellung von der kolossalen Längenausdehnung dieser Bahn machen, die, soweit sie sich an das europäische Russland anschliesst, theilweise durch fruchtbare, einigermaassen gut bevölkerte Gegenden, — weiter aber zum grössten Theile durch endlose Birkenwälder, welche, je mehr sich die Bahn gegen Süden ziehend dem 50. Breitengrade nähert, durch Nadelholzwaldungen ersetzt werden, — ferner durch unübersehbare, nur zum kleinsten Theil angebaute, sonst aber unwirthliche Steppen, — ferner ganze Länder durchstreichende zerrissene Felsgebirge, — noch weiterhin nach Betreten des Amurgebietes durch endlos scheinende Moräste, bar alles dessen, was der Mensch zum Leben braucht, hinzieht, — bis sie endlich, sich dem stillen Ozean nähernd, wieder durch freundlichere Fluren führt.

Und in diese nach Hunderten von Meilen oder Tausenden von Kilometern zu messenden Landstriche hat die russische Regierung zu dem Zwecke, um in fast allen Sektionen mit dem Bahnbau gleichzeitig zu beginnen, ein Heer von 70 000 Arbeitern unter Führung hoher Offiziere mit einem Stab von Ingenieuren auf dem einzig zu Gebote stehenden Landwege, dem grossen sibirischen, Trakt gesendet!

Allgemein bekannt aus zahlreichen Beschreibungen sind die, wenn auch etwas übertrieben geschilderten, doch immer noch genug entsetzlichen Qualen, welche bei einer Landreise durch Sibirien die armen Verbannten und im selben Maasse ihre freien, bewaffneten Begleiter auszustehen hatten. Gewiss war die russische Regierung, weil der Mensch gegen die Naturgewalten meistens fruchtlos ankämpft, nicht in der Lage, den in die einzelnen Sektionen der sibirischen Bahn gesendeten 70 000 Arbeitern, ihren Generalen und Ingenieuren von den mit einem Landtransporte verbundenen Mühseligkeiten etwas zu ersparen. Wir konnten kaum der Versuchung widerstehen, aus dem allerneuesten, höchst interessanten und instruktiven Reiseberichte des Dr. Bernhard Schwarz, dessen Fortsetzungen noch gegenwärtig im „Berliner Tageblatt“ erscheinen, einige Citate wörtlich anzuführen, die die fürchterlichen Beschwerden schildern, welche noch heute ein an europäische Civilisation gewöhnter, mit Geldmitteln reichlichst versehener Mann bei einer Landreise durch Sibirien zu bestehen hat. Aber infolge des ominösen „Nachdruck verboten“ mussten wir unser Vorhaben aufgeben. Das jedoch möchten wir betonen, dass nach Dr. Schwarz fast die Hälfte des von den Arbeitern der sibirischen Eisenbahn durchzogenen Weges im dortigen Volksmunde der Marterweg genannt wird, genau so wie die Bibel den Schmerzensweg Christi nach Golgatha nennt.

Nicht genug daran, die russische Regierung konnte wohl 70 000 Arbeiter auf diesem Landwege in die Sektionen der sibirischen Eisenbahn werfen, weil es trotz aller Schwierigkeiten doch möglich war, und was möglich ist, wird in Russland zur Thatsache. Aber unmöglich war es, den Arbeitern die durch die moderne Technik geschaffenen, meist voluminösen und ein enormes Gewicht besitzenden Hilfsmaschinen zum Bahn- bezw. Brückenbau auf diesem Landwege mitfolgen zu lassen, so dass die Bahnarbeiter gezwungen sind, den Riesenbau der sibirischen Eisenbahn mit den primitivsten Hilfsmitteln auszuführen, welche nur mit jenen verglichen werden können, die in altersgrauer Zeit den Pharaonen bei ihrem im glühenden Wüstensande aufgeführten Riesenbau der Pyramiden zu Gebote standen.

Muss man da nicht ausrufen: Ehre der unbeugsamen Energie des russischen Geistes; Ehre der unverwüstlichen körperlichen Widerstandsfähigkeit des Russen gegen die Unbilden der Natur und feindlich gesinnter roher Naturmenschen; Ehre den 70 000 eisernen russischen Händen, die in zahllosen und unbeschreiblichen Entbehrungen die eiserne Strasse legen, auf der nach kaum einem Jahrzehnt in einem lustig dampfenden Bahnzuge im behaglichen Pulmanwagen die Reisenden am Kupeefenster sitzend, ein Beefsteak geniessend und Sekt schlürfend in die einstigen Schrecknisse Sibiriens lächelnd hinaussehen werden.

Wir sagten, die sibirische Eisenbahn wurde in 7 Sektionen getheilt, natürlich nicht aus büreaukratischen oder Verwaltungsgründen, sondern aus Naturnothwendigkeit der Bodengestaltung. Den Beweis hierfür gibt schon die unverhältnissmässige Grösse oder Kleinheit der einzelnen Sektionen.

Wir haben bislang in allen uns zu Gebote stehenden Behelfen zur Charakterisirung der einzelnen Strecken keine anderen Angaben gefunden, als den Ausgangs- und Endpunkt der Sektion, die Länge derselben und das für die Herstellung präliminirte Baukapital, z. B.:

I. Sektion. Tscheljabinsk-Obfluss, 1 328 Werst,
47 361 479 Rubel Baukapital.

Wir fragen, welches Bild kann sich der Leser aus diesen mageren Daten von der Bodengestaltung, der in Sibirien ohnehin spärlichen Population, der Leichtigkeit oder Schwierigkeit des Bahnbaues und der herbeizuschaffenden Hilfsmittel und des künftigen Betriebes dieser Theilstrecke machen? Ebenso wenig würde eine umständliche Beschreibung der erwähnten Verhältnisse dem Leser ein, bei einem Journalartikel gewünschtes rasches und übersichtliches Bild gewähren. Nur zweckentsprechend gewählte, verbürgte Zahlen sprechen rasch, deutlich und untrüglich.

Wir wollen uns in einem Beispiele überzeugender verständlich machen.

Vergleichen wir die Baukosten per Kilometer der 40 km langen Theilstrecke der österreichischen Südbahn: der Semmeringbahn von Payerbach bis Spital mit jener der 62 km langen Strecke der sächsischen Staatsbahnen von Bodenbach-Tetschen bis Dresden, so werden wir dieselben himmelhoch verschieden von einander finden. In den Baukosten per Kilometer der Semmeringbahn gelangen die enorme Steigung (Gefälle) von 1 : 50 (das heisst jeder 50. Meter der Bahntrasse liegt um einen ganzen Meter höher [tiefer] als der erste dieser 50 m), die zahlreichen scharfen Kurven, die zahlreichen den

Felsen abgerungenen Gelände, die Felsgallerien, Viadukte und in die Felsen gesprengten Tunnel dieser Bahnstrecke zum Ausdruck, auf welcher eine Lokomotive mit nur wenigen Wagen belastet, in der Bergfahrt nur mühsam vorwärts kommt, während bei der Thalfahrt ein auf ein Minimum von Wagen beschränkter Zug mit allen vorhandenen Bremsen den Lauf der Räder geradezu hemmen muss, um nicht zu einer Katastrophe zu führen.

Dagegen geben die verhältnissmässig geringen Baukosten per Kilometer der Bodenbach-Dresdner Strecke der sächsischen Staatsbahnen ein deutliches Bild von der beinahe ebenen, ganz im freien Terrain in kaum bemerkbaren und meistens schnurgerade geführten Bahntrasse, auf welcher man einer Lokomotive ohne Bedenken 50 und mehr Wagen anhängen kann, ohne befürchten zu müssen, dass die Schnelligkeit des Transportes oder die Sicherheit des Betriebes hierdurch Eintrag leide.

Wir werden daher in der nachstehenden tabellarischen Zusammenstellung, um durch einen kurzen Ueberblick ein anschauliches Bild von der Gestaltung der sibirischen Eisenbahn zu gewinnen, den oben angedeuteten mageren offiziellen Daten über Länge und Baukapital der 7 Sektionen auch die Prozentziffer der Sektionen zur ganzen Bahnlänge, die Baukosten per Werst, und einige ganz im allgemeinen zu deutende Schlagworte über die Beschaffenheit des durchzogenen Terrains beifügen.

Sektion	Länge in Werst	Prozent zur Bahnlänge	Baukapital in Rubeln	Baukosten per Werst in Tausenden Rubeln	Terrain
I. (Westsibirische E. B.) Tscheljabinsk-Obfluss .	1 328	18	47 361 479	35,6	fruchtbar
II. (Mittelsibirische E. B.) Obfluss-Irkutsk .	1 754	24	73 272 898	41,7	Wald und fruchtbare Steppe
III. (Baikalsee-Umgehungsbahn) Irkutsk-Mysovskaja . .	292	4	22 310 820	76,4	Felsengebirge
IV. (Transbaikalsche Eisenbahn Mysovskaja-Strjetensk . .	1 009	14	53 309 817	52,8	Steppe u. Waldgebirge
V. (Amur-Eisenbahn) Strjetensk - Chabarowsk	2 000	30	117 555 835	58,8	Gebirge mit Morastthälern
VI. (Ussuri-Eisenbahn) a) Nordrussische Sektion Chabarowsk - Grafskaja	347	5	18 738 582	54	günstiges angebautes Terrain
VII. (Ussuri-Eisenbahn) b) Südrussische Sektion Grafskaja-Wladiwostok .	382	5	17 661 051	46,2	„
Zusammen .	7 112	100 %	350 210 482	Durchschnitt 49,242	

Dem geneigten Leser, welchen (um ein rasches Bild zu erhalten) der Maasswerth eines Werst (1,066 km) und der dem Zahlensinn verständliche Geldwerth eines Rubels Papier (fl. 1,28 ö. W.) nicht geläufig sind, sei damit gedient, dass man ein der Wahrheit ziemlich nahekommendes Verhältnissbild erhält, wenn man dem Werst den Kilometer und dem Rubel den österreichischen Goldgulden substituirt.

Vor allem müssen wir bemerken, dass die sibirische Bahn im 53. Breitegrade bei Tscheljabinsk beginnend und bis zum 50. Breitegrade bei Irkutsk herabsteigend, in welcher Breite sie bis Chabarowsk verbleibt, ein Terrain durchzieht, dessen geographische Lage der Provinz Brandenburg, dem Königreiche und der preussischen Provinz Sachsen, den thüringischen Staaten, einem grossen Theil von Böhmen und Bayern entspricht. Das Klima jedoch, die Vegetation und die Anbaufähigkeit des sibirischen Territoriums sind zehnfach ungünstigere als jene der genannten europäischen Staaten. Und dies aus dem Grunde, weil den mildernden Seewinden im Westen durch das Uralgebirge, im Osten durch die unweit des grossen Ozeans aufsteigenden Janowoi- und Stanowoigebirge der Eintritt nach Sibirien verwehrt wird, während das ganze ungeheuere Land vom Norden her ohne jeden Gebirgswall der vom sibirischen Eismeer hereindringenden Kälte schutzlos preisgegeben ist. Es hat daher selbst der südlichste von der grossen Transversalbahn durchzogene Theil Sibiriens ein ausgesprochen kontinentales rauhes Klima mit sehr kurzen, oft unerträglich heissen Sommern, wogegen die übrigen 8—9 Monate das Gepräge des strengsten Winters tragen. Liegt doch im Norden der sibirischen Eisenbahn 1 711 km (240 Meilen) von derselben entfernt, im Bereiche des Städtchens Wrchnojansk (Provinz Irkutsk) der Kältepol der gesammten bewohnten Erde (nördliche Hemisphäre), woselbst man Temperaturen bis zu — 66° C. gemessen hat.

Es ist natürlich, dass sich die Bevölkerung Sibiriens, die nach den neuesten Daten auf 6 900 000 Millionen Einwohner geschätzt wird, die arktischen Tundren flichend, im südlichsten von der Transversalbahn durchzogenen Drittel Sibiriens zusammengedrängt hat. Das Wort „zusammengedrängt“ wird aber etwas zu euphemistisch klingen, wenn man weiss, dass in diesen Landstrichen im Durchschnitt auf 2 qkm 3 Einwohner (auf eine Quadratmeile 90 Seelen) kommen, während auf 2 qkm, also auf derselben Fläche, in der preussischen Provinz Sachsen 214 Einwohner, im Königreich Sachsen sogar 304 (daher einhundertmal so viel) Menschen leben.

Dies vorausgeschickt, weisen wir auf die obige tabellarische Zusammenstellung hin, welche uns ein getreues Zahlenbild von der grossen sibirischen Eisenbahn gibt, das wir zum besseren Verständniss mit nachstehendem erläutern wollen.

I. Sektion. Tscheljabinsk-Obfluss. Länge 1 328 Werst (1 416 km = 186,6 österreichische oder deutsche Meilen).

Mit der sibirischen Grenzstation Tscheljabinsk, welche unmittelbar am östlichen Fusse des die geographische Scheide zwischen Europa und Asien bildenden Uralgebirges liegt, beginnt die grosse sibirische Tiefebene mit ihren zum grossen Theile angebauten Steppen, in welche in einzelnen Ausläufern die für Sibirien charakteristischen unermesslichen Birkenwälder hineinreichen.

Die Bahn führt, das Städtchen Kargan und das befestigte Petropawlowsk berührend, nach dem niedlichen Städtchen Omsk am Irtyschflusse, welch letzterer, an Breite unserer grossen Donau gleichend, mit einer eisernen Brücke übersetzt wird, die unserer bei Wien über die Donau führenden Kronprinz Rudolfbrücke ähnlich ist. Von hier durchzieht die Bahn mehr feuchtes Steppenterrain und gelangt über Kainsk und Kolywan zum grossen Obfluss, welchen sie, die Gouvernementsstadt Tomsk aus technischen Gründen 80 km nördlich lassend, mit einer 1 km langen, 40 m hohen Brücke überschreitet.

Diese Sektion befindet sich gegenwärtig bereits in vollem Bahnbetriebe, und finden die verhältnissmässig geringen Baukosten von 35 600 Rubel per Werst ihre Erklärung nicht nur in den günstigen Terrainverhältnissen, sondern hauptsächlich darin, dass diese Bahnstrecke an die seit 1892 in ganzem Umfange in Betrieb stehende grosse russische Hauptbahn unmittelbar anschliesst, welche von Petersburg-Moskau über Samara, dann den Ural übersetzend bis zur sibirischen Grenzstation Tscheljabinsk führt. Material und Arbeitskräfte waren daher zum Bau dieser Sektion verhältnissmässig leicht herbeizuschaffen.

(Schluss folgt.)

Die Beamten und die soziale Bewegung.

In der am 3. Januar in Berlin stattgehabten Protestversammlung des Eisenbahnpersonals gegen den Versuch sozialdemokratischer Wühlereien in seinen Kreisen ist von einem der Redner einiger Aeusserungen des Eisenbahndirektors de Terra in Guben gedacht worden. Diese Aeusserungen entstammen einem unter der obigen Ueberschrift erschienenen Aufsatz, den wir nachstehend wiedergeben, weil er manches noch heute Beherzigenswerthe enthält:

Dem in der ganzen zivilisirten Welt immer lebhafter entbrennenden Kampfe der Geister und der wirthschaftlichen Interessen könnten, so mag es scheinen, die Beamten als unbetheiligte Zuschauer mehr oder minder gleichmüthig gegenüberstehen. Vor vielen anderen haben sie eine wenn auch bescheidene, theilweise sogar dürftige, aber doch wenigstens gesicherte Existenz voraus. Bei ihrem Tode sind ihre Hinterbliebenen durch die ihnen gesetzlich zustehenden, andernfalls im Gnadenwege zu erlangenden Zuwendungen mindestens vor der ärgsten Noth geschützt. Dem in allen anderen Berufsständen mit der zunehmenden Ueberfüllung immer heftiger und rücksichtsloser geführten „Kampfe ums Dasein“ sind sie enthoben und in friedlichem Wetteifer brauchte ihr einziges Bemühen darin zu bestehen, sich durch höherwerthige Leistungen vor ihren minder gut veranlagten oder vorgebildeten Mitbeamten hervorzuthun, um sich ein Aufsteigen in höhere, verantwortungsvollere und daher auch besser entlohnte Stellungen zu sichern. Zudem verleiht ihnen ihre Stellung, in deren Obliegenheiten sich bis tief nach unten hin ein wenn auch noch so bescheidener Theil der öffentlichen Macht ausdrückt, mit dieser ein Ansehen, das sie in den Augen der Menge über die emporhebt, die unter sonst gleichen Verhältnissen ausschliesslich auf die eigene Kraft und Begabung als das einzige Mittel angewiesen sind, sich nicht nur das tägliche Brot zu erwerben, sondern auch bei ihren Mitbürgern etwas zu gelten. Dieses von der Machtfülle der öffentlichen Gewalt ausgehende Ansehen sollte seine Träger allerdings niemals dazu verleiten, sich etwas besseres zu dünken, als ihre nicht beamteten Mitbürger. Stets sollten sie im Auge behalten, dass dieses Ansehen weniger ihrer Person, als ihrem Amte gilt, dass es ihnen nicht als ein persönliches Verdienst zufällt, sondern als eine Gabe, deren jeder sich erst würdig zu erweisen hat, als ein Ehrenschild, den blank und unbefleckt zu erhalten eine der vornehmsten Aufgaben seines Inhabers ist. Auch darf der Beamte bei allem berechtigten Selbstgefühl niemals ausser Acht lassen, dass er in erster Linie ein Diener der öffentlichen oder besonderen Interessen ist, deren Wahrnehmung ihm übertragen ist, und dass der ihm mit dem Amte zugefallene Antheil an der öffentlichen Gewalt für ihn nur den Zweck hat, ihm die Erfüllung dieser Dienerpflichten zu ermöglichen. Wer dessen stets eingedenk bleibt, wird nicht leicht in völlig unangebrachte Ueberhebung oder herrisches Wesen verfallen. Leider ist dieser Fehler noch immer gar zu häufig, und zwar je weiter nach unten, um so öfter zu beobachten. Auch hierin muss jeder Höherstehende seinem Untergebenen mit gutem Beispiel vorangehen. Und gerade das Bewusstsein, seine ganze Kraft nicht auf persönliche Erwerbszwecke zu verwenden, sondern auch am bescheidensten Platze in den Dienst des Gemeinwohls zu stellen, verleiht eine Sicherheit, Ruhe und Befriedigung, die den schönsten Lohn der eigenen Thätigkeit bildet, auch über unüberlegte oder böswillige Verunglimpfungen am besten hinweghilft und selbst für Entbehrungen entschädigt, die durch eine mitunter kärgliche Entlohnung bedingt sind.

Welche Veranlassung hat nun gleichwohl der Beamte, sich mit der sozialen Bewegung unserer Zeit zu befassen? Zur Beantwortung dieser Frage bedarf es zunächst einer Betrachtung dieser Bewegung selbst. Entsprechend ihrem Ursprunge aus materiellen (wirthschaftlichen) und ideellen (geistigen und sozialen) Nöthen hat sie auch eine zwiefache Richtung: Verbesserung der äusseren Lage in einem den Anforderungen der allgemein gesteigerten Lebenshaltung entsprechenden Maasse und grössere Befriedigung des noch allgemeiner und stärker gewachsenen Strebens nach Antheilnahme an den geistigen Errungenschaften unserer Zeit, wie nach Ueberbrückung der tiefen Kluft, die sich im Laufe der Zeiten zwischen höher und Niederstehenden aufgethan hat. Ganz besonders in den nördlicheren Theilen unseres Vaterlandes, wo die Straffheit einer langjährigen strengen militärischen Zucht und die in ihr begründeten Gegensätze sich allzu sehr auch auf das Beamtenthum und darüber hinaus auf weitere Volkskreise übertragen haben.

In den oberen Schichten ist die wirthschaftliche Nothlage nicht so allgemein, auch wird sie dort sorgfältiger verhüllt. Und das Streben nach tieferer Einsicht und grösserer Antheilnahme an der allgemeinen Werthschätzung ist selbstverständlich um so stärker, je weniger Befriedigung es bisher gefunden hat und je mehr eine Erweiterung des Wissens und Könnens an und für sich oder auch nur als Mittel zur Erreichung einer höheren Lebensstellung geschätzt wird. So ist es erklärlich, dass die mittleren und unteren Beamten, namentlich diese letzten, bisher am eifrigsten bemüht gewesen sind, sich in Vereinigungen zusammenzuschliessen, die nicht nur geselligen oder Bildungszwecken dienen, sondern auch, sei es durch Eingaben an die vorgesetzten Behörden, durch Einwirkung auf die Presse oder Anrufung der Volksvertretung, die Verbesserung der wirthschaftlichen Lage und der sozialen Stellung ihrer Angehörigen zu erreichen suchen. Unter der — bei unseren Beamten im allgemeinen selbstverständlichen Voraussetzung, dass jedes Uebermaass, jede Ausschreitung dabei vermieden werde, ist es weder durch die Verfassung, noch durch sonstige Gesetze irgend jemand verwehrt, seine Interessen soweit wahrzunehmen, als kein anderes Interesse dadurch verletzt wird. Dass der ersterwähnte Weg unter allen Umständen den Vorzug verdient und die beiden anderen nur als äusserster Nothbehelf in Betracht kommen können, wo jener nicht zum Ziele führt, versteht sich von selbst.

Eine eingehende Klarlegung der eigenen Lage, des Maasses ihrer Verbesserungsbedürftigkeit, eine Verständigung darüber und über die geeigneten Mittel und Wege dazu, kann — unter der vorher erwähnten Voraussetzung — allen Betheiligten nur vortheilhaft sein. Auch den vorgesetzten Behörden selbst, die dadurch am genauesten und zuverlässigsten über die Lage, die Bedürfnisse und Wünsche ihrer Untergebenen unterrichtet werden. Von besonderem Vortheil wäre schon aus diesem Gesichtspunkte eine rege Betheiligung der höheren Beamten an den Vereinigungen der ihnen unterstellten Beamten. Sie hätte aber auch noch den weiteren Vorzug, dass beide Theile sich besser kennen und auch in rein menschlicher Hinsicht richtiger würdigen lernten. Der Höherstehende würde sich damit nicht das Mindeste vergeben, im Gegentheil, er könnte dadurch an Selbst- und äusserer Achtung nur gewinnen. Namentlich bei seinen Untergebenen, die ein freundliches, auch die rein menschlichen Beziehungen nicht ausschliessendes Verhalten der Vorgesetzten freudig und dankbar als eine der grössten Gutthaten (um nicht zu sagen Wohlthaten) begrüssen würden, die ihnen erwiesen werden könnten. Auch würden sie darin sicherlich einen weiteren Ansporn dazu erblicken, sich durch eifrige Pflichterfüllung die Zufriedenheit ihrer Vorgesetzten in erhöhtem Maasse zu erwerben und zu erhalten. Diesen selbst wäre nicht allein die dabei zu gewinnende genauere Kenntniss ihrer Untergebenen und deren Verhältnisse von Nutzen: wenn sie es verstehen, sich ihr Vertrauen zu erwerben (und das sollte sich jeder Vorgesetzte ganz besonders angelegen sein lassen), könnten sie auch durch Belehrung über das Mögliche und Erreichbare viel Gutes wirken, berechtigte Bestrebungen in die richtigen Bahnen lenken und darin erhalten, und namentlich auch verhüten, dass die Beamten im Unmuth über getäuschte, weil übertriebene Erwartungen, sich Bestrebungen in die Arme werfen, die mit einem geordneten Staatswesen unvereinbar sind.

Mit einem Worte, der Vorgesetzte könnte mehr als bisher der Freund und Berather seiner Untergebenen werden. Das würde von unendlichem Segen für beide Theile sein. Der soziale Friede würde damit in einer grossen, mit den wachsenden Aufgaben des Staates und seiner unteren Gebilde ständig zunehmenden Volksschicht ausserordentlich gefördert werden, und das hiermit gegebene Beispiel müsste nothwendig auch auf die übrigen Schichten der Bevölkerung segensreich einwirken.

Die Entwickelung des russischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1897.

Die Entwickelung des Eisenbahnnetzes während eines bestimmten Zeitabschnittes — schreibt die amtliche „Torg.-Prom. Gas." in ihrer Nr. 4 — findet 1. in Daten über die neuerbauten Eisenbahnen Ausdruck, 2. in Ziffern über im Bau begriffene Eisenbahnen und 3. in der Anzahl konzessionirter Bahnen. Hinsichtlich des Jahres 1897 stellen sich diese Daten wie folgt: Die neuen Eisenbahnlinien, welche im Laufe des Jahres dem regelmässigen oder zeitweiligen Verkehr übergeben sind, können je nachdem, ob sie dem Staate oder Aktiengesellschaften gehören, folgendermaassen gruppirt werden: Vom Staate sind gebaut und dem Verkehr übergeben worden die Linien: 1. vom Ob über Krassnojarsk und Kansk nach Kljutschi in einer Länge von mehr als 1000 Werst, 2. von Wladiwostok über Iman nach Chabarowsk, 718 Werst, 3. von Krassnowodsk nach Dshebel im Transkaspigebiet, 129 Werst, 4. von Ostrolenko über Tluschtsch nach Piljawa der Warschau-Terespol-Eisenbahn, 124 Werst, 5. von Krotowka über Timaschew nach Ssergijewsk der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn, 80 Werst, 6. von Karlowka nach Konstantinograd der Charkow-Nikolajew-Bahn, 32 Werst, 7. von Gainowka nach Belowesh der Südwestbahnen, 21 Werst, 8. von der Station Sserpuchow nach der Stadt Sserpuchow und von der Station Ssergiewo nach Penkow der Moskau-Kursk-Bahn, 20 Werst und 9. die Zweiglinie nach dem Elevator in Riga, etwa 10 Werst. Die Gesammtlänge der genannten vom Staate betriebenen Bahnen stellt sich somit auf ungefähr 2140 Werst. — Folgende von Privatunternehmungen gebaute Linien sind dem Verkehr übergeben worden: 1. von der Gesellschaft der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn: von Wologda nach Archangelsk, 675 Werst, von Belkow über Kellerowo nach Jurjew-Polsski, 67 Werst, von Nerechta nach Sereda, 43 Werst und von Rybinsk nach Jaroslaw, 81 Werst, im ganzen 866 Werst; 2. der Gesellschaft der Wladikawkas-Eisenbahn: von Tichorezkaja nach Wolshskaja, 505 Werst und von Kawkasskaja nach Stawropol, 143 Werst, im ganzen 648 Werst; 3. der Gesellschaft der Südostbahnen: von Jelez nach Waluiki, 310 Werst, von Grafskaja nach Anna, 83 Werst und einige Verbindungslinien, im ganzen etwa 410 Werst; 4. der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn: von Pskow nach der Station Bologoje, 333 Werst und von Ssawelino nach Kaschin, 52 Werst, im ganzen 385 Werst; 5. der Gesellschaft der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn: von Lgow nach Brjansk, 195 Werst, von Pirjatin nach Krassnoje, 91 Werst und von Liwny nach Marmyschli, 60 Werst, im ganzen 346 Werst; 6. der Gesellschaft der Rjäsan-Ural-Bahn: von Ranenburg nach Pawelez mit einer Zweiglinie nach Astozowo, 108 Werst. Ausserdem sind folgende Zufuhrbahnen eröffnet worden: 1. von der Ersten Gesellschaft: von Walk nach Pernau, 117 Werst, von Rudnizy nach Chaschtschewato mit einer Zweiglinie nach der Berschad'schen Fabrik, 92 Werst, von Postawa nach Bereswetsch, 53 Werst und von Fellin nach Moiseküll, 42 Werst, im ganzen 304 Werst; 2. von der Zweiten (Moskauer) Gesellschaft von Rjäsan nach dem Dorfe Tuma, 82 Werst; 3. von der Gesellschaft der Orechowschen Zufuhrbahn von Orechow nach der Iljinsker Ansiedelung, 37 Werst und 4. von der Starodubschen Zufuhrbahngesellschaft von Umtscha nach Starodub, 33 Werst. Von Privatgesellschaften sind zusammen mehr als 20 neue Linien in einer Ausdehnung von 2220 Werst eröffnet und insgesammt während des Jahres von aus Staats- und Privatmitteln erbauten Eisenbahnen mehr als 4350 Werst dem Verkehr übergeben worden. Somit betrug die Gesammtlänge des Eisenbahnnetzes in Russland mit Einschluss der sibirischen, der transkaspischen und der transkaukasischen Eisenbahnen, abgesehen jedoch von den finländischen Bahnen, zum 31. Dezember vorigen Jahres ungefähr 42000 Werst.

Den nachstehend aufgeführten Privatunternehmungen ist der Bau der nach denselben aufgeführten Bahnlinien konzessionirt worden: 1. der Gesellschaft der Ribinsk-, jetzt in „Gesellschaft der Moskau-Windau-Ribinsk-Bahn" umbenannten Unternehmung: von Moskau nach Stockmannshof, von Tuckum nach Windau, von Station Dno nach dem Dorfe Ssokolniki und von der Station Ssowelino nach der Stadt Krassny-Cholm; die Gesammtlänge aller dieser Eisenbahnen beträgt 1065 Werst; 2. der Gesellschaft der Rjäsan-Ural-Bahn: von Pawelzo über die Städte Michailow und Gatschina nach Moskau, von Dankow nach Ssmolensk und von Krassnosslobodsk nach Jeshawin, im ganzen etwa 850 Werst; 3. der Gesellschaft der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-Eisenbahn: von Moskau über Dmitrow nach dem Dorfe Ssowelow (in der Nähe der Wolga) und von der Station Teikow nach der Stadt Jurjew-Polski in einer Länge von ungefähr 200 Werst; 4. der Gesellschaft der Südostbahnen: von Lugansk nach der Station Moscherow und von Popassnaja nach Nikitowka, etwa 150 Werst; 5. der Gesellschaft der Wladikawkas-Eisenbahn: die Fortsetzung der im Bau begriffenen Linie Petrowsk-Derbent bis nach Baku. Wenn man noch einige Zufuhrbahnen hinzurechnet, so stellt sich die Gesammtlänge der konzessionirten Eisenbahnen auf 2500 Werst. Diese Ziffer hat an sich schon eine sehr grosse Bedeutung, noch wichtiger ist jedoch die so zu sagen qualitative Bedeutung der in Aussicht genommenen Linien. Es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass ein grosser Theil dieser Schienenwege den Charakter von Hauptbahnen hat und den Verkehr von Transitgütern auf dem russischen Eisenbahnnetz in hohem Maasse erleichtert.

Mit der Entwickelung des Eisenbahnnetzes ist auch der Gütertransport stark angewachsen und dementsprechend hat sich auch der Transport von Gütern nach den Häfen des baltischen Meeres gesteigert, während auf den Eisenbahnen, welche nach diesen Häfen führen, bekanntlich kein einziges Mal Güteranstauungen vorgekommen sind. Es ist eben klar, dass je mehr Zufuhrbahnen eröffnet werden, die Schwierigkeiten auf den Hauptbahnen um so mehr wachsen müssen. Hieraus folgt aber, dass die in der einen oder der anderen Weise vorgenommene Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen für die nach dem baltischen Meere gravitirenden Güter eine ernste staatliche Nothwendigkeit darstellt. Dieser Nothwendigkeit ist nun durch die Konzessionirung der vorgenannten Linien genügt worden. Die Moskau-Windauer Eisenbahn bildet einen neuen selbständigen Weg nach dem baltischen Meere, und durch den Bau dieser Linie, ferner durch den Bau der Linie von Dankow nach Smolensk und durch die Anlage eines zweiten Gleises von Smolensk nach Dwinsk (was für Rechnung des Staates geschehen soll), erhält jedes der wichtigsten Getreideproduktionsgebiete seinen Ausgang nach dem Westen: die Richtung über Orel verbleibt den Gütern der Südostbahnen, die Richtung über Dankow-Smolensk wird den Gütertransport von den Linien der Rjäsan-Ural-Bahn vermitteln, während die Linie Moskau-Windau die Güter des Ostens und Sibiriens befördern wird.

Gleichzeitig ist es auch beachtenswerth, dass mit dem Bau der Linie Moskau-Windau eine andere Frage in engem Zusammenhang steht, nämlich die Erbauung eines Handelshafens in Windau. Hierüber ist zwar schon jahrelang gesprochen worden, doch ist das Projekt für die Erbauung dieses Hafens trotz der Nothwendigkeit desselben bisher nicht behandelt worden. Jetzt aber — mit dem Bau der Bahn nach Windau — kann diese Frage als gelöst angesehen werden: der Hafen wird jetzt erbaut werden und zwar durch vereinte Bemühungen des Staates, der Eisenbahngesellschaft und von Privatpersonen.

Zum Schluss kann dann erwähnt werden, dass die Weichselbahn (507 Werst) und die Obojansk Zweigbahn (30 Werst) im Jahre 1897 verstaatlicht worden sind.

Soweit die interessanten Mittheilungen des amtlichen Blattes, bei deren Lekture man zugestehen muss, dass man in Russland eifrig an der Arbeit ist, die Lücken im Eisenbahnnetze auszufüllen und namentlich neben den Forderungen, die die Landesvertheidigung stellt, auch diejenigen des Handels mehr zu berücksichtigen, als das früher geschah und vielleicht auch geschehen konnte. Nach allem, was bisher bekannt geworden ist, wird die Bauthätigkeit des Jahres 1898 nicht geringer sein als in dem Berichtsjahre.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 19. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,36 km lange Strecke Lützen-Rippach-Poserna der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Februar d. J. wird die an der

Strecke Schönbrunn-Troppau zwischen den Stationen Schönbrunn und der Halte- und Ladestelle Dielhau in Kilometer 2635/9 gelegene Ladestelle Strzebowitz für den beschränkten Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Königsberg i. Pr. Auf dem an der Strecke Insterburg-Lyck zwischen den Stationen Wiekischken und Goldap belegenen Haltepunkte Kuddern können vom 1. Februar d. J. ab Eil- und Frachtstückgüter ohne Beschränkung des Gewichts abgefertigt werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auch fernerhin ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Böhmisch-Kubitzen-Vollmau der Linie Pilsen-Furth i. W. wird am 1. Februar d. J. als Station für den Gesammtverkehr eröffnet.

Schliessung von Güternebenstellen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die bei der Station Spittelndorf gelegene Güternebenstelle Parchwitz wird mit dem Tage der Betriebseröffnung der Liegnitz-Rawitsch-Kobyliner Eisenbahn (voraussichtlich 28. d. Mts.) für den Güterverkehr aufgehoben.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Die an der Westerwaldbahn (Strecke Siershahn-Au) gelegene Station Altenkirchen erhält die Bezeichnung Altenkirchen (Westerwald).

Aenderung von Stationsnamen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Zagorianer Lokalbahn (Strecke Csáktornya-Zágráb) gelegenen Station Pusca-Kupljenovo ist in Pusca-Bistra abgeändert worden.

Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Für den Güterübergang nach und von den nachbenannten, im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehenden schmalspurigen Lokalbahnen bezw. Kleinbahnen sind nachstehende Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist eingeführt worden und zwar rücksichtlich:

1. der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr unterstellten, am 1. November 1897 dem Betriebe übergebenen Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz für den Uebergang in Neuhaus eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden bei Eilgütern und lebenden Thieren und von 24 Stunden bei Frachtgütern, gültig vom 1. Januar d. J. im internen, österreichisch-ungarischen und internationalen Verkehre;
2. der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstellten Lokalbahn Waidhofen a. d. Ybbs-Kienberg-Gaming (Ybbsthalbahn), deren Theilstrecke Waidhofen a. d. Ybbs-Gross-Hollenstein am 15. Juli 1896 eröffnet worden ist, für den Uebergang in Waidhofen a. d. Ybbs eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden bei lebenden Thieren und von 24 Stunden bei Frachtgütern (Eilgüter sind von der Beförderung ausgeschlossen), gültig vom 1. Januar d. J. ab im internen und im österreichisch-ungarischen Verkehre;
3. der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstellten, am 2. Januar d. J. dem Betriebe übergebenen Lokalbahn Zell a. See-Krimml (Pinzgauer Lokalbahn) für den Uebergang in Zell a. See eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden bei Eilgütern und lebenden Thieren und von 24 Stunden bei Frachtgütern, gültig vom 2. Januar d. J. ab als dem Tage der Betriebseröffnung im internen und im österreichisch-ungarischen Verkehre;
4. der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstellten Kleinbahn Lupków-Cisna für den Uebergang in Neu-Lupków eine Zuschlagsfrist von 12 Stunden bei Eilgütern und lebenden Thieren und von 24 Stunden bei Frachtgütern, gültig vom Tage der demnächst stattfindenden Betriebseröffnung im internen und im österreichisch-ungarischen Verkehre.

Die für den Güterübergang in den Anschlussstationen Garsten und Bad-Hall der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht unterstellten schmalspurigen Steyrthalbahn genehmigten Zuschlagsfristen sind mit Wirksamkeit vom 1. Januar d. J. auf 12 Stunden bei Eilgütern und lebenden Thieren und 24 Stunden bei Frachtgütern erhöht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 177 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend die vom 1. Mai d. J. ab gültigen Verzeichnisse der zusammenstellbaren Fahrscheine (abgesandt am 26. und 27. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Das **Verhältniss** zwischen **Eisenbahn** und **Post** wurde dieser Tage in der Budgetkommission des Reichstages bei der Berathung des Postetats erörtert. Im Jahre 1896 belief sich der Päckereiverkehr der Reichspost auf nicht weniger als 579000000 kg, wovon 2 Drittel auf 5 kg-Packete entfielen. Im Jahre 1895 wurden von den preussischen Eisenbahnen für die Post insgesammt 109000000 Postpackete mit einem Gesammtgewicht von 436000000 kg befördert. Nach einem Bericht des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von Mitte 1897 ist es namentlich in der Textil-, Konfektions-, Manufaktur-, Schuhwaaren-, Tabakindustrie usw. ganz allgemein geworden, dass von vielen Geschäften täglich hunderte solcher zerlegten Sendungen der Frachtersparniss halber als Postpackete versendet werden, trotzdem das Zerlegen, das postmässige Verpacken und Beschreiben der Sendungen mit Weiterungen und Kosten verbunden ist. Es gehört durchaus nicht zu den Seltenheiten, dass ganze Eisenbahnwagenladungen mit 5 kg-Packeten der nämlichen Waare von einem Versender an einen Empfänger abgefertigt werden, nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch im Verkehr mit Oesterreich. In der Budgetkommission des Reichstages wurde ziemlich allgemein die Unentbehrlichkeit dieser 5 kg-Packete für das deutsche Verkehrsleben hervorgehoben, was schon sein ausserordentlicher Umfang beweise. Ferner wurde nach einem Bericht der „Freis. Ztg." bestätigt, dass ganze Wagenladungen in 5 kg-Packete zerlegt per Post befördert würden, wie dies beispielsweise bei Hüten von Guben nach München usw. der Fall sei. Die Vertreter aller Parteien waren darüber einig, dass eine Erleichterung des Packetverkehrs nur möglich sei auf dem Wege einer billigeren und schnelleren Eisenbahnfrachtbeförderung. Staatssekretär von Podbielski stellte dagegen fest, dass selbst bei den heutigen Eisenbahntarifen Privat-Beförderungsunternehmer noch in der Lage seien, durch Ausnutzung von Sammelladungen billiger zu befördern als die Reichspost. Bezüglich des Verhältnisses der Reichspost zu den Eisenbahnen führten die Abgg. Dr. Lieber, Dr. Müller-Sagan und Graf Stolberg, welcher die ganze Frage als eine rein platonische bezeichnete, sofern es für die Steuerzahler doch gleichgültig sei, wie Staatsbahnen und Staatsposten mit einander verrechnen, übereinstimmend aus, dass eine Regelung dieses Verhältnisses nur auf der Basis der bisherigen Beförderungsfreiheit für die Posteisenbahnwagen und einer der Billigkeit entsprechenden Vergütung für die Postbeiwagen erfolgen könne.

— Mit der Unterstützung von **Kleinbahnen**, für welche in den letzten beiden Jahren 13000000 ℳ bewilligt wurden, ist die agrarische „Dtsch. Tagesztg." nicht zufrieden, sie erachtet auch die neuen Forderungen zu diesem Zweck für absolut und verhältnissmässig zu wenig und meint von ihrem Standpunkt aus: „Man darf die Hoffnung, dass eine einigermaassen ausreichende Summe gefordert werde, um so mehr hegen, als bekanntlich die Finanzlage des preussischen Staates die Bewilligung gestattet, und da im landwirthschaftlichen Etat für die Landwirthschaft recht wenig gefordert worden ist. Die Bewilligung der Summe genügt aber nicht. Es muss auch dafür gesorgt werden, dass die gewünschte Unterstützung möglichst schnell gewährt werde. Es sind uns, wie unsere Leser sich erinnern werden, vielfach die lebhaftesten Klagen über die langsame Erledigung solcher Unterstützungsgesuche zugegangen. Es wird ferner darüber geklagt, dass man den Kleinbahnen bezüglich des Anschlusses an die Vollbahnen hier und da grosse Schwierigkeiten bereite, dass man sie grundsätzlich vom Durchgangsverkehr, der doch in einzelnen Fällen nicht nur möglich, sondern nützlich sein würde, ausschliesse, usw. Alle diese Klagen scheinen uns begründet und der Abhilfe dringend bedürftig. Die Kleinbahn kann eines der wirksamsten ‚kleinen Mittel' sein, vorausgesetzt, dass sie in der rechten Weise gefördert wird."

— Nach der Begründung zu dem neuen preussischen Gesetzentwurf über die **Aufhebung der Verpflichtung** gewisser Staatsbeamten **zur Gestellung** von **Amtskautionen** gehört die grosse Mehrzahl der kautionspflichtigen Beamten, 24335 von insgesammt 35512, der preussischen Eisenbahnverwaltung an. Es hat sich ergeben, dass der finanzielle Nutzen des Kautionswesens für den Staat nur gering ist, er wird völlig aufgehoben durch die erheblichen Kosten, welche die Verwal-

tung der Kautionen verursacht. In der preussischen Eisenbahnverwaltung erfordert die Bearbeitung der Kautionssachen 35,5 Arbeitskräfte mit einem Gehaltsbetrage von 100 211 ℳ., wozu noch 1 300 ℳ. sächliche Kosten treten. Von den persönlichen Ausgaben würden bei Aufhebung des Kautionszwanges 24 Köpfe mit einem Geldbetrage von 65 610 ℳ. vom Etat abgesetzt werden können. Vortheilhafter werden auch in Zukunft die betreffenden Beamten daran sein, da sie nach der preussischen Berechnung, um die Kautionen in Gesammthöhe von 44 000 000 ℳ. zu erlegen und zu erhalten, jährlich etwa 1 000 000 ℳ. aufbringen mussten. Nicht minder empfindlich machten sich für die kleineren Beamten die zur Beschaffung der Kautionseffekten bewirkten Gehaltsabzüge geltend. Nach einer kürzlich für den Bereich der preussischen Eisenbahnverwaltung angestellten Erhebung betrug der Bestand an derartigen durch Gehaltsabzüge angesammelten Baarkautionen 832 600 ℳ.; unter Zugrundelegung einer 3 % Verzinsung entgehen den betreffenden Beamten durch die zinslose Aufbewahrung dieser Summe rund 25 000 ℳ. jährlich, ein Betrag, welcher die zur Deckung von Defekten aus den Kautionen sämmtlicher Eisenbahnbeamten im Etatsjahr 1895/96 entnommene Summe um mehr als das Doppelte übersteigt. Im Etatsjahr 1893/94 beliefen sich in Preussen die festgestellten Kassendefekte auf 162 015 ℳ., im Durchschnitt des vorigen Jahrzehnts auf 48 520 ℳ. jährlich. In der Eisenbahnverwaltung betrugen während der 11 Etatsjahre 1885/86 bis einschliesslich 1895/96 die festgestellten Defekte an Kassengeldern und Materialien 390 834 Mark, im Durchschnitt also jährlich rund 35 530 ℳ., während die Summe der im Etatsjahr 1893/94 hinterlegten Kautionen sich auf 19 308 800 ℳ. bezifferte. Die Defekte betrugen also hier im Durchschnitt noch weniger als 1/5 % der Kautionssumme. Für die Eisenbahnverwaltung ist ermittelt worden, dass im Etatsjahr 1895/96 von den vorgekommenen Defekten, welche 31 331 ℳ. betrugen, 8 607 ℳ., also etwa 27 %, aus den Kautionen gedeckt wurden. In der Begründung wird endlich noch hervorgehoben, dass die festgestellten Defekte in der Eisenbahnverwaltung nur ein Drittel der berechneten Verwaltungskosten und nur die Hälfte desjenigen Betrages an Verwaltungskosten ausmachten, welcher durch Aufhebung des Kautionszwanges unmittelbar erspart werden könnte. In Uebereinstimmung mit der Volksvertretung wird demnach die preussische Staatsregierung die völlige Aufhebung des Kautionswesens durchführen im Vertrauen auf die bewährte Pflichttreue der preussischen Beamten und in der Ueberzeugung, dass diese Pflichttreue sowie die angesehene sichere Lebensstellung, in welcher sich die Beamten befinden und welche sie im Falle von Veruntreuungen auf das Spiel setzen, ungleich stärkere Garantien gegen die Gefahr von Defekten bieten, als die Bestellung einer verhältnissmässig geringfügigen Kaution. Einen bei weitem wirksameren Schutz gegen Veruntreuungen der Kassenbeamten erblickt die preussische Staatsregierung darin, dass die öffentlichen Kassen durch sach- und rechnungskundige Beamte oft und eingehend revidirt werden; hierauf wird nach Aufhebung der Kautionsbestellung mehr noch als bisher Bedacht zu nehmen sein, um die Kassendefekte, welche schon seither nur einen sehr geringen Umfang hatten, noch weiter herabzumindern.

Inzwischen ist der Gesetzentwurf vom preussischen Abgeordnetenhause bereits in dritter Lesung angenommen und auch dem Reichstage ein gleicher Gesetzentwurf hinsichtlich der Reichsbeamten unterbreitet worden.

Hervorgehoben zu werden verdient noch die Mahnung des Finanzministers Dr. v. Miquel im Abgeordnetenhause an die Beamten, wenn sie ihre Papiere frei bekommen, sich nicht etwa höher verzinsliche aber minder sichere Papiere zu kaufen.

— Nach dem **Betriebsausweis der bayerischen Staatsbahnen** für den Monat Dezember 1897 betrug die Betriebslänge derselben 5 339 km (gegen 5 308 km im gleichen Monat 1896). Befördert wurden 1 658 768 (1 612 353) Personen und 1 275 998 (1 174 287) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 354 477 ℳ., aus dem Güterverkehr 7 108 502 ℳ., insgesammt 9 462 979 (+ 226 298) ℳ. Die Einnahme bis Ende Dezember betrug 131 479 585 (+ 5 876 859) ℳ.

— Die **Einnahme der pfälzischen Eisenbahnen** für das Jahr 1897 schliesst ab mit einem Ueberschuss von 2 513 150 ℳ. gegen 2 696 544 ℳ. im Vorjahre. Es werden davon 2 % Superdividende an die Aktionäre vertheilt.

— In letzter Zeit wurde in württembergischen öffentlichen Blättern wiederholt geklagt über **Nichtbeachtung des Rauchverbots** in den für Nichtraucher bestimmten Eisenbahnwagen oder Wagenabtheilungen, **Belästigung der Mitreisenden** durch Auflegen der Füsse auf die Sitzbänke, **ungenügende Reinigung der Personenwagen** und über unbefugtes **Belegen der Sitzplätze mit Handgepäck.**

Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat sich daher zu der Weisung an die betheiligten Stellen und das Zugbegleitungspersonal veranlasst gesehen, ein besonderes Augenmerk auf diese Vorkommnisse zu richten und darauf hinzuwirken, dass Zuwiderhandlungen gegen die bezüglichen Vorschriften abgestellt und nach Umständen gerügt werden.

Hinsichtlich des Rauchens ist besonders auf die Bestimmung der Dienstanweisung für Zugmeister und Schaffner verwiesen worden, wonach nicht erst auf Anrufen von Reisenden gegen Uebertretungen des Rauchverbots in den Abtheilungen für Nichtraucher einzuschreiten ist, der Schaffner vielmehr von sich aus Zuwiderhandelnde auf das Verbot zunächst aufmerksam zu machen und, wenn der Aufforderung, das Rauchen zu unterlassen, nicht alsbald Folge geleistet wird, den betreffenden Reisenden auf der nächsten geeigneten Station zur Anzeige zu bringen hat. Es wird hervorgehoben, dass eine strafbare Uebertretung des Verbots auch dann vorliegen würde, wenn die in der mit Rauchverbot belegten Wagenabtheilung mitreisenden Personen — ausdrücklich oder stillschweigend — das Rauchen billigen sollten.

Hinsichtlich des Auflegens der Füsse auf die Sitzbänke wird auf die Vorschrift hingewiesen, wonach das Fussauflegen nur dann zugelassen ist, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden und eine Beschmutzung der Kissen nicht stattfindet. Es ist bemerkt, dass auch in den Wagen III. Klasse eine Belästigung der Mitreisenden und eine Beschmutzung der Bänke durch das Auflegen der Füsse nicht geduldet werden darf.

Bezüglich der Reinigung der Personenwagen ist verwiesen auf die Vorschriften über die Behandlung der in Dienst gestellten Wagen und es ist noch besonders bemerkt, dass eine gehörige Reinigung der Personenwagen auch die Beseitigung von Staub und Russ auf den Sitzen und Fenstersimsen in sich schliesst.

In Bezug auf das Belegen der Sitzbänke mit Handgepäck ist die allgemeine Zusatzbestimmung zu § 28 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands angeführt, welche vorschreibt: „Jedem Reisenden steht nur der über oder unter seinem Sitzplatz befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung; die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden.“ In letzterer Beziehung wird indessen auf § 24 der Verkehrsordnung aufmerksam gemacht, wonach die Belegung des Platzes mit einem Handgepäckstück bei zeitweiligem Verlassen des Wagens auf einer Zwischenstation gestattet ist.

— Unter dem Vorsitz des Geh. Hofraths Dr. v. Jobst fand kürzlich in Sachen der **Neckarschifffahrt** eine weitere Berathung der Stadtvorstände von Stuttgart, Heilbronn, Esslingen, Cannstatt und Marbach sowie von Vertretern der beiden Handelskammern Stuttgart und Heilbronn statt. Es ward beschlossen, den Bauamtsassessor Specht, Dozent an der Technischen Hochschule in Karlsruhe, mit der Ausarbeitung einer generellen Skizze mit Kostenüberschlag und möglichst zutreffender Betriebsrechnung sowohl für die Strecke Mannheim-Heilbronn als auch Heilbronn-Esslingen zu beauftragen. Die Arbeit dürfte in einigen Monaten vollendet sein.

— Dem Vernehmen nach ist in **Breslau** auf Anregung des Präsidenten der Eisenbahndirektion daselbst, Wehrmann, ein neuer **Eisenbahnverein** begründet worden, zunächst für Breslau und Vororte. Derselbe bezweckt, das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter allen Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung zu heben, die wirthschaftlichen Verhältnisse durch gegenseitige Unterstützung zu fördern. Es ist zunächst die Einrichtung von Büchereien und Lesezimmern, die Bestellung eines Vereinsbeiraths, die Gründung einer Spar- und Darlehnskasse geplant. — Hoffentlich erweisen sich solche unter Mitwirkung der Staatsbahnverwaltung zu gründende Vereinigungen der Eisenbahnangestellten als geeignet der sozialdemokratischen Eisenbahnerbewegung entgegen zu wirken.

— Zu einer grossartigen patriotischen Kundgebung gestaltete sich der **Kaiserkommers,** den die **Berliner Eisenbahnbeamten** und **Eisenbahnarbeiter** am Abende des 25. d. Mts. in dem festlich geschmückten Kroll'schen Etablissement abhielten. Weit über 2000 Festgenossen waren erschienen, so dass alle 3 Säle dicht gefüllt waren. Vom Eisenbahnministerium hatten sich Unterstaatssekretär Fleck und die Ministerialdirektoren Dr. Micke und Dr. Kirchhoff, sowie der Geh. Regierungsrath Niehaus eingefunden, von der Eisenbahndirektion Berlin waren anwesend der Wirkl. Geh. Oberregierungsrath Präsident Kranold, der Oberbaurath Dr. zur Nieden, der Geheime Baurath Housselle, die Regierungsräthe Rössler und Nowack und etwa 30 andere Oberbeamte. Auch der Landtagsabgeordnete v. Eynern und der Geheime Sanitätsrath Dr. Brähmer waren der Einladung des Komitees gefolgt. Von den Fachvereinen waren vertreten der Berliner Bezirksverein des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins, die Vereinigung der Stationsvorsteher und -Verwalter des Direktionsbezirks Berlin, das „Wohlfahrtsübereinkommen für Eisenbahn-

telegraphenbeamten", der Berliner Kreis des Vereins deutscher Lokomotivführer, der Verein Berliner Lokomotivführer, der Verband deutscher Eisenbahnwagenmeister und der Verein der Wagenmeister in Berlin, der Verein der Bahnsteigschaffner und Portiers und der Verein der Eisenbahnwagenwärter. Mit einer Trompetenfanfare und dem vom Stationsassistenten Benckner verfassten Prolog begann das Fest; nach der Rossini'schen Tellouverture erhob sich der Bezirksvorsitzende, Stationsassistent Scharr, der Vorsitzende der Veranstaltung, zu der dem Kaiser geweihten Festrede, an deren Schlusse er die Versicherung aussprach, dass die Männer des gekrönten Flügelrades, die Fürst Bismarck einst die Träger der Kultur genannt habe, immerdar in unverbrüchlicher Treue, wie sie es geschworen hätten, dem Kaiser dienen und ergeben sein würden. Ein donnerndes Hoch und der Gesang der Nationalhymne folgten der Rede. Dem Kaiser zu Ehren wurde alsdann ein Eisenbahnsalamander gerieben, dessen originelles Kommando wie folgt lautete: „Vorziehen (Rangirhorn), Glas heben; Bremsen los (Lokomotivpfeife) Trinken; Bremsen fest (Lokomotivpfeife) Halt; Zurückdrücken (Rangirhorn) Absetzen; Abfahren (Zugpfeife und Lokomotivpfeife) Aufstampfen mit den Gläsern, allmählich schneller bis zum Reiben; Achtung (Lokomotivpfeife), die Station naht, allmählich langsamer; Abblasen des Dampfes Halt! Alles aussteigen, setzen." Der eigenartige Salamander wurde mit grosser Exaktheit ausgeführt. Dann nahm der Stationsassistent Scharr noch einmal das Wort und erinnerte an die Protestversammlung, welche die Eisenbahnbeamten Berlins und der Vororte vor 12 Tagen abgehalten und in der sie alle auf die Beamten versuchten sozialdemokratischen Einwirkungen energisch zurückgewiesen haben. Beamte und Arbeiter, die im Eisenbahndienst thätig sind, müssten in treuer Pflichterfüllung fest zusammenstehen und eine Einheit bilden, durch welche die noch bestehenden Gegensätze ausgeglichen werden. Ein äusseres Zeichen dieser Einheit müsse vor allem die Gründung eines Eisenbahnererholungsheims sein, wie es in Oesterreich und Bayern bereits besteht. Der Ueberschuss, den das Fest etwa ergeben sollte, sowie eine Sammlung, zu welcher der Redner aufforderte, sollten den Grundstock für diese Wohlfahrtseinrichtung bilden. Nach dem Gesange des Liedes „Brüderlichkeit" beantwortete Herr Unterstaatssekretär Fleck einen auf ihn geriebenen Salamander mit der Aufforderung, dass die Beamten stets des Spruches eingedenk sein sollten: „Mit Gott für König und Vaterland!" In gleicher Weise wurde auch Herr Präsident Kranold gefeiert, der in seiner Erwiderungsrede sagte, dass er dies als eine Anerkennung für die Eisenbahnverwaltung, nicht für seine Person allein hinnehme. Es sei nicht leicht, in einer so grossen Verwaltung jeden Beamten und Arbeiter zufrieden zu stellen, aber davon sollten alle überzeugt sein, dass die Direktion sich ihren Untergebenen gegenüber nur von dem Grundsatze des Wohlwollens und der Gerechtigkeit leiten lasse. Redner leerte sein Glas auf das Vertrauen, mit welchem die Beamten jeder Zeit ihrer vorgesetzten Behörde entgegenkommen sollten. Donnernder Beifall und Händeklatschen folgten dieser Rede. Musikvorträge und Gesänge von Liedern patriotischen und fachlichen Inhalts wechselten nun in rascher Folge, bis die Fidelitas immer mehr in ihr Recht trat.

— **Unfallerörterung.** Zur Untersuchung des schweren Eisenbahnunfalles auf dem Bahnhof Herne hat sich der vortragende Rath im Reichseisenbahnamt, Geh. Regierungsrath Semler, an Ort und Stelle begeben.

— **Personalnachricht.** Am 25. d. Mts. ist der vortragende Rath im Reichs-Eisenbahnamte, Geheime Ober-Regierungsrath Cruse im 54. Lebensjahre einem schweren Leiden erlegen. 1871 zum Gerichtsassessor ernannt, trat er im folgenden Jahre bei der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover als Hilfsarbeiter ein. 1875 erfolgte seine Berufung in das Reichseisenbahnamt; hier wurde er 1876 zum Regierungsrath und ständigen Hilfsarbeiter, 1880 zum vortragenden Rath und Geheimen Regierungsrath und 1886 zum Geheimen Oberregierungsrath befördert. 1892 wurde ihm der Rothe Adlerorden II. Klasse mit Eichenlaub verliehen. — Reich begabt, anspruchslos und liebenswürdig im persönlichen Verkehre, trotz vorgeschrittener Krankheit bestrebt, bis zuletzt seines Amtes zu walten, hat sich der Dahingeschiedene allseitiger Werthschätzung erfreut. Sein Andenken wird in Ehren bleiben.

Deutsche Kolonien.

— Ueber die **Usambarabahn**, diese erste deutsche Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika, finden sich in dem kürzlich ausgegebenen amtlichen Jahresbericht über die Entwickelung der deutschen Schutzgebiete für 1896/97 einige Mittheilungen. Im Herbst 1896 war die Bahn auf der Strecke Tanga-Muhese eröffnet. Da kamen im November 1896 gewaltige Regengüsse, die bis Mitte Dezember anhielten und auch nachher periodisch wiederkehrten. Diese Regenfälle und fortwährende Erkrankungen unter dem Baupersonal verzögerten die Wiederherstellung der Bahnstrecke bis zum 10. April 1897. „Die Hoffnung, dadurch, dass die Bahndämme mit entsprechenden Durchlässen versehen wurden, der Gefahr weiterer Beschädigungen des Bahnkörpers durch die Hochwässer entrückt zu sein, erwies sich als trügerisch. Denn seit April brachten anhaltende grosse Regengüsse eine derartige Ueberschwemmung zu Wege — hauptsächlich in den Tagen vom 11. bis 25. Mai —, dass die Durchlässe den Abfluss nicht mehr bewältigen konnten und die Bahn an vielen Stellen überfluthet und abermals zerstört wurde. Der Verkehr musste von neuem eingestellt werden. Mit Unterstützung der Regierung konnte die Bahn dann später in beschränktem Umfange ihren Betrieb wieder eröffnen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Lokalbahnbau in Böhmen.** Im böhmischen Landtage wurde der Bericht des Landesausschusses über die Unterstützung der Eisenbahnen niederer Ordnung vertheilt. Dem Berichte ist zu entnehmen, dass Ende 1897 in Böhmen Lokalbahnen in einer Gesammtlänge von 1 266 km mit einem Anlagekapital von rund 70 000 000 fl. gleich 55 321 fl. für das Kilometer sichergestellt bezw. unterstützt worden sind. Die nominelle Jahresbelastung des Landes beträgt bis Ende 1897 im ganzen 1 434 708 fl. gleich 1 133 fl. für das Kilometer. Die angeführte nominelle Jahresbelastung des Landes repräsentirt unter Zugrundelegung der Gesammtsumme der direkten Steuern, die 29 000 000 fl. betragen, eine Landesumlage von 4,9 %. Diese nahmhafte Belastung des Landes muss, wie der Bericht bemerkt, in Anbetracht der unerfreulichen Finanzlage des Landes zu einer grösseren Zurückhaltung auf dem eingeschlagenen Wege mahnen. Der Landesausschuss konstatirt, dass das diesjährige Programm der Lokalbahnaktion des Landes weniger umfassend ist als in den Vorjahren.

— Die provisorischen Einnahmenausweise der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** haben für das abgelaufene Jahr mit einem Ausfall von 377 589 fl. geschlossen. Nach den Erfahrungen, die mit den definitiven Abrechnungen gemacht wurden, ist es wohl als ziemlich wahrscheinlich anzusehen, dass dieser Einnahmenausfall durch die Ergebnisse der Rektifikationen, welche noch für die letzten 3 Monate ausstehen, ganz oder doch zum grössten Theil ausgeglichen werden wird. Es ist somit anzunehmen, dass die Einnahmen sich auf der Höhe des Vorjahres gehalten haben. Dagegen haben die Ausgaben zweifellos eine bedeutende Steigerung erfahren. Die Regierung hat hierüber in der Budgetvorlage, welche diesfalls auf den eigenen Schätzungen der Gesellschaft beruht, Mittheilungen gemacht. In dem Budget des Eisenbahnministeriums wurden die Betriebsausgaben der Nordbahn um 733 106 fl. höher veranschlagt, als das wirkliche Erforderniss im Jahre 1896 ausmachte. Diese bedeutende Erhöhung wird begründet mit dem steigenden Aufwande an Gehalten und Löhnen, mit den Mehrkosten für die erhöhten Verkehrsleistungen, mit den Mehrerfordernissen bei der Erhaltung der Bahnanlage, bei der Erwerb- und Einkommensteuer, bei dem Sanitätsdienste und bei den Zuschüssen der Gesellschaft zum Pensionsfonds. Ausserdem erforderte der Dienst der Prioritäten um 144 000 fl. mehr als im Vorjahre, weil für den durchgeführten Bauaufwand und für die vorgenommenen Kapitalsfundirungen im Jahre 1897 3 750 000 fl. Prioritätsobligationen emittirt worden sind. Die beiden angeführten Posten würden zusammen das Ausgabenkonto um etwa 880 000 fl. belasten. Von der Mehrlast würde selbstverständlich die Hälfte auf den Gewinnantheil des Staates, die andere Hälfte auf die Aktionäre entfallen. Der Reingewinn der Gesellschaft erfuhr jedoch andererseits eine Aufbesserung durch die günstige Entwickelung der Kohlenwerke. Während im Jahre 1896 grosse Strikes durch Wochen hindurch die Produktion lähmten, wurde im Jahre 1897 die Erzeugung ohne Unterbrechung fortgeführt. Die Kohlenförderung hat jedenfalls eine namhafte Steigerung erfahren. Allerdings waren auch die Betriebsausgaben, insbesondere die Löhne und die Beiträge für die öffentlichen Wohlfahrtseinrichtungen erhöht. Nichtsdestoweniger lässt sich aber annehmen, dass der Reingewinn des Montanbesitzes gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung bieten werde. Für die Bilanz der Nordbahn wird endlich noch der Ausgang des Gebührenprozesses, welcher in den nächsten Monaten zur definitiven Entscheidung vor dem Verwaltungsgerichtshofe gelangen wird, eine gewisse Rolle spielen. Die Nordbahn hat die strittige Gebührenforderung, welche 466 876 fl. beträgt, im Laufe des Jahres 1897 aus ihren Beständen bezahlt. Sollte die Gesellschaft vor dem Verwaltungsgerichtshofe sachfällig werden, dann würde diese Ausgabe die Betriebsrechnung des Jahres 1897 belasten, wobei zu entscheiden sein wird, ob auch von dieser Ausgabe die Hälfte durch die Staatsverwaltung zu tragen ist. Wenn

andererseits der Verwaltungsgerichtshof zu Gunsten der Gesellschaft erkennen und den Anspruch der Staatsverwaltung zurückweisen sollte, dann würde die geleistete Gebührenzahlung zurückerstattet werden.

— Zufolge der von der Regierung genehmigten Modalitäten der Liquidation der **mährisch-schlesischen Centralbahn** ist auf jede im Umlaufe befindliche Aktie derselben eine Quote von Nominale 24 Kr. (12 fl.) des neuen 4 % Anlehens der mährisch-schlesischen Centralbahn vom Jahre 1895 zuzüglich der ab 1. Januar 1897 auflaufenden 4 % Zinsen und einem Baarbetrage von 2 fl. 70 kr. entfallen. Zufolge der Bestimmung, dass für die bis 30. Oktober 1897 nicht eingelösten Aktien das auf dieselben entfallende Aequivalent in Prioritätsobligationen und Baarschaft zu Gerichtshänden erlegt werde, hat die mährisch-schlesische Centralbahn für die bis 30. Oktober 1897 nicht zur Einlösung gebrachten 3 440 Stück Aktien der 1. Emission und 850 Stück Aktien der 2. Emission die entfallende Liquidationsquote, bestehend in 4 % Prioritäten der mährisch-schlesischen Centralbahn vom 22. Juni 1895 im Gesammtnennbetrage von 102 600 Kr. sammt Kupons vom 1. Januar d. J. und Talon und in einem Baarbetrage von 12 795 fl. zu Gericht erlegt. Das Handelsgericht in Wien hat nunmehr einen Kurator für die unbekannten Besitzer dieser nicht eingelösten Aktien bestellt.

— Ein Delegirter des Eisenbahnministeriums ist behufs Bereisung der Trasse der **Vintschgaubahn** in Meran eingetroffen, um in den nächsten Tagen auf Grund der gepflogenen Erhebungen mit den Interessenten an Ort und Stelle die schwebenden Fragen (Varianten, Stationsanlagen, Industriegleise) auszutragen. Man hofft, dass die Vorlage wegen Baues der Vintschgaubahn im Frühjahre vor den Reichsrath kommen und der Bau noch in diesem Jahre begonnen werden wird, wodurch ein langgehegter Wunsch der Südtiroler erfüllt würde.

— Die Verhandlungen über die Konzessionirung der **elektrischen Bahn von Wien nach Baden** sind im Wesen abgeschlossen. Die Ertheilung der Konzession an die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen dürfte im Verlaufe der nächsten Wochen erfolgen. Die Konzessionsverhandlungen haben deswegen Schwierigkeiten geboten, weil die Konzessionen von 3 bereits bestehenden Linien mit der Konzession für eine neu auszubauende Linie zu vereinigen waren. Die bereits bestehenden Konzessionen betreffen die Linie Wien-Neudorf, für welche bereits vor längerer Zeit der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft die Konzession ertheilt worden war, sodann die Linie Wien-Neudorf-Guntramsdorf, endlich die elektrische Tramway Baden-Vöslau. Das Zwischenstück von Guntramsdorf nach Leesdorf wird neu zur Konzessionirung gelangen. Die Vereinigung der Konzessionen hat deswegen gewisse Schwierigkeiten bereitet, weil in den verschiedenen Verträgen abweichende Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Dauer der Konzession, enthalten waren. Die Vorarbeiten für die Herstellung der elektrischen Linie von Wien nach Baden befinden sich bereits in einem ziemlich vorgeschrittenen Stadium, und mit dem Baue dürfte im kommenden Herbste begonnen werden. In den letzten Tagen hat in Baden die kommissionelle Verhandlung über die Bedingungen für die Strassenbenutzung stattgefunden. An der Verhandlung haben die Vertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen und Delegirte der Badener Stadtverwaltung theilgenommen. Die Strassenbenutzung innerhalb Badens betrifft die projektirte innere Ringlinie, welche eine zweite Verbindung vom Südbahnhof in Baden nach der Stadt herstellen soll. Diese Linie besitzt für die Stadt Baden besondere Bedeutung, weil sie den Kurpark, das Theater und die meisten Thermen berührt.

— **Uebertragung einer Lokalbahnkonzession**. Im Jahre 1890 hatte die österreichisch ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft die Konzession für den Bau von 3 Lokalbahnen erhalten. Es waren dies die Bahnen von Brandeis an der Elbe über Celakowitz nach Mochow, ferner von Horan (Porican) nach Mochow und von Brandeis nach Neratowitz. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hatte jedoch nur die erstgenannte Linie ausgebaut, während die 2 letzten Linien nicht zur Durchführung gelangten. Zufolge einer Kundmachung des Eisenbahnministeriums wird nun die Staatseisenbahn-Gesellschaft von der ihr nach der bezeichneten Konzessionsurkunde obliegenden Verpflichtung zur Ausführung dieser beiden Linien enthoben, und es wird die von ihr gebaute Linie Brandeis-Mochow als selbständige Lokalbahn erklärt. Zugleich wird die Konzession für die Linie von Brandeis a. E. nach Neratowitz unter Einbeziehung der bestehenden, entsprechend umzugestaltenden Schleppbahn von Elbekosteletz nach Neratowitz an ein Konsortium übertragen. Die Konzessionsertheilung erfolgt unter neuen Bedingungen. Der Ausbau der Bahn ist binnen 1½ Jahren zu vollenden. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Der Betrieb der neuen Lokalbahn wird auf Grund eines abzuschliessenden Vertrages von der Staatseisenbahn-Gesellschaft geführt werden.

— **Zurückforderung zuviel erstatteter Frachtgebühren**. Gelegentlich einer Frachtreklamation für eine grössere Anzahl von Sendungen hatte eine Bahnverwaltung infolge unrichtiger Anwendung des im Rückvergütungswege beanspruchten Tarifes der reklamirenden Firma mehr als den zu Recht bestehenden Frachterstattungsbetrag liquidirt und ausbezahlt. Der Irrthum wurde nach längerer Zeit festgestellt und die Rückzahlung des Differenzbetrages verlangt, von der Partei aber unter Berufung auf § 61 des Betriebsreglements wegen Verjährung verweigert, weil seit dem Tage der Zahlung des fraglichen Erstattungsbetrages mehr als 1 Jahr verflossen war. Gegen diese Weigerung wendete die Bahnverwaltung ein, dass es sich im vorliegenden Falle nicht um einen, auf der ursprünglichen Frachtberechnung beruhenden und daher der einjährigen Verjährungsfrist des § 61 des Betriebsreglements unterliegenden Frachterstattungsanspruch der Partei oder Nachzahlungsanspruch der Bahn, sondern um die Rückforderung einer gelegentlich einer Frachterstattung irrig geleisteten Mehrzahlung handle. Es liege somit der rein civilrechtliche Anspruch auf Rückzahlung einer geleisteten Nichtschuld nach § 1431 a. b. G.-B. vor, für welchen nicht der § 61 des Betriebsreglements, sondern die allgemeine 30jährige Verjährungsfrist der §§ 1478 und 1479 a. b. G.-B. zur Anwendung komme. Ueber Berufung an das Eisenbahnministerium hat das letztere diesen Bescheid aus den Gründen desselben bestätigt.

— **Erhöhung der Speditionsgebühren in Wien.** In der Wiener Speditionsbranche ist nach langwierigen Verhandlungen eine Vereinbarung dahingehend zustande gekommen, dass mit 1. Februar d. J. statt der bisherigen Abfuhrgebühr nach den Bahnhöfen und Schiffstationen von 20 kr. eine solche von 30 kr. und für die Zufuhr 20 kr. für 100 kg zur Einhebung gelangen sollen.

Begründet wird dieser Schritt der Wiener Spediteure mit der fortgesetzten Steigerung der Regie bei gleichzeitiger Festhaltung der aus früheren Zeiten stammenden Abfuhrgebühr, mit welcher ein Auslangen zur Deckung der Eigenkosten nicht mehr gefunden werden konnte. Das Speditionsgewerbe ist nach und nach durch höhere Steuern und Löhne, Prämien für Unfall- und Krankenversicherung, durch Auslagen für gesteigerte Futterpreise usw. stark belastet worden. Ueberdies leidet dieses Gewerbe unter dem Umstande, dass die Aufnahmeräume in den verschiedenen Bahnhöfen Wiens vielfach für die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht mehr ausreichen und infolgedessen die Fuhrwerke der Spediteure häufig längere Zeit auf den Bahnhöfen warten müssen, bis dieselben zur Entladung kommen, welcher Uebelstand viel Geld- und Zeitaufwand in Anspruch nimmt.

Der Magistrat Wiens hat das Gremium der Wiener Kaufmannschaft aufgefordert, ein Gutachten darüber abzugeben, ob die Höhe der Tarife bei Zustellung von mit der Eisenbahn anlangenden Gütern seitens der von den Eisenbahnen vertragsmässig bestellten Transportunternehmungen den örtlichen Verhältnissen entsprechen. Den Anlass zu dieser Anfrage der Behörde dürfte eine dortselbst eingetroffene Beschwerde, dass die Tarife zu hoch wären, geboten haben. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Frage hat das Gremium ein fachkundiges Mitglied um Abgabe eines Gutachtens ersucht, welches in dem „Bericht des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft“ publizirt wurde. In dem Gutachten ist nachgewiesen, dass die zur Anrechnung kommenden Rollfuhrgebühren kaum ausreichen, um die Selbstkosten zu decken.

Das Gremium der Wiener Kaufmannschaft hat in Würdigung der vorgelegten Ausführungen beschlossen, der Behörde seine Aeusserung dahin abzugeben, dass die Tarife der bahnseits bestellten Rollfuhrunternehmungen in Hinsicht auf die seitens der Bahnen beanspruchten Leistungen im allgemeinen als entsprechend zu bezeichnen seien, dass übrigens jedermann, dem die Zustellgebühren zu hoch sind, die Zustellung seiner Waaren durch diese Transportunternehmungen in der einfachsten Weise ablehnen könne.

— Zwischen der Stadtgemeinde **Olmütz** und der Firma Siemens & Halske wurde ein Vertrag wegen Errichtung des städtischen Elektrizitätswerkes und der **elektrischen Stadtbahn** abgeschlossen. Der Bau soll im Frühjahre beginnen.

— Eine Deputation der Stadt Trient wurde vom Kaiser in Audienz empfangen, um die Wünsche der Bevölkerung des Trentino wegen baldiger Durchführung der **Strassenbahnprojekte Lavis-Predazzo-Michele-Male** vorzubringen.

— In den letzten Tagen haben in Wien Besprechungen stattgefunden über die **Stellung der türkischen Bahnen zu einander** und über die Regelung des Verhältnisses zur tür-

kischen Regierung auf einer einheitlichen Basis. An diesen Konferenzen haben Vertreter der Baugesellschaft „Vitali", der Hauptaktionärin der Eisenbahn Salonich - Dedeagatsch und Smyrna-Kassawa, und der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen theilgenommen. Die Besprechungen sind noch nicht zum vollkommenen Abschlusse gediehen und sollen in einem späteren Zeitpunkte in Paris fortgesetzt und beendigt werden.

— **Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Im Monat Dezember v. J. wurden auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen insgesammt 200 345 Wagenladungen Güter verfrachtet, um 1 275 mehr als im gleichen Monate des Jahres 1896. Der gesammte Frachtenverkehr im verflossenen Jahre betrug 2 372 038 Wagenladungen, um 86 063 mehr als im Jahre 1896. Hiervon entfallen auf Stückgüter 505 250 (+ 38 949) Wagen, besonders nicht benannte Waaren 289 058 (+ 42 568), Kohle 251 085 (+ 10 035), Hölzer 248 729 (+ 17 896), Getreide 200 350 (— 50 160), Steine 126 393 (+ 7 371), Thiere 105 067 (— 16), Rüben 89 963 (— 1 776), Mehl 78 940 (— 14 482), Eisen 75 892 (+ 4 990), Erze 38 513 (+ 134), Kartoffeln und Obst 22 704 (+ 5 310), Wein 18 820 (+ 475), Mineralöl 18 455 (+ 646), Kalk 15 865 (— 512), Salz 15 303 (+ 1 335), Tabak 11 318 (+ 2 166), Zucker 10 492 (— 138), Zwetschen 8 983 (+ 644). Ende Dezember gab es keinen Wagenmangel, vielmehr einen beträchtlichen Ueberschuss von Wagen.

— Das „Ungarische Eisenbahnverordnungsblatt" verlautbart den Wortlaut der Konzession für die **Lokalbahn Püspök-Ladány - Szeghalom.** Die Baukosten dieser als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie, welche von der Station Püspök-Ladány aus die Hauptlinie Budapest-Püspök-Ladány-Nagyvárad (Grosswardein)-Brassó (Kronstadt)-Predeal der ungarischen Staatsbahnen und deren Linie Püspök-Ladány-Debreczen-Miskolcz über Nagy-Bajom mit der in ihrem Betriebe stehenden Linie Nagyvárad - Szeghalom - Dévaványa-Gyoma und deren Flügelbahn Szeghalom - Füzesgyarmat verbinden wird, sind mit 1 225 000 fl. bemessen.

— Die Interessenten des Komitates Torontál haben im Einvernehmen mit der Direktion der Torontáler Komitats-Lokalbahngesellschaft den Ausbau der von letzterer in Ergänzung ihres Betriebsnetzes projektirten schmalspurigen **Lokalbahn Béga-Szent György - Ittebe - Párdány** beschlossen. Das Baukapital dieser als Lokalbahn zu erbauenden und von der Direktion der Torontáler Komitatslokalbahnen in Eigenbetrieb zu übernehmenden Linie ist mit 400 000 fl. bemessen, von welcher Summe ein Betrag von 74 000 fl. für Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und weitere 10 000 fl. zur Bildung des Reservefonds entfallen. Die projektirte Linie wird von der Station Párdány aus die Linie Nagy-Becskerek-Párdány-Zsombolya (Hatzfeld) der Torontáler Lokalbahnen mit der Bégakanal-Schifffahrtsstation Béga-Szent György verbinden. Die Beschaffung des Baukapitals ist in der Weise geplant, dass 35 % Stammaktien und 65 % Prioritätsobligationen unter Garantie des Torontáler Komitatsmunizipiums zum Kurse von 96 % ausgegeben werden.

— **Flügelbahn Jablonitz-Brezova.** Die Interessenten des Komitates Nyitra (Neutra) haben im Vereine mit der Direktion der ungarischen Nordwestbahn Nagy-Szombat (Tyrnau) - Jablonitz-österreichisch-ungarische Landesgrenze nächst Lundenburg den Beschluss zum Ausbau einer von der Station Jablonitz der vorgenannten Linie abzweigenden, vorläufig bis Brezova zu führenden Flügelbahn der Hauptlinie gefasst. Das Baukapital für diese 12 km lange, als normalspurige Lokalbahn zu erbauende und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibende Linie ist mit 420 000 fl. präliminirt. Die Finanzirung wird von der Direktion der ungarischen Nordwestbahn durchgeführt und derselben seinerzeit in einem Nachtrage zur Konzessionsurkunde der genannten Gesellschaft das Eigenthumsrecht der neuen Linie zuerkannt werden.

— **Rustikal-Industriebahn Kovácsháza-Bekes-Csaba.** Die Direktion der ersten Alföldер Rustikal - Industriebahn - Aktiengesellschaft mit dem Sitz in Arad hat im Verein mit einer Anzahl von interessirten Grossgrund- und Gutsbesitzern den Beschluss gefasst, zwischen Kovácsháza (Station der Linie Mezöhegyes - Kovácsháza - Kélegyháza der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen) und Bekes-Csaba (Station der Hauptlinie Budapest-Csaba [Bekes-Csaba]-Arad-Tövis der ungarischen Staatsbahnen) eine 33,5 km lange schmalspurige Rustikal-Industriebahn zu erbauen. Die Kosten dieser mit Berücksichtigung der äussersten Oekonomie herzustellenden Linie sind mit 443 088 fl. bemessen. Nachdem diese Linie nicht mit Hinblick auf Erzielung pekuniärer Vortheile, sondern lediglich im Interesse der Landwirthe und zur Förderung des Wohlstandes der Produktionsgebiete erbaut werden soll, wird bei Erstellung der Tarifsätze nur auf die Möglichkeit der Deckung der Betriebskosten und der auf das einfachste einzurichtenden Verwaltung Rücksicht genommen werden.

— Am 19. d. Mts. wurden zwei neue Linien der elektrischen **Stadtbahn in Pressburg,** welche ins Blumenthal und zum Neustädter Bahnhof führen, dem Verkehr übergeben.

— Die Zahl der Stationen, in welchen bahnseitig ein **Rollfuhrdienst** für die Abfuhr der Güter vom Bahnhof und für die Zufuhr zu demselben eingerichtet wurde, ist bereits eine ansehnliche. Neuestens hat die Kaschau-Oderberger Eisenbahn einen solchen Dienst in der Station Teschen organisirt, welcher mit 1. Februar d. J. in Wirksamkeit tritt.

— Ueber die **Entwickelung des Eisenbahnoberbaues** hielt der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsinspektor Julius Kovács im ungarischen Ingenieur- und Architektenverein einen interessanten Vortrag. Nach einer Darstellung der in Bezug auf den Eisenbahnoberbau in Ungarn herrschenden Verhältnisse und der Erörterung der einschlägigen technischen Momente, entwickelte der Vortragende seine Propositionen, welche in der Hauptsache dahin gehen, dass im Interesse einer grösseren Leistungsfähigkeit, einer höheren Betriebssicherheit und einer wirthschaftlich rationelleren Bahnerhaltung auf den Hauptlinien die Umgestaltung auf schwere Schienen rascher fortzusetzen und die Verbindungskonstruktionen noch weiter zu verstärken seien.

Rumänien.

— Das **Budget der rumänischen Eisenbahnen für 1898** schliesst ab mit einer Gesammteinnahme von 51 310 000 Frcs., der eine Ausgabe von 37 787 456 Frcs. gegenüber steht, während die Einnahme aus dem Schiffsdienste der Eisenbahnen mit 3 390 000 Frcs., die Ausgabe aber mit 3 596 860 Frcs. beziffert wird.

In das Eisenbahn-Ausgabebudget sind u. a. 125 890 Frcs. für die Unterhaltung von Schulen für den Verkehrs-, Zugförderungs- und Bahnunterhaltungsdienst eingestellt.

Im Schiffsdienste werden gegenwärtig zwei Linien betrieben und zwar die Orientlinie zwischen Konstantza und Konstantinopel und die westliche Linie zwischen Konstantza und Rotterdam. Demnächst kommen noch die Linien Konstantza-Aegypten und Konstantza-griechisches Archipel hinzu.

Zur Bedienung dieses Verkehres stehen jetzt 2 Personendampfer und 6 Frachtdampfer im Betriebe; ein weiterer Personendampfer, der eine Geschwindigkeit von 19 Knoten haben wird, befindet sich im Bau.

Vereins-Ausland.

— Ueber die **Versuchsfahrten auf der Gornergratbahn,** über welche wir bereits in Nr. 4 dieses Jahrgangs berichteten, theilt die „Schweiz. Bauzeitung" näheres mit, woraus wir die folgenden Angaben entnehmen: Bei einer den Proben selbst vorangegangenen Begehung der ganzen Bahn bis zur 3 018 m hoch gelegenen Gipfelstation auf dem Gornergrat war der vorgeschrittene Zustand der ganzen Anlage festgestellt worden. Bis zur Ausweichstation jenseits der Findelenbrücke, also auf eine Länge von 2 km, ist die Bahn einschliesslich der elektrischen Leitungen vollständig fertig und betriebsfähig; auf weiteren 1 000 m ist der Oberbau verlegt, während auf dem Rest der 9,3 km langen Bahn die Unterbauarbeiten derart vorgeschritten sind, dass man hofft, die ganze Strecke am 1. Juli 1898 dem Betrieb übergeben zu können. Das unterste, 2 km lange Theilstück der Bahn, auf welchem die Versuchsfahrten stattfanden, hat eine Maximalsteigung von 12,4 %, während die grösste Steigung der Bahn überhaupt 20 % beträgt. Alle Bögen haben einen Halbmesser von 80 m; die Spurweite beträgt 1 m und es ist die zweilammellige Abt'sche Zahnstange auf der ganzen Länge durchgeführt. Der in der Centrale mit einer Spannung von 5 400 Volt erzeugte Dreiphasenstrom wird, in einen solchen von 500 Volt transformirt, der Arbeitsleitung zugeführt. Zwei Leiter in Form von 8,5 mm starkem Kupferdraht sind in 4 m Höhe über der Gleisemitte geführt, während die Schienen als dritte Leiter dienen. Die Stromabnahme erfolgt durch Trolley, welche für jede Leitung zu zweien angeordnet wurden, sodass deren im ganzen 4 vorhanden sind; es zeigte sich, dass diese Einrichtung verbesserungsbedürftig ist. Als Versuchszug stand eine normale Zugkomposition zur Verfügung. Dieselbe besteht aus einem Motorwagen, der auf einem zweiachsigen Gestell mit separatem Wagenkasten 2 Motoren von je 90 PS., die nöthigen Zahnradübersetzungen und die Bremsen

trägt, während der zur Aufnahme der Reisenden bestimmte Theil mit dem oberen Ende auf einem zweiachsigen Drehgestell ruht und unten sich mit den verlängerten Längsträgern allseitig beweglich auf das Gestell des Motorwagens stützt. Der Personenwagenkasten bietet in 6 Abtheilungen Raum für 60 Personen. Dieser Motorwagen schiebt bei starker Frequenz als Verstärkung des Zuges einen leichten, offenen Personenwagen mit 50 Sitzplätzen bergwärts. Unter steter Steigerung der Belastung wurde die Zugkomposition bei der Berg- und Thalfahrt nach allen Richtungen ausprobirt, und es erfolgte die Bergfahrt auch bei der Maximalbelastung von 28,5 t ohne jeden Anstand mit der vorgesehenen Geschwindigkeit von 7 km in der Stunde; der Stromverbrauch entsprach den vorausgegangenen Berechnungen. Die Thalfahrt erfolgte ruhig und gleichmässig mit der konstanten Geschwindigkeit von 7 km. Die angewendete Absorbtionsbremse beruht auf der Eigenschaft des Dreiphasenstromes, als Generator zu wirken, sobald die Umdrehungszahl diejenige des synchronen Ganges erreicht oder überschreitet; der Umschalter wird hierbei einfach auf Thalfahrt gestellt. Die von dem abwärts fahrenden Zug erzeugte Arbeit wird in die Kontaktleitung als Strom abgegeben. Da bei den Versuchen kein anderer Zug gleichzeitig bergwärts fuhr, wurde in die Leitung ein provisorischer Wasserwiderstand zur Vernichtung des erzeugten überschüssigen Stromes eingeschaltet. Die bezüglichen Verhältnisse werden wohl beim wirklichen Betrieb ihre Klärung finden. An allen Fahrzeugen sind kräftig wirkende Handbremsen und ausserdem auf den Motorwagen ein vom Arbeitsstrom durchflossenes Solenoid, dessen fallender Eisenkern bei jeder Stromunterbrechung eine Bremse anzieht; diese Bremse wird auch in Thätigkeit gesetzt, wenn die Zuggeschwindigkeit über 7 km steigt. Dem Kondukteur, der bei der Bergfahrt seinen Standort auf der obersten Wagenplattform hat, um die Linie übersehen zu können, ist es durch eine Zugvorrichtung über das Dach weg möglich, den Strom auf dem Motorwagen zu unterbrechen und so den Zug augenblicklich zum Stillstand zu bringen. Die Versuchsfahrten gaben sehr befriedigende Ergebnisse und liessen erkennen, dass sowohl das System selbst, als auch der Fahrpark vollkommen brauchbar und zweckentsprechend sind, wenn auch in Einzelheiten kleine Aenderungen und Verbesserungen sich als nöthig erwiesen.

— **Verbindung der russischen und finländischen Bahnen.** Wie verlautet, soll Mitte Januar a. St. im russischen Eisenbahndepartement eine Konferenz zusammentreten, an der Vertreter der russischen und der finländischen Staatsbahnen theilnehmen werden. Die Konferenz wird über die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen allen Eisenbahnstationen des russischen Reichs und des Grossfürstenthums Finland berathen.

— Wie der Berliner „Börsenzeitung“ aus Petersburg mitgetheilt wird, haben die zwischen der Direktion der Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn und dem russischen Verkehrsminister gepflogenen Verhandlungen zu dem gewünschten Resultat geführt: Die **Staatsbahn Moskau-Nishni-Nowgorod** wird der genannten Eisenbahngesellschaft in **Pacht** gegeben werden. Im Anschluss an diese, den Umfang des Betriebes der genannten Eisenbahngesellschaft ausserordentlich erweiternde Vereinbarung gedenkt nun die Direktion das lange in Aussicht genommene Projekt der Herstellung einer Linie von Nishni-Nowgorod nach Kasan auszuführen. Ob sich diese Nachricht bestätigen wird, bleibt abzuwarten, weil es nicht recht ersichtlich ist, was für ein Interesse die Moskau-Jaroslaw-Archangelskbahn an der Betriebübernahme der Moskau-Nishni-Nowgorodbahn hat, während andererseits diese Bahn eine direkte Fortsetzung der Moskau-Brestbahn (Staatsbahn) bezw. der Moskau-Windaubahn ist, also viel eher angenommen werden könnte, dass die eine oder die andere dieser letzteren ein Interesse daran haben sollte, eine direkte Verbindung mit der Wolga zu gewinnen bezw. aufrecht zu erhalten.

— **Zum Eisenbahnbau der Linien Petersburg-Kiew-Poltawa.** Im nächsten Frühjahr soll von Kiew ab der Bau von zwei Eisenbahnen in Angriff genommen werden, von denen die eine in südöstlicher Richtung nach Poltawa zum Anschluss an die nach dem Steinkohlenbecken am Donez führenden Bahnen, und die andere in rein nördlicher und zwar meridialer Richtung nach St. Petersburg gebaut werden wird. Die erste ist für den Verkehr zwischen dem Süden und Südosten, sowie dem Südwesten und Westen von grosser Bedeutung, weil eine Menge Transitgüter diesen Weg einschlagen werden, die man schon jetzt auf etwa 20 000 000 Pud veranschlagt, weshalb diese Bahn, wie angenommen wird, sich rentiren wird. Es wird also diese Bahn kommerziellen Bedürfnissen und der Entwickelung des Landbaues dienen. Anders liegen die Verhältnisse bei der zweiten Bahn Kiew-Petersburg, deren Bau zwar weniger rentabel ist, dagegen im Staatsinteresse liegt und eine grosse strategische Bedeutung hat; dieselbe soll Petersburg mit dem Süden und zwar mit Odessa auf dem kürzesten Wege verbinden und über Kiew geführt werden. Von Petersburg bis Witebsk ist es möglich die Bahn in rein meridialer Richtung zu bauen. Von hier ab muss dieselbe jedoch sich soweit nach rechts wenden, dass sie die Libau-Romnybahn bei Shlobin, 61 Werst vor der Festung Bobruisk schneidet; dann soll sie wieder in gerader Linie, ohne auf grosse Hindernisse zu stossen, auf dem rechten Ufer des Dnjepr bis Kiew weitergeführt werden.

Beide Bahnbauten dürfen für sich ein besonderes Interesse in Anspruch nehmen, weil sie beide, wenn auch in ganz verschiedener Richtung, Lücken ausfüllen, die schon lange empfunden sind und, soweit die Bahn Petersburg-Kiew in Frage kommt, schon lange geführte Verhandlungen und Erwägungen nunmehr zum Abschluss bringen. Dass diese Bahn von ausserordentlich hoher strategischer Bedeutung ist, leuchtet beim ersten Blick auf die Karte ein, während man das in Bezug auf die wirthschaftliche Seite des Unternehmens kaum behaupten kann.

— **Eine Tarifermässigung für das zur Ausfuhr gelangende Mehl** besteht in Russland schon seit vielen Jahren, weil das Finanzministerium einen besonderen Werth darauf legt, russisches Mehl zur Ausfuhr zu bringen und auf dem europäischen Markte konkurrenzfähig zu machen. Aber die Bemühungen sind bislang ohne besonderen Erfolg gewesen. Die nachfolgenden, der amtlichen „Handels- und Industrie-Zeitung“ entnommenen statistischen Angaben über die Mehl- und Graupenausfuhr bestätigen das eben Dargelegte:

	Ins Ausland ausgeführt			mit den Eisenbahnen befördert	
	insgesammt	über die europäische Grenze	nach Finland	bis zu den Häfen und zur westlichen Grenze	im Inlandsverkehr
	in 1 000 Pud				
1885	10 878	5 899	4 162	—	—
1886	9 299	4 227	4 201	—	—
1887	10 673	5 087	3 863	—	—
1888	11 505	6 232	4 849	21 380	—
1889	9 121	4 391	4 163	17 455	78 902
1890	8 233	3 979	3 384	18 933	77 718
1891	7 446	3 611	2 976	18 756	74 334
1892	7 075	1 200	5 450	19 012	77 555
1893	8 769	2 778	5 761	25 538	95 109
1894	9 259	3 359	5 509	24 593	112 901
1895	9 045	3 559	5 083	24 580	131 218
1896	8 346	3 512	4 834	—	—

Diese Ziffern zeigen deutlich, dass die Tarifvergünstigungen nicht zur erwünschten Förderung der Mehlausfuhr geführt haben. Die Mehlausfuhr ist trotzdem zurückgegangen, dass in den letzten Jahren das rein industrielle Müllereiwesen, in Gestalt kapitalkräftiger Unternehmen, sich in Russland stark entwickelt hat. Man müsste glauben, dass solche Müllereiunternehmen vermöge ihrer technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit am meisten geeignet wären, die ausländischen Märkte zu erobern, meint das amtliche Organ, aber thatsächlich richtete sich ihre ganze Produktion auf die Versorgung der inländischen Märkte.

Obgleich nun der vor 10 Jahren bereits betretene Weg der Ermässigungen keinerlei Erfolg gehabt, so ist das Ministerium auffallenderweise dennoch den Bitten des Müllereigewerbes, abermals eine weitere Tarifermässigung eintreten zu lassen, entgegengekommen und hat, wie die amtliche „Torg. Prom. Gas.“ berichtet, für nothwendig erachtet, den Betrag der Tarifermässigung für die Mehlausfuhr zu erhöhen: für zu den Häfen oder zur Landgrenze zugeführtes Mehl auf 20 %, und für Korn, das in den Häfen zu Mehl verarbeitet wird, auf 15 %. Auf diese Weise wird jetzt die Mehlausfuhr gegenüber der Kornausfuhr einen Vorzug geniessen im Betrage von nahezu 4 Kop. für das Pud bei Entfernungen von 1 000 Werst und gegen 6 Kop. bei 2 000 Werst. Müller aus dem Ural und aus Sibirien gewinnen 9 Kop. und sogar mehr für das Pud.

Ob es jetzt gelingen wird, für das russische Mehl Abnehmer zu finden?

— **Herabsetzung der Tarife für die Beförderung russischen Petroleums auf den deutschen Bahnen und die Petroleumausfuhr Russlands.** Wie die Petersburger „Birshewyja Wjedomosti“ mittheilen, hat der russische Finanzminister seinen in Berlin weilenden Agenten Timirjasew beauftragt, mit der deutschen Regierung in Verhandlung zu treten behufs **Herabsetzung der Tarife für den Transport von russischem Petroleum** und einigen anderen Naphthaprodukten auf den deutschen Eisenbahnen, sowie Gewährung gewisser Vergünstigungen, die

geeignet wären, die Ausfuhr der genannten Produkte aus Russland nach Deutschland zu erleichtern.

Dieser kurzen Notiz fügen wir einige Daten über den augenblicklichen Stand der Beziehungen des konsumirenden Auslandes zu dem über Batum ausgeführten russischen Petroleum und der Naphthaprodukte an. Im ersten Halbjahre 1897 trafen aus Baku in Batum 32 337 629 Pud ein, in demselben Zeitabschnitt 1896 12 745 287 Pud.

In der Berichtszeit wurden aus dem Batumer Rayon ins Ausland ausgeführt 28 312 888 Pud Naphthaprodukte. Davon entfielen auf Petroleum 19 643 462 Pud, wovon 5 563 539 Pud oder 28,3 % auf die europäischen und 14 079 923 Pud oder 71,7 % auf die aussereuropäischen Märkte ausgeführt wurden. Bei Vergleichung dieser Daten mit den Ziffern über die Petroleumausfuhr für die Jahre 1896 und 1895 ergibt sich folgendes:

Im ersten Halbjahre	auf die europäischen Märkte	auf die aussereuropäischen Märkte
1897	28,3 %	71,7 %
1896	44 „	56 „
1895	47,1 „	52,9 „

Diese Ziffern zeigen deutlich die geringe Neigung der europäischen Märkte, das russische Produkt aufzunehmen, und die Zunahme der Ausfuhr desselben auf die Märkte ausserhalb Europas. Das ist für die russische Pertroleumausfuhr charakteristisch.

Das nach Westeuropa ausgeführte schwere Petroleum ging hauptsächlich nach England (1 374 152 Pud), die übrigen 78 491 Pud schweren Petroleums wurden nach Belgien ausgeführt. Die Ausfuhr an Naphthaprodukten ins Ausland vertheilte sich nach den Ländern in folgender Weise: 4 682 448 Pud gingen nach England, 1 813 394 Pud nach Oesterreich, 1 424 594 Pud nach nach Belgien, 1 226 481 Pud nach Deutschland, 176 100 Pud nach Bulgarien, 24 000 Pud nach Holland, 507 249 Pud nach Italien, 232 599 Pud nach Spanien, 1 997 521 Pud in die Türkei und 1 679 363 Pud nach Frankreich. Von den in den Orient ausgeführten Naphthaprodukten ging die grösste Hälfte nach Aegypten — 7 713 636 Pud. Bedeutende Partien wurden auch nach Ostindien abgefertigt — 2 505 165 Pud, und nach China — 2 342 513 Pud.

— Wie die „N.-Y. H.-Ztg." schreibt, scheint der Bau der grossen **Eisenbahn zur Verbindung von Argentinien mit Chile**, welcher seit längerer Zeit ins Stocken gerathen war, nunmehr in das Stadium der Fertigstellung getreten zu sein. Von der insgesammt 900 Meilen langen Strecke ist nur noch eine Strecke von 22 Meilen — von Punta de las Vascas bis nach der chilenischen Grenze — nicht ausgebaut. Doch bildet gerade der Bau dieser Strecke die grössten Schwierigkeiten, da dieselbe durch das Hochgebirge führt und grosse Kosten für Tunnels, Brücken, Schutzdächer gegen den Schnee verursacht. Das auf 2 000 000 D. geschätzte Baukapital ist kürzlich von den Aktionären der Buenos Aires and Valparaiso Transandine Railway Co. in London bewilligt worden, nachdem die argentinische Regierung auf die ihr kontraktlich zustehenden 45 % der Roheinnahmen verzichtet und sich so lange mit 1 000 000 D. Vorzugsaktien begnügt hat, bis die Bahn 3 aufeinanderfolgende Jahre mehr als 10 % des angelegten Kapitals einbringt. Für die Erschliessung der Gebirgstheile von Argentinien und Chile sowohl, wie auch wegen der Herstellung einer direkten Verbindung zwischen diesen beiden Ländern ist die endliche Fertigstellung der transandinischen Bahn von der grössten Wichtigkeit.

— Die vor kurzem erbaute **Zahnradbahn auf Sumatra** ist nach den „Eng. News" die erste ihrer Art, welche nur für industrielle Zwecke in beträchtlicher Länge hergestellt worden ist. Sie bildet einen Theil der Staatsbahnen von Sumatra und überschreitet den Barisanberg, indem sie in Kajoe Tanam am Westfusse desselben beginnt, nach Padang-Pandjang am Gipfel führt und endlich das am Ostfusse gelegene Batoe Tabal erreicht. Eine Zweiglinie derselben wird von Padang-Pandjang nach Kota Baroe gebaut werden. Diese Bahn ist ausgeführt worden, um Kohlen aus reichen Revieren am Flusse Ombilien zu dem im Jahre 1891 eröffneten neuen Hafen von Padang zu befördern. Die Gesammtlänge der Zahnradbahn beträgt über 30 km, die grösste zu ersteigende Höhe 1 181 m, die schärfste Neigung 8 % und der maximale Bogenhalbmesser rund 150 m. Die Zahnstange ist nach der Riggenbach'schen Anordnung ausgebildet; die Spurweite des Gleises misst 1,067 m. Die Zahnradlokomotiven zeigen ebenfalls die Type Riggenbach und wurden in Esslingen bei Stuttgart gebaut. Jeder Wagen im Zuge ist mit einer Handbremse versehen. Das grösste Zuggewicht beträgt auf der Westseite des Berges bei der Bergfahrt 65 t, bei der Thalfahrt 70 t, auf der Ostseite jedoch 90 t bei bergwärts fahrendem und 110 t bei zu Thale fahrendem Zuge. Die mittlere Zuggeschwindigkeit ist auf rund 13 km in der Stunde festgesetzt.

(„Zeitschr. d. ö. Ing. u. Arch.-Vereins.")

— Das Ringen der Mächte um die Kontrole der **chinesischen Bahnen** verschärft sich. Wie der russische so ist auch der französische Geschäftsträger in Peking angewiesen worden, gegen jeden Anspruch Englands auf Beaufsichtigung von Bahnen in China Widerspruch zu erheben und, falls China England in dieser Beziehung Zugeständnisse machen sollte, zu veranlassen, dass neben dem englischen ein russischer Beamter eingesetzt wird.

— Auf die Frage, ob der Regierung **Eisenbahn- und Bergwerkskonzessionen** im Hinterlande der Bucht von **Kiaotschau** in der Provinz Schantung zugestanden worden sind, antwortete in der Budgetkommission des Reichstages der Staatssekretär v. Bülow, dass bisher über den Inhalt des Vertrages nur Drahtberichte vorlägen, dass aber noch diplomatische Verhandlungen gerade über Eisenbahn- und Bergwerkskonzessionen schweben. Wie Staatssekretär v. Bülow auf Grund eines Berichtes des Geheimraths Franzius ferner mittheilte, hat die Kiaotschaubucht grosse Aehnlichkeit mit den Jahdebusen, nur werde sie nicht durch Schlick aus dem Meereswasser beeinträchtigt. Handel und Verkehr seien noch sehr gering. Steinkohlen kosten 80 ℳ für die deutsche Tonne, die Beförderung von den Gruben allein 24 ℳ, da sie auf Schiebkarren erfolgt, die von einem Manne und allenfalls einem Esel befördert werden. Land- und Wasserwege sind nicht vorhanden, sondern nur schmale Fusswege, allenfalls für zweiräderige Karren. Die vorhandenen Flüsse sind nicht schiffbar. Dagegen würde ein Eisenbahnbau keine grossen Schwierigkeiten haben wegen der günstigen Nivellements und des fetten Lehmbodens als Baumaterial. Bauholz ist nicht vorhanden, sondern muss aus Amerika bezogen werden. Von Industrie ist nicht viel zu sehen. Der Hafen als solcher ist als Flottenstation und Handelshafen sehr geeignet. Für Bauten sind Steine und Sand, vielleicht auch Kalk vorhanden. An Arbeitskräften fehlt es nicht. Die Gräberfrage würde dem Eisenbahnbau keine Schwierigkeiten bereiten, weil die Gräber meist in Friedhöfen vereinigt sind. Eine wirthschaftliche Bedeutung kann die Bucht gewinnen als Endpunkt für Eisenbahnen und für die Beförderung von Bergwerkserzeugnissen, sowie als Ausgangspunkt für den neuen Eisenbahnverkehr nach dem nördlichen China. Eine Eisenbahn dorthin würde kürzer sein als der Landweg über Tschifu. Auch ist der Weg über Tientsin wegen des Eises im Winter gefährlicher. Nach einem Bericht des Eisenbahnbetriebsinspektors Assmann bestehen für den Eisenbahnbau in bautechnischer Beziehung günstige Voraussetzungen. Auch lassen sich in Kiaotschau sehr gut Trockendocks anlegen und auch für Handelsschiffe verwerthen. Ebenso eignet sich der Platz zum Neubau für eiserne Schiffe. Schliesslich sagte Staatssekretär v. Bülow: „Wir sind weit entfernt davon, die dortige Erwerbung als ein Eldorado anzusehen und zu glauben, dass sich dort von heute auf morgen eine Entwickelung vollziehen wird und vollziehen kann, ähnlich wie in Hongkong und Schanghai." Im Laufe der Erörterung äusserte der Abgeordnete Prinz Arenberg vom Centrum, es könne nicht die Absicht sein, in der Provinz Schantung Reichseisenbahnen zu bauen, aber es sollten möglichst bald Privatindustrielle in neuen Unternehmungen ihrem Expansionsbedürfniss Ausdruck geben.

Allgemeines.

— Auf der Strecke zwischen **Berlin** und **Wittenberg** wurde vorige Woche eine **kriegsmässige Uebung mit einem Sanitätszuge** veranstaltet. Leiter war nach einem Bericht der „Kreuzztg." der neue Chefarzt des Berliner Garnisonlazareths II, Oberstabsarzt Dr. Thal. Da verschiedene Neuerungen geprüft wurden, so nahmen u. a. auch der Kriegsminister, Generallieutenant von Gossler, der Generalstabsarzt der Armee, Dr. von Coler und der Generalarzt Dr. Leuthold daran theil. Der Zug bestand aus 38 Wagen, darunter 6 Kranken-, 6 Küchen-, 1 Speisevorraths-, 1 Packwagen-, 1 Wagen für die höheren Offiziere und Aerzte und 1 Wagen für das Lazarethpersonal. Für die Zubereitung der Speisen waren 2 Küchen mit neuen Dampfkochapparaten ausgerüstet, die je 2 Köche bedienten. Die „Kranken", die von Mannschaften des 4. Garderegiments zu Fuss gestellt waren, wurden zu je 12 auf die 6 Wagen vertheilt. Zur Pflege stellten die beiden Garnisonlazarethe je 8 Lazarethgehilfen, 8 Lazarethschüler und 8 Krankenwärter. Die Ausrüstung des Zuges hatte das Garnisonlazareth II allein besorgt. Der Befehl zu der Uebung war 2 Tage vor ihrem Antritt ergangen. Der Zug wurde an der Hauptwerkstatt in Tempelhof zusammengestellt und dann nach dem Anhalter Bahnhof geleitet, wo ihn der Kriegsminister und die Aerzte bestiegen. In Jüterbogk wurde das Aus- und Einladen und das Betten der Verwundeten und Kranken, je nach dem Grade der Verletzung und der Krankheit, geübt. Dann begann die Speisung mit den während der Fahrt zubereiteten Vorräthen. Verabreicht wurden je nach dem

Zustande der Verpflegten Butterbrode, Reisspeisen, Gemüse, gekochtes Fleisch und Braten mit entsprechenden Getränken. Auch für die Gesunden wurde mit verschiedenen Braten und Zubehör gesorgt. Auf einem Platze bei Wittenberg wurde die Verpflegung auf freiem Felde geübt. Nach einem Aufenthalt von 3/4 Stunden trat der von 2 Maschinen gezogene Zug die Rückfahrt nach Berlin an, wo er gegen 6 Uhr auf dem Anhalter Bahnhofe wieder eintraf. Nachdem der Kriegsminister usw. ihn hier verlassen hatten, wurde der Zug nach Tempelhof zurückgeleitet und noch am selben Abend zum grössten Theil wieder ausgeladen. Der Kriegsminister und die Aerzte waren mit dem Verlaufe der Uebung sehr zufrieden.

Bücherschau.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Dr. jur. G. Eger, Regierungsrath. XIV. Band, 2. Heft. Breslau 1898. J. U. Kern's Verlag.

Je näher das Jahr 1900 heranrückt, um so mehr wendet sich die juristische Literatur dem neuen Rechte zu. Auch die Eisenbahnen werden durch dasselbe nicht unwesentlich beeinflusst, es müssen daher in einer Fachschrift, wie der vorliegenden, Erörterungen des einschlägigen Rechts willkommen sein.

Die 3 Abhandlungen, die das Januarheft bringt, befassen sich sämmtlich mit dem neuen Rechte, Amtsrichter Dr. Gorden in Hamburg und Privatdozent Dr. Burchard in Berlin behandeln das Eisenbahnfrachtrecht bezw. das Speditionsgeschäft des neuen Handelsgesetzbuchs, Landrichter Dr. Aron in Strassburg die Aenderungen des Haftpflichtgesetzes durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche. Die Darstellung zeigt bei allen 3 Arbeiten insofern eine grosse Aehnlichkeit, als dieselbe vorzugsweise auf die Wiedergabe der Neuerungen unter Gegenüberstellung mit dem geltenden Rechte gerichtet ist.

Die Erhebung der Verkehrsordnung zum Gesetze in den §§ 454, 471 H.-G.-B. macht einem langen Streite ein Ende. Die Rechtsprechung der neuesten Zeit neigt allerdings zu der Auffassung, dass Verkehrs- wie Betriebsordnung der Ausfluss von Gesetzgebungsbefugnissen sind, welche die Reichsverfassung in den Art. 42 ff. dem Bundesrath übertragen hat. Es werden daher die Bestimmungen über den Frachtvertrag schon jetzt als gesetzliche Vorschriften angesehen, so dass der von Gorden bezüglich dieses Punktes entwickelte Unterschied nicht anerkannt werden kann. Im übrigen sind die z. Zt. sehr wesentlichen Neuerungen treffend hervorgehoben.

Weniger auffallend sind die Abänderungen des Haftpflichtgesetzes, sie entsprechen im allgemeinen der derzeitigen Auslegung des Gesetzes und füllen in deren Sinn nur einige Lücken aus. An der Hand von Motiven weist Aron mit Recht darauf hin, dass die Nichterwähnung nachträglicher Urtheilsänderungen bei veränderten Verhältnissen diese nicht ausschliessen, sondern lediglich der Aenderung der Civilprozessordnung vorbehalten wollte. Die ausführliche Abhandlung Burchard's, deren erster Theil nur zum Abdruck gelangt ist, gibt eine Ergänzung zu desselben Verfassers umfangreichen Werk: Das Recht der Spedition. Es wird damit ein Rechtsgebiet beschritten, das bis dahin noch wenig Beachtung in der Litteratur gefunden hat.

Aus dem Inhalte der 65 Entscheidungen, die den ersten Theil des Heftes füllen, sei folgendes mitgetheilt:

1. Die brennende Frage des Wagenmangels ist durch Urtheil des Handelsgerichts in Lüttich vom 21. Januar 1897 (S. 126) zu Ungunsten der Bahn entschieden. Die Bahn ist für den durch den Wagenmangel verursachten Schaden haftbar, sofern sie nicht beweist, dass dieser infolge höherer Gewalt eintrat. Als höhere Gewalt kann aber nicht das stetige Steigen des Verkehrs sowie die erhöhte Nachfrage beim regelmässigen grösseren Kohlentransport im Herbst angesehen werden.

2. Die Nichtzurückweisung einer schadhaften oder zu kleinen Wagendecke hebt nach dem Internationalen Uebereinkommen nicht die Haftpflicht der Bahn auf. Entsch. des Appellgerichts in Brüssel vom 16. März 1897 (S. 149).

3. Zur fahrlässigen Störung des Betriebes im Sinne des § 316 Str.-G.-B. genügt ein Verhalten, welches die Unterbrechung einer einzelnen Fahrt veranlasst, sei es auch nur zur Verhütung eines etwaigen Zusammenstosses. Entsch. des Kammergerichts vom 11. März 1897 (S. 147).

Bolchen (Lothringen).

Amtsrichter W. Coermann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar 1898 gelangt nächst dem städtischen Schlachthause in Graz eine Vieh-Ein- und Ausladestelle „Graz Schlachthaus k. k Staatsbahn" zur Eröffnung, welche durch ein, zwischen den Stationen Graz Südbahnhof und Graz Staatsbahnhof, bei Kilometer 247 einmündendes Industriegleise mit der Staatsbahnlinie Graz Südbahnhof-Fehring in Verbindung steht. Mit dem gleichen Zeitpunkte wird seitens der k. k. Statthalterei in Graz die Auflassung der bisherigen ständigen Vieh-Ein- und Ausladestationen Graz Staatsbahnhof, Graz Südbahnhof, Puntigam und Strassgang als solche verfügt.

In der Ladestelle „Graz Schlachthaus k. k. Staatsbahnen" werden zur Auf- und Abgabe angenommen: lebendes Hornvieh, Kälber, Schafe, Schweine, geschlachtete Thiere, sowie sonstige zum Schlachthausbetriebe erforderliche Güter.

Für die Ueberstellung der beladenen Wagen von Graz Staatsbahnhof oder von Graz Südbahnhof zum städtischen Schlachthause, sowie in umgekehrter Richtung, werden seitens der k. k. österreichischen Staatsbahnen folgende Gebühren als Auf-, beziehungsweise Abgabe-Nebengebühren eingehoben:

1. für einen Wagen lebendes Vieh 1,50 fl.,
2. für geschlachtete Thiere 6 kr. pro 100 kg und zwar mindestens 1,50 fl., höchstens 2,50 fl. pro Wagen,
3. für sonstige zum Schlachthaus-Betriebe erforderlichen Güter 1,50 fl. pro Wagen und Frachtbrief ohne Unterschied des Gewichtes.

Eine weitere Transportgebühr gelangt für solche in Graz Schlachthaus zur Auf-, beziehungsweise Abgabe kommenden Sendungen hinsichtlich der Strecke Graz Staatsbahnhof - Graz Südbahnhof oder vice versa nicht zur Einhebung.

Die Berechnung der Frachtgebühren erfolgt demnach in der Weise, dass ab der, beziehungsweise nach der Station Graz Staatsbahnhof oder Graz Südbahnhof die tarifmässigen Gebühren berechnet werden.

Als Quote für Verzinsung und Amortisation des investirten Kapitales wird weiter für die Stadtgemeinde Graz eingehoben:

für 1 Stück lebendes Gross-Hornvieh	10 kr.
„ 1 Stück lebendes Kalb .	3 „
„ 1 „ „ Schwein	2 „
„ geschlachtete Thiere und sonstige zum Schlachthausbetriebe erforderliche Güter (ohne Rücksicht auf die Menge der Ladung) pro Wagen . .	80 „

Letztere Gebühr wird nach Maassgabe der in einem oder mehreren Wagen für verschiedene Parteien verladenen Quantitäten berechnet, beziehungsweise vertheilt.

Kommen mit einem Zuge mehrere Wagen mit geschlachteten Thieren zur Auf-, beziehungsweise Abgabe, so erfolgt die Berechnung, resp. Vertheilung dieser Gebühr auf die einzelnen Gewichtsquantitäten der Sendungen nicht von der auf jeden einzelnen Wagen, sondern von der auf alle diese Wagen entfallenden Quote.

In Graz Schlachthaus kann eine Einlagerung von Gütern nicht stattfinden und hat sowohl das Auf- wie das Abladen von Gütern durch Organe des Absenders, beziehungsweise Empfängers zu erfolgen.

Villach, Anfang Januar 1898. (269)

Die k. k. Staatsbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Frachtberechnung für eiserne (stählerne) Drahtgeflechte im Verkehr nach den deutschen Seehafenstationen. Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Verkehr derselben mit den oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 ab der Artikel „Drahtgeflechte, eiserne (stählerne)" in den Seehafen-Ausnahmetarif E, Abtheilung IIa aufgenommen. (270)

Berlin, den 22. Januar 1898.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Berlin-nordostdeutscher Güterverkehr I/III. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 gelangt der Nachtrag IV zum Berlin-nordostdeutschen Gütertarif – Gruppe I/III — zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks:
Bromberg: Strebelow,
Danzig: Domslaff, Goddentow-Lanz,
Stettin: Altwieck, Gutengermendorf, Neu-Rüdnitz, Stöven, sowie vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stettin-Jasenitz, Cavelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf, Züllchow;

b) sonstige Berichtigungen des Tarifs.

Soweit hierdurch Erhöhungen zur Einführung gelangen, treten dieselben erst am 16. März d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist durch die Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 24. Januar 1898. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Am 1. Februar l. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kokes und Briketts etc. von Stationen der südwestdeutschen Eisenbahnverwaltungen nach der Mittel- und Westschweiz ein Ausnahmetarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft, durch welchen die im Tarife vom 1. Juli 1888 nebst Nachträgen I und II enthaltenen Taxen (mit Ausnahme jener für die Stationen der Gotthardbahn) aufgehoben und ersetzt werden. Die seitherigen Frachtsätze für die badische Station Eggenstein, welche nicht ersetzt werden, bleiben noch bis zum 30. April 1898 in Kraft.

Der Tarif kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 25 Januar 1898. (272)
Generaldirektion
der grossh. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar d. J. kommen für die Beförderung von Dachschiefer in Wagenladungen von Schimpach nach elsasslothringischen Stationen, Basel (Reichsb.) und Basel (bad. B.) direkte Frachtsätze zur Einführung, und tritt ferner der Nachtrag II zu dem Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn in Kraft. Letzterer enthält noch allgemeine Frachtsätze für Mühlburg und Neckarau.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 21. Januar 1898. (273)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Februar d. J. treten zu den Heften 1, 2, 12 und 13 des Theils II a des deutsch-französischen Gütertarifs (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten neue und zwar ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate (gratis).

Unsere Bekanntmachung vom 17. Dezember v. J., betreffend Frachtsätze für Getreide usw. nach Alt-Münsterol Grenze, wird mit dem Tage der Einführung der Nachträge aufgehoben.

Strassburg, den 21. Januar 1898. (274)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Haile, Magdeburg und Münster, für verschiedene Stationsverbindungen ermässigte und für die Station Gr.-Köris des Direktionsbezirks Halle erhöhte Entfernungen sowie Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen.

Soweit Frachterhöhungen vorliegen, treten dieselben erst vom 15. März d. J. ab in Kraft.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 21. Januar 1898. (275)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. findet der Ausnahmetarif Nr. 9 für Wegebaumaterialien auch Anwendung im Verkehr mit der Station Kusel der pfälzischen Eisenbahnen. (276)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher, ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 10 bezw. 8 zur Einführung, welche u. a. Ergänzungen und Aenderungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen enthalten.

Die Entfernungen und Frachtsätze der Station Lütjenbrode der Kreis Oldenburger Eisenbahn, sowie der Stationen Cavelwisch, Gotzlow, Grabow a. O., Jasenitz, Kratzwiek, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow des Direktionsbezirks Stettin treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr auf diesen Stationen in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 24. Januar 1898. (277)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Station Mingolsheim der badischen Staatsbahn wird zum 1. Februar d. J. mit direkten Frachtsätzen in Klasse 5 für Fische, Kaffee, Rohtabak usw. und Klasse 8 für Petrolcum und Naphta aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 24. Januar 1898. (278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 wird die Station Uhsmannsdorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des Ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 22. Januar 1898. (279)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr. Am 1. Februar 1898 treten die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.

Sie enthalten im wesentlichen:

1. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Duisburg Hafen II und Vogelheim des Direktionsbezirkes Essen, Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Obergrüna der sächsischen Staatsbahnen;
2. abgekürzte Entfernungen für die sächsischen Stationen Hartmannsdorf bei Limbach, Limbach, Wittgensdorf, Wüstenbrand und Zwötzen;
3. neue Stationsfrachtsätze für den Verkehr mit Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Warnsdorf;
4. Ausnahmefrachtsätze für Dachschiefer im Verkehre von Mayen West;
5. neue Sätze des Ausnahmetarifs 9 für Stückgüter;
6. neue Ausnahmefrachtsätze für Glas und Glaswaaren im Verkehre mit Reichenberg.

Mit 15. März dieses Jahres werden aufgehoben:

a) im Ausnahmetarif 11 (Glas und Glaswaaren) die sämmtlichen Ausnahmesätze für Bodenbach und Tetschen, sowie die seitherigen Sätze für Reichenberg im Verkehre mit Hanau (Ostbhf., Nordbhf. und Westbhf.), Höchst a. M., Kastel, Kastel Hafen und Offenbach a. M. und

b) sämmtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 (Stärke etc.).

Soweit durch die neuen Stationstarifsätze für Bodenbach etc. und die anderweiten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Stückgüter), sowie durch einzelne berichtigte Entfernungen Frachterhöhungen gegen seither eintreten, gelten diese erst vom 15. März 1898.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 26. Januar 1898. (280)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 5 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
2. Aenderungen von Stationsnamen,
3. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Cranzahl, Kohlmühle und Obergrüna der sächsischen Staatseisenbahnen,
4. abgeänderte Entfernungen für die Stationen Hartmannsdorf b. Limbach, Königsbrück, Limbach, Lucka i. S.-A., Wittgensdorf und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen,
5. Aenderungen der Stations-Tariftabellen,
6. Aufhebung des Ausnahmetarifs 1 b für Holzstoff (geschliffenen) etc., theilweise Aufhebung des Ausnahmetarifs 25 für Glas und Glaswaaren, sowie abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 26 für Artikel der österreichischen Stückgutklasse II.

Insoweit durch den Nachtrag Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze eintreten, gelten die niedrigeren Sätze noch bis zum 15. März 1898.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 24. Januar 1898. (281)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Februar 1898 kommen die Nachträge X zu Heft Nr. 1—4 des Verbandsgütertarifs zur Einführung.

Sie enthalten im wesentlichen:

1. Aenderungen der Entfernungen für die Stationen Altenburg, Breitingen, Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Groitzsch, Grosszschocher, Hartmannsdorf b. Limbach, Kamenz in Sachsen, Leipzig I (Bayerischer Bhf.), Leipzig II (Dresdener Bhf.), Leipzig-Stötteritz, Limbach, Lucka i. S.-A., Meuselwitz, Plagwitz-Lindenau, Rehmsdorf, Rositz, Trebanz-Treben, Weida, Weida-Altstadt, Wittgensdorf, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Stationen der Strecke Kaiserslautern-Lauterecken der pfälzischen Bahnen;

2. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen für die Stationen Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert der sächsischen Staatsbahnen;

3. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Cranzahl, Kohlmühle und Obergrüna der sächsischen Staatsbahnen, Friedrichsfeld und Stockach der badischen Staatsbahnen und Moulins der Reichsbahnen, ferner für eine Anzahl neu einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Mainz im Verkehr mit den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz i. Sachs., Leipzig (Bayerischer Bhf.), Leipzig (Dresdener Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der sächsischen Staatsbahnen;

4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die nachverzeichneten Ausnahmetarife werden mit Wirkung vom 15. März 1898 ohne Ersatz aufgehoben:

Ausnahmetarif 11 Heft Nr. 1
„ 17 „ „ 2
„ 12 „ „ 3
für Stärke, getrocknete etc.,
Ausnahmetarif 12 Heft Nr. 1
„ 18 „ „ 2
„ 13 „ „ 3
für Holzstoff etc.,
Ausnahmetarif 14 Heft Nr. 3
für Dachschiefer.

Vom gleichen Tage ab wird auch der
Ausnahmetarif 13 Heft Nr. 1
„ 19 „ „ 2
„ 15 „ „ 3
für Glas und Glaswaaren
für den Verkehr mit Bodenbach und Tetschen ganz und für den Verkehr mit Reichenberg zum Theil aufgehoben.

Ausserdem sind einzelne Berichtigungen von Entfernungen durchgeführt worden.

Insoweit bezüglich der geänderten Entfernungen und Frachtsätze, sowie Berichtigungen von Entfernungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. März 1898 in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 26. Januar 1898. (282)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband. Klassentarif Theil II Heft Nr. 7 vom 1. Februar 1898. Auf Seite 155 unter „VI. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen“ sind die Stationsnamen von Budweis bis Neuhaus zu streichen und in folgender Reihenfolge zu ersetzen: Brüx, Budweis, Dobrzan (Dobran), Dux-Liptitz, Görkau, Horazdovic Stadt, Iglau Stadt, Kasmiau, Klattau, Kosten, Krumau, Ladowitz, Laun, Marienbad, Neuern, Neugedein.

München, im Januar 1898. (283)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station O-Buda-Filatorigát in den Tariftheil V, 2. Heft vom 1. Mai 1890. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1898 gelten die im Tariftheil V, 2. Heft des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1890 enthaltenen Frachtsätze für Spiritus- und Sprittransporte von und nach Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof auch im Verkehre mit O-Buda-Filatorigát.

Die Kundmachung vom 12. Januar 1898 wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

Wien, am 22. Januar 1898. (284)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Englisch - niederländisch - schweizerischer Verkehr. Für den Personenverkehr von Basel C. B. nach London über Vlissingen und über Rotterdam wird am 1. März d. J. ein besonderer Tarif ausgegeben, der von uns bezogen werden kann. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 23. Januar 1898. (285)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Handgeschmiedete Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an,

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

LOUIS RUNGE. BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Scherenberg's

Eisenbahn-technisches Büreau

Limburg a/Lahn

(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

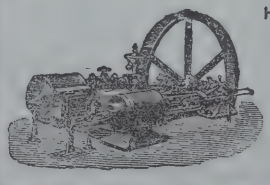
Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken - Revisions - und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT

seit 1833:



Moderne Dampfmaschinen von 4 bis 200 Pferdestärken

sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.

Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 9.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Februar 1898.

Inhalt:

Reformgedanken d. „Vossischen Zeitung".
Rund um die Erde in 30 Tagen.
Der Vereinsausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.
Vereinsmittheilungen:
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Nachrichten:
Deutschland: Nothausgänge in Eisenbahnzügen. — Herabsetzung der Tarife für Schiffsbaueisen. — Belohnungen für Abwendung von Eisenbahnunfällen. — Eisenbahnunglück bei Herne. — Königsberg - Cranzer E. — Alsenbahn. — Köln-Brühl. — Liegnitz-Rawitsch-Kobylin. — Vorarbeiten: Klötze - Immekath - Diesdorf und Bismark-Beetzendorf. — Hildesheim-Peiner Kreisbahn. — Absatz von Fahrkarten im Münchener Centralbahnhof. — Dresdener Bahnhofsbauten. — Leipziger Centralbahnhofs - Frage. — Bodenseegürtelbahn u. Ueberlingen - Friedrichshafen. — Kaisermahl d. h. Beamten der Eisenbahndirektion Berlin. — Rhein - Seeschifffahrt. — Kohlenbedarf Berlins in 1897. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Bahnbauten.
Oesterreich - Ungarn: Wiener Stadtbahn. — Neue Signalordnung. — Dienst- und Ruhezeit d. Bahnbediensteten. — Zur Verhütung von Eisenbahnzusammenstössen. — Einnahmen der österr. Staatsb. im Dezember. — Eisenbahneinnahmen der 2. Januardekade. — Investitionsanleihe der Kaiser Ferd.-Nordbahn. — Pielachthalbahn. — Kleinbahn Lupkow - Cisna. — Galizische Landesbahnen. — Ueberetscherbahn. — Bahnprojekt Baden-Alland. — 2. Bahnverbindung mit Triest. — Russ.-österr. Bahnverbindung. — Wiener Tramwayfrage. — Fahrplanänderungen auf den österr. Staatsbahnen. — Südbahnhotels in Abbazia. — Vermehrung der Bahnposten. — Produktion der österr. Eisenwerke. — Automat. Blockirungsapparat der Südbahn. — Lokomotivbestellung.
Rumänien: Bau der Linie Curteade - Argisch - Rothenthurmpass. — Donaubrücke Turn-Severin-Cladova.
Vereins-Ausland: Dänische Personentarife. — Abonnementskarten d. Jura-Simplonbahn. — Generalabonnements der schweizer. Nordostbahn. — Drahtseilb. Biel-Leubringen. — Französ. Eisenbahnen. — Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen in der Türkei. — Bahnbedienstete als Aktionäre in Amerika. — Amerikanische Bahnen. — Bahnprojekte in Kanada. — Ausbau des ägyptischen Bahnnetzes. — Bahnbau nach Kumassi (Aschantiland) — Chinesische Ostbahn. — Eisenbahnbau von Kiaotschau aus.
Allgemeines: Zeiteintheilung bei den Eisenbahnen. — Grösste Lokomotive Europas. — Elektr. Lokomotive für die Jungfraub. — Druckmaschine für Fahrkarten. — Akkumulatoren - Omnibusse. — Telephoniren ohne Draht. — Tonnengehalt der Flotten.
Verein für Eisenbahnkunde.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Fahrplanbekanntmachungen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
Anzeigen.

Reformgedanken der „Vossischen Zeitung".

Unsere Entgegnung betreffs der Personentarifreform in No. 3 dieser Zeitung hat den lebhaften Unwillen der „Vossischen Zeitung" erregt. In der Morgenausgabe vom 28. v. Mts. werden nicht nur die bekannten Anklagen gegen die preussische Staatsbahnverwaltung wegen der Verzögerung der Tarifreform in verschärfter Tonart wiederholt, sondern auch die Verhältnisse im sächsischen Staatsbahnbereich einer sehr abfälligen Kritik unterzogen. Nach Ansicht der „Vossischen Zeitung" herrscht in Sachsen eine „noch vollständigere Versumpfung" der Personentarife als bei den übrigen deutschen Eisenbahnen und selbst in Preussen. Zum Beweis dessen wird angeführt, dass auf den sächsischen Linien an Sonntagen keine IV. Wagenklasse gefahren wird, und dass in gewissen Fällen nach Orten, wohin direkte einfache Fahrkarten aufliegen, aus blosser Fiskalität keine Rückfahrkarten zu ermässigtem Preise ausgegeben werden.

Alsdann wird hervorgehoben, dass die „verhältnissmässig so leichte" Personentarifreform nunmehr seit etwa 10 Jahren auf der Tagesordnung stehe, dass aber dank der ablehnenden Haltung der preussischen Staatsbahnen, welche in ihrer Thätigkeit im Personenverkehr überhaupt mehr an eine Polizeianstalt als eine Verkehrsanstalt erinnere, bisher nichts erreicht sei. Das sei auch der Grund, warum die süddeutschen Verwaltungen, welche auf die „saumselige" preussische Staatsbahnverwaltung nicht länger warten wollten, seit Jahren mit selbständigen Tarifreformen vorgegangen seien, während preussischerseits nur die vertheuernden Platzkarten und die Bahnsteigkarten, also wesentlich fiskalische Maassregeln, zur Erhöhung der Einnahme eingeführt worden seien. Schliesslich wird auf den Vorgang anderer, nicht deutscher Länder hingewiesen, u. a. auch auf Russland, Däne-

mark und Ungarn, welche den Zonentarif zur Einführung gebracht hätten.

In diesen Ausführungen ist — wie wir zunächst konstatiren wollen — von denjenigen Behauptungen, die wir der „Vossischen Zeitung“ in ihrem ersten Artikel als unwahr nachweisen konnten, nicht weiter die Rede. Diese scheinen — gewohnter Taktik gemäss — einfach unter den Tisch gefallen zu sein. Dafür prasselt mit verschärfter Heftigkeit ein neuer Regen von Vorwürfen auf die Eisenbahnverwaltungen nieder, und zwar auch von solchen, die man — wie die „Kreuzzeitung“ treffend sagt — nur als „freisinnige Ungeheuerlichkeiten“ bezeichnen kann. Was soll es in aller Welt z. B. bedeuten, wenn der Satz aufgestellt wird, die Thätigkeit der preussischen Eisenbahnverwaltung erinnere mehr an eine Polizeianstalt als eine Verkehrsanstalt! Vielleicht mögen Manche, die a priori jede Anordnung der Eisenbahnverwaltung als willkürliche Chikane anzusehen geneigt sind, bei der praktischen Bethätigung dieser Auffassung mitunter schlechte Geschäfte gemacht haben. Stützt sich die „Vossische Zeitung“ auf das Gutachten solcher Leute, so lässt es sich begreifen, dass ein objektives Urtheil über Eisenbahnfragen in diesem Blatte kaum mehr zu finden ist, und dass selbst Maassnahmen, deren Tendenz für jeden Laien offen zu Tage liegt, eine grundfalsche und stets eisenbahnfeindliche Beurtheilung erfahren. So zeugt es beispielsweise von einer durchaus verkehrten Auffassung der Sachlage, wenn behauptet wird, die Bahnsteigsperre sei eine wesentlich fiskalische Maassregel, welche die Erhöhung der Einnahmen bezwecke. Bekanntlich wurde diese Einrichtung s. Zt. durchgeführt ausschliesslich im Interesse des Personales, um das lebensgefährliche Herumklettern während der Fahrt zum Zweck der Billetkontrole thunlichst zu beschränken, und auf mehrfache ausdrückliche Anregungen hin, die in den Landtagen der verschiedenen Staaten in dieser Hinsicht laut wurden. Hätte die „Vossische Zeitung“ eine Ahnung davon, welche Mehrkosten mit dieser Einrichtung für die Eisenbahnverwaltungen verbunden sind, so würde sie von ihrer Ansicht, dass es sich hier um eine fiskalische Maassnahme handele, bald zurückkommen. Auch scheint man vergessen zu haben, dass die Bahnsteigsperre wie in anderen, nicht deutschen Ländern auch in Süddeutschland theilweise durchgeführt ist, also gerade in denjenigen Ländern, deren Thätigkeit im Personenverkehr jetzt der preussischen Verwaltung als Vorbild vor die Augen gehalten wird.

Ebenso hinfällig ist der auch jetzt wiederkehrende Hinweis auf diejenigen Länder, die den Zonentarif eingeführt haben. In Russland liegen — wie schon die „Kreuzzeitung“ hervorgehoben hat — die Verhältnisse ganz anders als bei uns. In Dänemark soll sich der Tarif erst bewähren; vorläufig scheinen die Ansichten über die Zweckmässigkeit noch sehr auseinanderzugehen, wenigstens ist bei den letzten Landtagsverhandlungen sogar die Rede davon gewesen, dass die Regierung, die den neuen Tarif durchführte, in den Anklagezustand versetzt werden müsse. (!) In Ungarn endlich ist man gerade jetzt im Begriff, den vielgerühmten Zonentarif erheblich zu beschneiden und zwar in der Richtung, dass eine Erhöhung der Fahrpreise vorgenommen wird. Man hat eben erkannt, dass der Tarif in seiner bisherigen Gestalt absolut ungeeignet ist — nicht nur für die Eisenbahnverwaltungen, sondern auch für das Publikum, welches die Leistungen der Eisenbahn nach ganz ungleichen und somit ungerechten Grundsätzen zu bezahlen hat.

Alles das hindert die „Vossische Zeitung“ natürlich nicht, noch jetzt auf dem famosen Zonentarif herumzureiten. Mag das, was im Auslande geschieht, selbst dort schliesslich als verfehlt erkannt werden, für Deutschland bleibt es gut genug — wenigstens in dem Sinne, dass daran von freisinniger Seite die Unfähigkeit und Renitenz der deutschen Verwaltung exemplifizirt wird.

Dass die Personentarife der deutschen Eisenbahnen reformbedürftig sind, wird von niemand bestritten, am wenigsten von uns, die wir bereits wiederholt und in entschiedener Weise für die Beseitigung der vorhandenen Uebelstände eingetreten sind. Auch ist ja bekannt, dass speziell die preussische Staatsregierung diesen Standpunkt theilt, und dass aller Voraussicht nach demnächst eine Wiederaufnahme der bezüglichen Verhandlungen zu erwarten steht. Warum ereifert sich also die „Vossische Zeitung“ immer von neuem über diese Frage? und wie kann hiermit ihre — auch jetzt wiederkehrende — Behauptung in Einklang gebracht werden, dass „nicht die geringste Entschlossenheit der jetzigen preussischen Eisenbahnverwaltung für Reformen vorhanden sei?“

Wäre die Reformfrage — wie die „Vossische Zeitung“ jetzt anscheinend glauben machen will — nur vom guten Willen der preussischen Staatsbahnverwaltung abhängig, so würde sich ja die Animosität, die in jedem neuen Artikel der freisinnigen Blätter in erhöhtem Maasse zum Ausdruck kommt, bis zu einem gewissen Grade erklären lassen. Aber es ist doch sattsam bekannt, dass es sich hier eben nicht um eine blosse Verwaltungsfrage handelt, sondern dass in erster Linie eminent wichtige finanzielle Gesichtspunkte in Betracht kommen, die der sorgfältigsten Erwägung bedürfen.

Dass diese Gesichtspunkte auch von den süddeutschen Regierungen nicht unterschätzt werden, muss jedem klar sein, der die Verhandlungen der letzten Landtage in Bayern usw. auch nur mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt hat. Nach den Erklärungen, die der bayerische Regierungsvertreter in der Abgeordnetenkammer abgab, möchte man fast annehmen, dass dort weniger Geneigtheit zu einer eingehenden, mit finanziellen Opfern verbundenen Reform besteht, wie beispielsweise in Preussen und Sachsen. Von einer „Mainlinie“ zwischen Nord- und Süddeutschland — wie sie die „Vossische Zeitung“ schon in Gedanken durch die Schuld der preussischen Staatsbahnverwaltung gezogen sieht — wird deshalb vorläufig noch keine Rede sein können, wenigstens nicht in dem Sinne, wie das die „Vossische Zeitung“ glaubt.

Dass auch in Sachsen die Personen-Tarifverhältnisse verbesserungsbedürftig sind, ist von der sächsischen Regierung wiederholt und in der vorbehaltlosesten Weise anerkannt worden; und wir glauben sogar mit einiger Bestimmtheit annehmen zu dürfen, dass gerade von dort aus einer eingehenden Reform auch in finanzieller Hinsicht die wenigsten Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden würden. Also ganz so reformfeindlich, wie die „Vossische Zeitung“ sich das vorstellt, ist die sächsische Verwaltung gewiss nicht, und es beruht auf einer vollständigen Verkennung der Sachlage, wenn das freisinnige Blatt glaubt, dass gerade dort den Rücksichten der Fiskalität in einseitiger Weise Rechnung getragen werde.

So ist auch beispielsweise die, von der „Vossischen Zeitung“ besonders hervorgehobene Nichteinstellung der IV. Wagenklasse an Sonn- und Festtagen lediglich auf Gründe betriebstechnischer Natur zurückzuführen, die sich in einem Lande mit so dichtem Personenverkehr wie Sachsen naturgemäss in besonderem Grade geltend machen. Der Mangel direkter Rückfahrkarten in gewissen schwach benutzten Verkehrsbeziehungen, für welche direkte einfache Fahrkarten aufliegen, hat gleichfalls mit finanziellen Erwägungen nicht das Geringste zu thun, sondern gründet sich lediglich auf das Bestreben der Verwaltung, die ohnehin schon so grosse Zahl der einzelnen Fahrkartensorten nicht ohne Noth ins Ungemessene zu erhöhen.

Wo immer ein Bedürfniss nach Auflegung direkter Rückfahrkarten hervortrat, ist auch in Sachsen dem jederzeit entsprochen worden; von einer Schädigung des Publikums wird mithin schwerlich die Rede sein können, zumal die Rückfahrkarten auf weitere Entfernungen durch Einführung der Fahrscheinhefte ohnehin wesentlich an Bedeutung verloren haben.

Dass wir die „Vossische Zeitung“ mit diesen Ausführungen von der Grundlosigkeit ihrer Anschuldigungen überzeugen, glauben wir selbst nicht. Hat doch selbst unsere Entgegnung in Nr. 3, in welcher wir den Nachweis lieferten, dass mehrere Behauptungen der „Vossischen Zeitung“ einfach unwahr sind

nur den überraschenden Erfolg gehabt, dass darin jetzt eine „Bestätigung“ der früheren Anklagen erblickt wird.

Aehnlich zutreffend ist die Kritik, welche an unserer Angabe, dass die Ermässigung der Rohstofftarife dem preussischen Staate etwa 17 000 000 ℳ jährlich koste, geübt wird. Die „Vossische Zeitung“ wendet hiergegen ein, dass das Gegentheil richtig sei: „gerade durch jene Ermässigung hätten sich die Verkehrsmängel und die Einnahmen bedeutend gehoben.

Zunächst muss es überraschen, dass hier die „Vossische Zeitung“ selbst den nachtheiligen Einfluss einer Tarifermässigung auf die Verkehrsabwickelung zugibt, gleichwohl aber — gewissermaassen in einem Athemzug — die Bewilligung weiterer, ganz allgemeiner Tarifherabsetzungen fordert, noch dazu im Personenverkehr, wo ein plötzliches Anschwellen der Frequenz naturgemäss weit verhängnissvoller werden kann, als im Güterverkehr mit seinen ungleich einfacheren Verhältnissen.

Dass seit der Ermässigung der Rohstofftarife eine weitere erhebliche Vermehrung der Gütertransporte eingetreten, ist gewiss richtig. Doch könnte diese Thatsache für die Argumentation der „Vossischen Zeitung“ ohne Zweifel nur dann geltend gemacht werden, wenn die Vermehrung — entweder ganz oder doch vorwiegend — als eine Folge der Tarifermässigung anzusehen wäre. Das ist aber ohne Frage nicht der Fall; entscheidend war hier in erster Linie der grosse allgemeine Aufschwung, der sich in unseren wirthschaftlichen und industriellen Verhältnissen geltend gemacht hat. Post hoc ist eben auch hier — was die „Vossische Ztg.“ übersehen zu haben scheint — noch nicht propter hoc. Das wird schon dadurch unwiderleglich bewiesen, dass die Verkehrszunahme sich nachweislich nicht auf diejenigen Artikel beschränkt, welche der Tarifermässigung theilhaftig wurden, also auf die Rohstoffe, sondern dass auch die sonstigen Güterarten, die von der Ermässigung nicht berührt wurden, nahezu durchgängig eine auffallende Zunahme erfuhren. Auch hätte die „Vossische Zeitung“ nicht ausser Acht lassen sollen, dass eine Frachteinnahme aus einem Verkehrszuwachs keineswegs gleichbedeutend ist mit einer gleich hohen Einnahme aus einer Tarifdifferenz, denn im ersteren Falle sind die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung in Abzug zu bringen, im letzteren Falle handelt es sich um eine reine Mehreinnahme.

Wie sich das Endergebniss bei Berücksichtigung dieser eigentlich doch sehr naheliegenden Erwägungen stellen wird, ist jetzt noch ganz ungewiss, und es gehört die ganze frischwagende Kritiklust der „Vossischen Zeitung“ dazu, wenn man das Exempel schon jetzt als abgeschlossen betrachten und daraus seine Schlüsse ziehen will — um so mehr, als auch bei den Eisenbahnverwaltungen selbst noch keinerlei ziffermässige Erhebungen vorliegen, aus denen auf das endgültige finanzielle Ergebniss auch nur annähernd geschlossen werden könnte.

Noch prekärer muss sich die Sache aber dann gestalten, wenn man mit der „Vossischen Zeitung“ annimmt, dass die neuerdings hervorgetretenen Verkehrsmängel auf jene Tarifermässigung zurückzuführen seien. Diese Verkehrsmängel müssen natürlich beseitigt werden, und das wird — was auch die „Vossische Zeitung“ kaum bezweifeln wird — ganz enorm viel Geld kosten. Wo bleiben dann aber die Ueberschüsse, welche die „Vossische Zeitung“ schon jetzt aus der Tarifermässigung herausrechnet? Ist es nicht klar, dass die Eisenbahnverwaltungen in diesem Falle in dem Verkehrszuwachs ein Danaergeschenk erhalten haben, welches auch nicht entfernt einen Ersatz bilden kann für die schönen wohlgezählten Millionen, die dem Verkehr in der Tarifermässigung zum Opfer gebracht wurden?

Die „Vossische Zeitung“ wolle es uns nicht verübeln, wenn wir nach alledem die gegen unsere Darlegungen gerichteten Einwendungen als sehr laienhaft bezeichnen müssen. Die „nationalökonomische Weisheit“, welche wir unseren Lesern verabreichen, mag gewiss nicht unfehlbar sein, wir bemühen uns aber wenigstens logisch zu denken und logisch zu entwickeln und hüten uns vor einseitigen Uebertreibungen, die der Sache nicht zum Vortheil und dem Autor nicht zum Ruhme gereichen.

Schliesslich möchten wir der „Vossischen Zeitung“ noch die Beruhigung geben, dass ihre Befürchtungen wegen allzu grosser Abhängigkeit unseres Blattes von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, speziell von der preussischen Staatsbahnverwaltung, vollständig unbegründet sind. Die Eisenbahnverwaltungen haben unser Organ zu dem ausgesprochenen Zweck ins Leben gerufen, um hier zu einer freien und unbefangenen Besprechung wichtigerer Eisenbahnfragen die Hand zu bieten. Das Recht der Kritik, welches hieraus von selbst folgt, wird uns von keiner Verwaltung, am wenigsten von der preussischen Staatsbahnverwaltung verkümmert. Wollte sich die „Vossische Zeitung“ die Mühe nehmen, nur die in den letzten Monaten von uns veröffentlichten Artikel einer oberflächlichen Prüfung zu unterziehen, so würde sie ohne Zweifel finden, dass wir uns wiederholt und in wichtigen Fragen auf einen Standpunkt gestellt haben, welcher sich mit den bisher bethätigten Anschauungen der leitenden Kreise nicht deckt. Sie wird auch finden, dass wir jederzeit die berechtigten Interessen des Publikums in den Vordergrund zu stellen gesucht und uns nicht gescheut haben, Einrichtungen, die nach unserer Ansicht als verbesserungsbedürftig zu bezeichnen waren, ganz offen als solche zu kennzeichnen.

War die von uns geübte Kritik der „Vossischen Zeitung“ — wie aus ihrem Artikel zu entnehmen — nicht „scharf“ genug, so möchten wir das nicht bedauern. Zu einer scharfen Kritik im Sinne der „Vossischen Zeitung“, m. a. W. zu einem wahllosen Herunterreissen alles desjenigen, was von den Eisenbahnverwaltungen gethan wird, werden wir uns auch in Zukunft nicht verstehen können und wollen. Das überlassen wir neidlos andern Blättern, deren Geschmack und Gewohnheit sie auf eine solche Agitationsart hinweist.

Lg.

Rund um die Erde in 30 Tagen.

(Schluss aus Nr. 8).

II. Sektion. Obfluss-Irkutsk. Länge 1754 Werst (1870 km = 246,5 Meilen). Die Bahn verlässt mit dem Obflusse die eintönige Ebene und tritt hier in anmuthiges Hügelland ein, in welchem zum Theil angebaute Steppe mit Wald wechselt, aber auch der dem Norden Sibiriens eigenthümliche Birkenwald ist zurückgetreten und wird durch die sibirischen Nadelhölzer ersetzt. Die Theilstrecke dieser Sektion in der Ausdehnung von 700 Werst vom Obflusse bis nach Krasnojarsk am gewaltigen Jenissei befindet sich gegenwärtig ebenfalls im vollen regelmässigen Bahnbetriebe.

Das Fehlen der Brücke über den in 2 grossen Armen dahinströmenden Jenissei setzt dem regelmässigen Bahnbetriebe mit europäischem Komfort in Krasnojarsk seine Grenze. Der Jenissei muss noch immer mit Fähren übersetzt werden, und obwohl die Bahn vom jenseitigen Ufer an noch 230 Werst entlang bis zum Städtchen Kansk mit Lokomotiven befahren

wird, so ist der Betrieb dieser Strecke dem reisenden Publikum gegenüber doch nur ein bedingter und mit allen Kalamitäten verbunden, die sich bei einer vorläufig nur mit dem Allernothwendigsten versehenen und das Material für den Weiterbau der Linie herbeischaffenden Bahnstrecke nicht vermeiden lassen. Von der bisherigen Betriebsendstation Kansk ist die Bahntrasse bis zur Hauptstadt Sibiriens, Irkutsk, im vollen Bau begriffen. Weiterreisende müssen daher von Kansk ab die Landstrasse mit allen ihren sibirischen Mühseligkeiten benutzen. Die Baukosten, 41 700 R. pro Werst konnten sich infolge der oben geschilderten Verhältnisse immer noch in den Grenzen mässiger Anforderungen bewegen. Anders stellt sich das Bild in der folgenden

III. Sektion. Irkutsk-Mysowskaja. Länge 292 Werst (311 km = 41 Meilen). Irkutsk, die Hauptstadt Sibiriens, mit ihren 40 000 Einwohnern (die auf früheren Schätzungen basirten Angaben mit 50 000 und 60 000 Einwohnern haben wir auf Grund der in neuerer Zeit durch Reisende festgestellten Daten als zu optimistisch zurückgelegt) bildet ziemlich den Mittelpunkt der grossen sibirischen Eisenbahn. Wie der Rumäne sein Bukarest, so nennt der Sibirier sein Irkutsk: Klein-Paris; allerdings nach sibirischen Begriffen. Allein auch für europäische Augen bietet das Vorhandensein eines Bazars mit einer Fülle europäischer Luxusartikel mitten in Sibirien einen überraschenden Anblick. Zweifellos hat Irkutsk als Einbruchstation des chinesisch-indischen Karawanenhandels nach Russland eine hervorragende Bedeutung, welche sich schon dadurch ausspricht, dass sich an diesem Handel sogar in Irkutsk angesiedelte chinesische Kaufleute, bekanntlich Kaufleute par excellence, betheiligen. In Irkutsk selbst soll der jährliche Import an europäischen Mode- Galanteriewaaren usw. 8 000 000 R. betragen; dieselbe Höhe soll, sogar mit einer Ueberschreitung von 2 000 000 R. der Export an Thee, Seide usw. erreichen. Wollen wir auch diesen Angaben nicht die Verlässlichkeit europäischer statistischer Ziffern beimessen, so ist doch Thatsache, dass in Irkutsk viele sehr reiche Kaufleute domiziliren, welche ihre bedeutenden Vermögen nur dem Umsatze von vielen Millionen in effektiver Waare verdanken.

Von Irkutsk führt die Bahntrasse südlich um den Baikalsee herum nach Transbaikalien, durch zerrissenes schroffes, auch bewaldetes Felsgebirge — eine Alpenlandschaft. Die Baukosten sind mit der enormen Summe von 76 400 R. pro Werst präliminirt. Man könnte diese Baikalsee-Umgehungsbahn die sibirische Semmeringbahn nennen, jedoch mit der Bemerkung, dass der sibirische Semmering jenen der österreichischen Südbahn an Länge um das Zehnfache übertrifft. Die Bahntrasse ist gegenwärtig an leichter zugänglichen Stellen durch Unterbauarbeiten blos markirt, und es wird der wirkliche Bahnbau in dieser Sektion wegen der Schwierigkeit der Herbeischaffung des Materials erst dann ernstlich in Angriff genommen werden, wenn die übrigen Sektionen vollständig hergestellt sind. Nach Eintritt dieses letzteren Zeitpunktes und während der Bauzeit der Baikalsee-Umgehungsbahn wird die Verbindung zwischen der II. und IV. Sektion von Irkutsk aus auf dem mächtigen Angaraflusse und dem Baikalsee mittelst Dampfschiffen bis zum Seehafenorte Mysowskaja unterhalten werden. Schon jetzt besteht eine solche Dampferverbindung, jedoch nur mittelst Miniaturdampfern, die aber umständlich, zeitraubend und unbequem ist. Im Vorbeigehen sei bemerkt, dass der oft stürmische und schifffahrtsgefährliche Baikalsee, sich in einer Längenausdehnung von 560 km (73,8 Meilen) von Süden nach Nordosten erstreckend, einen Flächenraum von 34 180 qkm (220,7 Quadratmeilen) umfasst. Von der Rauheit dieses grössten aller Alpenseen gibt das Vorkommen einer Gattung von Seehunden Zeugniss, die sonst nur die offenen Polarmeere bevölkern.

IV. Sektion. Mysowskaja-Strjetensk. Länge 1 009 Werst (1 076 km = 141,8 Meilen). Diese im vollen Bau befindliche Bahnstrecke bietet bei weitem weniger Schwierigkeiten als die Baikalsee-Umgehungsbahn, was sich in den Baukosten von 52 800 R. pro Werst ausspricht; sie führt durch Waldberge, wechselnd mit anbaufähigen und auch bebauten Geländen, bis sie auf ihrem Wege auf die südlichen Ausläufer des Jablonoigebirges stösst, welche bis in die chinesische Mandschurei hineinreichen. Grösseren Schwierigkeiten begegnet diese Strecke bei der Ueberschreitung der Wasserscheide des Jablonoigebirges bei der Bergstadt Tschita, in der Höhe von 1 045 m, um von da auf günstigerem und verhältnissmässig bevölkerterem Terrain bis zum Endpunkte Strjetensk zu gehen.

Von der V. Sektion Strjetensk-Chabarowsk wollen wir vorläufig nur erwähnen, dass der Bau daselbst nur streckenweise und lässig betrieben wird, aus Gründen, welche wir weiter unten ausführlich darlegen werden.

Die VI. Sektion Chabarowsk-Grafskaja, Länge 347 Werst (370 km = 48,7 Meilen) und die

VII. Sektion Grafskaja-Wladiwostok, Länge 382 Werst (407 km = 53,7 Meilen) sind gegenwärtig bereits fertiggestellt und befinden sich in vollem Bahnbetriebe. — Die beschleunigtere Herstellung dieser beiden Sektionen sowie die mässigeren Baukosten pro Werst von 54 000 R. für die VI. und von 46 200 R. für die VII. Sektion finden ihren Erklärungsgrund darin, dass, abgesehen von den günstigeren Terrainverhältnissen und der Kürze der Baustrecken (beiderseits nur 5 % der Gesammtlänge der sibirischen Eisenbahn), die für den Bau nöthigen Materialien und Arbeitskräfte auf dem billigeren und den Hindernissen eines Landstrassentransportes nicht ausgesetzten Seewege herbeigeschafft werden konnten. Wohl bedeutet dieser Seeweg von Odessa durch das schwarze und mittelländische Meer, den Suezkanal, das rothe, arabische, indische, chinesische, gelbe und japanische Meer beinahe eine Reise um die halbe Welt, welche sich nur für Kauffahrteischiffe mit werthvollem Handelsgut lohnt und für den Transport von Material für einen Eisenbahnbau wohl seltener eingeschlagen werden dürfte. Allein wie die Thatsache der raschen Fertigstellung der an der äussersten Grenze des ungeheuren russischen Reiches gelegenen beiden Sektionen der sibirischen Eisenbahn beweist, hat die russische Regierung mit dieser Maassregel das Richtige getroffen. Nun dienen diese beiden im Betriebe befindlichen Strecken als zuverlässiger und billiger Transportweg für das Baumaterial der angrenzenden Sektionen, daher vorzugsweise der oben nur flüchtig berührten

V. Sektion Strjetensk-Chabarowsk, Länge 2 000 Werst (2 132 km = 281 Meilen). Diese Bahnsektion führt den Amurfluss entlang, welcher zugleich die Grenze zwischen Sibirien und China bildet, durch auf der ganzen langen Strecke sich hinziehende Gebirgsgelände mit sumpfigen, oft sogar ausgesprochen morastigen Thälern. Es kann nur vom Mai bis längstens Ende September gearbeitet werden, wobei häufig die unerträgliche Sommerhitze die Kraft der Arbeiter lähmt, während der Boden in den übrigen 7—8 Monaten viele Meter tief gefroren ist, daher die zum Bahnbau nöthigen Erdarbeiten für einen grossen Theil des Jahres gänzlich eingestellt werden müssen. Hierzu kommen die gesundheitsgefährlichen Ausdünstungen der Sümpfe und Moräste, welche einen Theil der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter arbeitsunfähig machen. Welchen Schwierigkeiten die Herbeischaffung des Baumaterials in solchem Terrain unterliegt, brauchen wir nicht besonders hervorzuheben.

Wohl ging in der Voraussicht der geschilderten Uebelstände das ursprüngliche Projekt dahin, die Verbindung von Strjetensk mit Chabarowsk auf dem Amurflusse mittelst Dampfschiff herzustellen, allein wir selbst im günstiger gelegenen Europa haben es vor Augen, welchen unvorhergesehenen, alle Kombinationen in Frage stellenden Unterbrechungen unsere Flussschifffahrt durch zu niederen oder zu hohen Wasserstand, durch Einfrieren der Flüsse usw. unterworfen ist. Solchen Störungen konnte sich die russische Regierung im Betriebe ihrer sibirischen Eisenbahn nicht aussetzen und es ist daher begreiflich, dass sie dieses Projekt fallen liess und sich für den Bahnbau dieser Linie entschied.

Seit Beginn des Baues sind jedoch die oben geschilderten Uebelstände so grell zu Tage getreten, dass die Beendigung des Baues dieser Sektion, mithin auch die Inbetriebsetzung der ganzen sibirischen Eisenbahn in kaum absehbare Ferne gerückt worden wäre. (Man erinnere sich, dass diese Sektion mit allen ihren klimatischen und Terrainverhältnissen eine Länge von 2000 Werst [2132 km = 281 Meilen] hat.)

Die russische Regierung beschloss daher, weil sie einer unabhängigen Bahnverbindung ihrer sibirischen Eisenbahn auf ununterbrochen russischem Boden nicht entbehren kann und will, den Bau dieser V. Sektion zwar nicht aufzugeben, aber doch denselben nur nach Zulass der Verhältnisse weiterzuführen, und traf, um die Inbetriebsetzung der sibirischen Eisenbahn zum projektirten Zeitpunkte zu sichern, im Jahre 1896 mit China ein Uebereinkommen, welches Russland ermächtigt, eine Bahnverbindung zwischen Wladiwostok und der sibirischen transbaikalischen Linie auf chinesischem Gebiete herzustellen, welche durch die chinesischen Provinzen Fangtien, Kirin und Heilungtschi zum Anschlusse an die sibirische Eisenbahn führt. Bodengestaltung, Klima, Population und Ernährungsfähigkeit in diesen chinesischen Provinzen sind gegenüber dem Sumpfgebiete des Amur für den Eisenbahnbau und Betrieb so günstige, dass man dieses Uebereinkommen als einen glänzenden Erfolg der russischen Politik in China sammt dessen Absperrungstendenzen gegen alles Nichtchinesische bezeichnen muss.

Dieses Uebereinkommen wurde dadurch zur Thatsache, dass China der russisch-chinesischen Bank die Konzession zum Bau einer Bahn ertheilte, welche von der sibirisch-transbaikalischen Station Onop (in der Nähe von Strjetensk) durch die chinesische Mandschurei entlang den chinesischen Städten Chailar, Zichichar, A-shi-ho und Ninguta nach Nikolsk-Wladiwostok führt und um etwa 500 km kürzer ist, als die der Linie Strjetensk-Wladiwostok.

Neuesten Nachrichten zufolge sind russische Ingenieure in voller Arbeit begriffen, diese Bahnstrecke zur Ausführung zu bringen, welche dem Bahnbau keinerlei zeitraubende Hindernisse in den Weg stellt, und es unterliegt daher keinem Zweifel, dass die Inbetriebsetzung der ganzen, den asiatischen Erdtheil durchquerenden sibirischen Eisenbahn von Tscheljabinsk am Ural bis Wladiwostok am stillen Meere mit Zuhilfenahme einer vorläufigen Dampfschiffverbindung auf dem Baikalsee, ähnlich jener auf unserem Bodensee, programmmässig im Jahre 1904 oder nach anderer Version 1906 erfolgen wird.

Mit vorstehendem haben wir von der grossen sibirischen Eisenbahn und dem von ihr durchzogenen südlichsten Theil Sibiriens ein knappes, nur in grossen Konturen gezeichnetes Bild entworfen, welches möglicherweise in Bezug auf Land und Leute einen nicht gerade günstigen Eindruck machen wird und von der Aufschliessung Sibiriens wenig erwarten lässt. Trotzdem darf man sich bei dem Worte Sibirien ungeachtet der langen strengen Winter nicht, wie es gang und gäbe ist, eine endlose Schnee- und Eiswüste vorstellen, in welcher eine spärliche Bevölkerung haust, die an Samojeden und Eskimos, oder doch wenigstens an rauhe Barbaren und die unglücklichen Verbannten gemahnt; an eine Bevölkerung, die ein gänzlich freudloses, nur durch den Instinkt der Selbsterhaltung im Kampfe gegen die feindselige Natur sich aufreibendes Leben vegetirt.

Die für die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse mehr oder weniger geeignete Bewohnbarkeit eines Landes spricht sich in der Stufe aus, auf welcher das geistige und gesellschaftliche Leben der Bevölkerung steht, und diese wieder zuverlässig in den vorhandenen Bildungsanstalten. Nun! Sibirien hat seine Universität in Tomsk, 9 Gymnasien für Knaben, darunter in Tobolsk, Omsk, Irkutsk, Wladiwostok; 25 Gymnasien für Mädchen!, ein Institut für adelige Fräulein in Irkutsk mit 116 Zöglingen, mehrere Realschulen, geistliche und Lehrerseminarien und dergleichen mehr, und was die Hauptsache ist, 1225 Volksschulen mit mehr als 41000 Kindern. Freilich darf man diese Unterrichtsanstalten nicht mit europäischem Maasse messen; allein der Grundstock menschlicher Bildung ist gelegt, und weil dieser Grundstock unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen gelegt werden konnte, muss man mit Bestimmtheit erwarten, dass die Inbetriebsetzung der sibirischen Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung durch den unmittelbaren Kontakt mit Europa wie ein befruchtender Frühlingsregen auf diese Keime menschlicher Bildung wirken und dieselben zur Entfaltung und Blüthe bringen wird.

Die politischen und militärischen Erfolge, welche durch den Betrieb der sibirischen Eisenbahn angestrebt und vielleicht auch erreicht werden, entziehen sich unserer Besprechung. Nicht dagegen der Einfluss, welchen die sibirische Eisenbahn auf das Weltgebiet der Industrie und des Handels ausüben wird. Es liegt auf der Hand, dass die russische Regierung es bei der sibirischen Eisenbahn, diesem Asien vom Westen nach Osten durchziehenden längsten Schienenwege der Erde, nicht bewenden lassen wird. Sie wird zahlreiche Flügelbahnen nach Norden in ihr Sibirien und nach Süden in ihre centralasiatischen Provinzen und nach China bauen, welche wie Saugwurzeln den Ueberschuss des wirthschaftlichen Lebens gesegneterer Landstriche dem Hauptstamme zuführen werden. Schon jetzt ist eine erklekliche Anzahl solcher Flügelbahnen definitiv geplant, deren Aufzählung jedoch in den Rahmen dieses Artikels nicht passt. Erwähnt sei nur, dass das ausserrussische Europa von Sibirien wenig oder nichts zu erwarten hat, Sibirien dagegen alles von Europa. Das kostbare Produkt der Goldwäschereien an der Lena, in Transbaikalien und im Gouvernement Jenissei, die Silbergruben im selben Gebiete, Blei, Kupfer, Eisen, Steinkohlen werden nach wie vor nur Russland zu gute kommen. Eine kleine Ausnahme machen schon jetzt das Platin von Tomsk und aus Transbaikalien uud die von Alibert in der Nähe von Irkutsk 1842 entdeckten, gegenwärtig der deutschen Firma A. W. Faber gehörigen Graphitwerke. Auch von sibirischem Getreide, dessen Jahresernte 27—30000000 hl beträgt, wird der hohen Transportkosten wegen wohl schwerlich etwas nach Europa gelangen.

Die südlichen Flügelbahnen jedoch werden Centralasiens, hauptsächlich aber Chinas und Indiens kostbare Ausfuhrgüter der sibirischen Eisenbahn zuführen. Denn die mittelst Karawanen (Pferden, Kameelen und kleinen Landwagen) nach Europa gelangenden Ausfuhrgüter Chinas und Indiens sind bei weitem gesuchter und höher geschätzt, als die durch die englische Weltschifffahrt nach Europa gebrachten Massen, welche den verschlechternden Einflüssen des nassen Elementes ausgesetzt sind.

Wir erwähnten bereits früher, dass eine Karawane 180 und mehr Tage braucht, um nach Europa zu gelangen, und doch kann die Befrachtung einer Karawane bequem in wenigen Eisenbahnwagen untergebracht werden. Die Züge der sibirischen Eisenbahn werden eine ununterbrochene riesige Karawane bilden, welche die Aufgabe des Gütertransportes aus China und Indien in 20fach kürzerer Zeit lösen wird.

Um die Folgen, welche der Betrieb der sibirischen Eisenbahn auf geistigem, kulturellem und wirthschaftlichem Gebiete haben wird, in einem Gesammtbilde zusammenzufassen, sei uns gestattet, auf die ungeheueren Veränderungen im Leben und in den Verhältnissen der alten und neuen Welt hinzuweisen, welche die Entdeckung des grossen Genuesen Columbus, nicht plötzlich wie eine Eruption, sondern langsam aber sicher nach den unerbittlichen Gesetzen der Natur im Laufe der Jahrhunderte hervorbrachte, und welche der Welt den Stempel ihrer gegenwärtigen Gestaltung aufdrückte. Und doch ist dieser Hinweis nur ein schwaches Abbild der ungeheuerlichen Umwälzung, welche der letzte Spatenstich, die letzte gelegte Schwelle, der letzte in dieselbe eingeschlagene Schienennagel der transsibirischen Eisenbahn in den Beziehungen, der Gesittung, dem kulturellen, merkantilischen, politischen, kurz in dem gesammten Leben der Völker hervorbringen wird.

Und diese Umwälzung wird in unserer raschlebigen Zeit, wo eine Erfindung die andere jagt, wo Projekte und Verwirk-

lichung grosser Unternehmungen über Nacht aus der Erde wachsen, wo die Geister im stürmischen Drang nach vorwärts ungestüm auf einander platzen, diese Umwälzung in den gesammten Lebensverhältnissen wird nicht wie jene des Columbus Jahrhunderte bedürfen, um ihre Folgen fühlbar zu machen, wir selbst oder wenigstens unsere jüngeren Zeitgenossen schon werden sie längstens 2 Jahrzehnte danach lebendig verspüren, nachdem die erste Lokomotive von Tscheljabinsk in ununterbrochener Fahrt im Hafen des stillen Ozeans Wladiwostok, oder was nicht bezweifelt werden kann, in Peking ihren Einzug gehalten hat.

Man fasse den Gedanken: Eine Eisenbahn mit allem modernen Komfort aus dem hochzivilisirten Europa (London, Paris, Rom, Berlin, Wien) nach Peking, der Hauptstadt des bisher märchenumwobenen Reiches der Mitte, dem Herzen Chinas, dessen heutige hochentwickelte Kultur noch immer auf derselben Stufe still steht, wie vor 3000 oder 2000 Jahren, das also schon damals so hoch wie heute kultivirt war, als noch der halbwilde, halbnackte Germane in den Urwäldern Deutschlands nach dem Auerwilde jagte.

Und derselbe Weg, der aus Europa nach China führen wird, wird auch — — aus China mit seinen 400 000 000 eng zusammengepferchter Menschen nach Europa führen!

Es ist nur die Frage, binnen welcher Zeit wird ein Eisenbahnzug Sibirien von Tscheljabinsk bis Wladiwostok (oder Peking) durchfahren können? Die Antwort gibt der Quotient einer einfachen Division. Der Dividend, die Länge der sibirischen Eisenbahn 7587 km, ist uns gegeben. Aber den richtigen Divisor, die Zugsgeschwindigkeit von so und so viel Kilometer per Stunde, müssen wir suchen und den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend wählen; denn nur ein richtiger Divisor kann einen richtigen Quotienten geben.

Es bieten sich uns hier viele der Wirklichkeit entnommene Ziffern dar.

So fährt man z. B. auf der Strecke

London-Edinburg (635 km) mit einer Geschwindigkeit von 74,8 km per Stunde,

Berlin-Köln (578 km) mit einer Geschwindigkeit von 61 km per Stunde,

Berlin-München (694 km) mit einer Geschwindigkeit von 55,2 km per Stunde,

Bodenbach-Wien (540 km) mit einer Geschwindigkeit von 53,8 km per Stunde,

Paris-Bordeaux (578 km) mit einer Geschwindigkeit von 63,4 km per Stunde,

Auf kürzeren Strecken fährt man noch schneller mit 80, sogar 86 km per Stunde, z. B. Wittenberge-Hamburg (160 km Länge). Allein von allen diesen Ziffern können wir nicht eine wählen, weil die Terrainverhältnisse dieser Bahnen bei weitem günstigere sind, als jene der transsibirischen Eisenbahn. Wir finden nur eine Bahn mit ähnlicher Bodengestaltung, die österreichische Südbahn mit ihrem Semmering und Karst und ihren Gebirgsthalstrecken mit zahllosen, die Geschwindigkeit hemmenden Kurven, welchem Terrain bei der sibirischen Eisenbahn die Baikalsee-Umgehungsbahn Irkutsk-Mysowskaja und die Transbaikalbahn Mysowskaja-Strjetensk mit ihrer Ueberschreitung des Jablonoigebirges entsprechen.

Die Schnellzüge der österreichischen Südbahn Wien-Triest (589 km) fahren mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 45,3 km per Stunde. Und doch lässt sich selbst diese Ziffer nicht glattweg anwenden, denn die günstigeren, ebeneren, geraderen Strecken der Südbahn betragen nur 34 % der gesammten Bahnlänge, während die günstigeren Strecken der I., II., V., VI. und VII. Sektion der sibirischen Eisenbahn 72 % der gesammten Bahnlänge ausmachen. Wir müssen daher, um ein den thatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Resultat zu erzielen, zu der oben angegebenen Geschwindigkeitsziffer der Südbahnschnellzüge mindestens 5 km per Stunde zuschlagen, und den Schnellzügen der sibirischen Transversalbahn eine Geschwindigkeit von 50 km per Stunde zuerkennen. Der Quotient dieser Division, welcher mit Rücksicht auf die 3286 km (433,1 Meilen) lange Tiefebene Sibiriens vielleicht immer noch zu hoch gegriffen sein dürfte, ergibt eine Reisedauer auf der sibirischen Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Wladiwostok von 6 Tagen 6 Stunden.

Dies führt uns naturgemäss zur Begründung unserer Behauptung, dass es in 6 bis 8 Jahren möglich sein werde, die Erde in 30 Tagen zu umkreisen.

Thatsächlich bedarf man zu einer Reise von

a)	London nach Petersburg mittelst Nordexpresszug	2 Tage	4 Stunden
b)	Petersburg nach Tscheljabinsk (sibirische Grenzstation)	2 „	12 „
c)	Tscheljabinsk nach Wladiwostok (wie oben berechnet)	6 „	6 „
	(Thatsächlich durchschifft man den atlantischen Ozean von London nach Newyork, 75 Längengrade der Erde, in 6 Tagen. Man muss daher die Südsee (genannt der grosse oder Pacificozean oder das stille Meer 105 Längengrade der Erde) durchschiffen können von		
d)	Wladiwostok - Shanghai nach San Francisco (Amerika) in	8 „	12
e)	die Union-Pacificbahn San Francisco-Chicago-Newyork durchfährt man thatsächlich in	5 „	— „
f)	den atlantischen Ozean von Newyork nach London durchschifft man thatsächlich, wie oben bemerkt, in	6 „	— „
	daher wird man zu einer Umkreisung der Erde benöthigen	30 Tage	10 Stunden

Neuestens (vor 2 Monaten) hat ein Zug auf der amerikanischen Atlantic-City-Railroad die Strecke Camden-Atlantic-City (89 km) in 48 Minuten, daher mit einer Geschwindigkeit von 111,2 km per Stunde, zurückgelegt. Es steht daher von der Energie und dem bei den Amerikanern aufs höchste potenzirten praktischen Sinne zu erwarten, dass die gegenwärtig 5 Tage betragende Fahrzeit auf der Union-Pacificbahn San Francisco - Chicago - Newyork, welche einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von nur 44,6 km per Stunde gleichkommt, weil ihr Verkehr in vielen Strecken dem unserer langsam fahrenden Züge ähnelt, durch eine entsprechende Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit um ein erhebliches abgekürzt werden wird, und man daher eine Erdumkreisung sogar in einer kürzeren Frist als in 30 Tagen wird bewerkstelligen können.

Der Vereinsausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs

hat in den Tagen vom 20. bis 21. Januar d. J. seine erste diesjährige Sitzung in Stuttgart abgehalten. Da dies die fünfzigste seit seinem Bestehen ist, so dürfte ein Rückblick auf die bisherige Thätigkeit des Ausschusses in diesen Blättern angezeigt sein.

Eingesetzt wurde der Personenverkehrsausschuss durch Beschluss der Bremer Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 2. bis 4. August 1875; auf Antrag des Geheimen Regierungsraths, nachmaligen Präsidenten Offermann — des langjährigen und verdienten früheren Vorsitzenden des Ausschusses für die gegenseitige Wagenbenutzung — wurde damals beschlossen

„für die Angelegenheiten des Güterverkehrs und für die Angelegenheiten des Personenverkehrs je eine besondere Kommission einzusetzen.“

Der Ausschuss für Personenverkehrsangelegenheiten, zunächst aus 21 und jetzt aus 25 Verwaltungen bestehend, begann seine Thätigkeit mit der Sitzung vom 2. März 1876 in Berlin; er kann also jetzt auf den Zeitraum eines 22jährigen gemeinsamen Wirkens im Interesse des Vereins zurückblicken.

Die nachfolgenden Ausführungen mögen zeigen, wie berechtigt der Bremer Generalversammlungsbeschluss der Bestellung eines besonderen Ausschusses für die Bearbeitung der Fragen aus den vereinsseitig zu behandelnden Angelegenheiten des Personenverkehrs und der sonstigen damit zusammenhängenden Geschäftszweige war; sie werden aber auch darthun, dass die Thätigkeit des Personenverkehrsausschusses einen Vergleich mit der der anderen Vereinsausschüsse nicht zu scheuen braucht.

Allerdings war anfänglich die Thätigkeit des Ausschusses eine weniger ausgedehnte; in den ersten 4 Jahren genügte eine jährliche Sitzung zur Erledigung der ihm zufallenden Aufgaben. In den späteren Jahren und namentlich seit der Einführung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte als Vereinseinrichtung erschloss sich aber für den Ausschuss ein reiches Arbeitsfeld. Wie schon erwähnt beschränken sich die Ausschussgeschäfte nicht auf Angelegenheiten des Personenverkehrs im engeren Sinn: sie umfassen, oder haben umfasst auch Angelegenheiten, die auf den Reisegepäckverkehr, auf Fundsachen, den Dienstdepeschenverkehr, die Behandlung von Fahrgelderstattungsansprüchen, auf die Regelung von Streitfällen zwischen Vereinsverwaltungen u. dergl. sich beziehen. In dieser Richtung sollen der Zeitfolge nach einige der wichtigeren Materien hervorgehoben werden:

1877. Einführung gleichmässiger Bestimmungen über Sonderfahrten und über die Beförderung von Salon-, Kranken- und Gepäckwagen;
1878. Bearbeitung des Uebereinkommens über den Dienstdepeschenverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins;
1880. Festsetzung übereinstimmender Vorschriften, betreffend die Fahrpreisermässigung für Kinder unter 10 Jahren; gleichmässige Berechnung der Gültigkeitsdauer für einfache Fahrkarten, Rundreisehefte und Rückfahrkarten;
1881. Abstellung von Missbräuchen mit Rückfahr- und Rundreisekarten;
1883. Errichtung einer Centralstelle für die Meldung von Fundsachen für Deutschland und Oesterreich (diese Einrichtung, als Privatunternehmen unter dem Namen „Eureka" gedacht, ist indessen nicht zur Durchführung gelangt);
1885. Regelung der Frage über die Fütterung und Tränkung von lebenden Thieren bei längeren Bahntransporten und die Begleichung der daraus erwachsenden Kosten;
1887. Verdeutschung der Fremdwörter in den auf den Personen- usw. Verkehr sich beziehenden Drucksachen des Vereins;
1888. Behandlung von Fahrgelderstattungsansprüchen und Einführung von Kilometermarken für den Vereinsreiseverkehr nach ungarischem Vorgang (letztere Einrichtung gelangte nicht, die erstere erst 1894 zur Durchführung);
1889—90. Festsetzung einheitlicher Vorschriften im Gepäckabfertigungsverfahren;
1891—92. Umarbeitung des Vereinsbetriebsreglements vom Personenverkehr und des zugehörigen Uebereinkommens im Anschluss an die Aenderungen infolge der Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr;
1892. Neuregelung der Bestimmungen über Sonderfahrten usw.;
1894. Schaffung einheitlicher Bestimmungen über Fahrgelderstattungsansprüche im Vereinsverkehr (s. oben);
1897. einheitliche Gestaltung der reglementarischen Bestimmungen in den einzelnen dem Vereinsbetriebsreglement unterworfenen Tarifen für den Personen- und Gepäckverkehr. Damit in Verbindung steht die erst in Angriff genommene Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Ganz erhebliche Bedeutung für die Ausschussthätigkeit ergab sich indessen durch die Vereinseinrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte; es erregt besonderes Interesse, die Behandlung dieser Sache durch ihre verschiedenen Stadien zu verfolgen.

Erstmals wurde im Jahre 1882 in der 10. Sitzung der Frage auf Antrag der österreichischen Staatsbahn näher getreten und ein grosser Theil der folgenden Sitzungen bis in die neueste Zeit, daneben auch eine Reihe von Unterausschusssitzungen, hatte sich mit dieser Einrichtung zu befassen. Zunächst nur als Einrichtung für die Sommermonate Mai bis September und auf eigentliche Rundfahrten berechnet, fand die Einrichtung nachher Ausdehnung auf das ganze Jahr, sowie (bei Festhaltung der zu durchfahrenden Gesammtentfernung von 600 km) auf Hin- und Rückfahrten; die anfängliche Gültigkeit der Hefte von 35 Tagen wurde später auf 45 Tage, bei Entfernungen von über 2000 km auf 60 Tage erstreckt. Eine Ausdehnung im Sinne der Gültigkeitsverlängerung unterliegt im Verfolg einer schon früher aufgeworfenen Frage dermalen wiederholt den Erörterungen im Ausschusse behufs der Vorbereitung für die Beschlussfassung durch die nächste Vereinsversammlung. Als eines weiteren Merksteins für die Entwickelung des mehrerwähnten Vereinsreiseverkehrs ist sodann noch der Fragen über die Einbeziehung von Schiffs- und Fuhrwerksstrecken und über das Verlassen und Wiederbetreten des Vereinsgebiets zu gedenken; die Arbeiten hierfür haben in Verbindung mit den Erörterungen über die zweckmässigste Gestaltung der zu den Fahrscheinverzeichnissen auszugebenden Uebersichtskarte den Ausschuss mannigfach beschäftigt; ebenso die Frage über die Anwendung übereinstimmender Grundtaxen für den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften. In letzterer Beziehung war leider eine Einigung nicht zu erzielen und ein gleiches Schicksal hatten einige andere Anträge, wie die Herabsetzung der Mindestentfernung auf 400 km usw.

Besonders erwähnenswerth ist die Ausdehnung, welche die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte durch den Beitritt der belgischen Staatsbahnen (1886), der schweizerischen Bahnen (1889) und der skandinavischen Bahnen (Dänemark, Schweden, Norwegen im Jahre 1889 und Finland im Jahre 1896) erfahren haben.

Zu gleichem Zweck fanden ausserdem Verhandlungen statt mit französischen und italienischen Bahnen, die aber bis jetzt nicht zum Ziel führten, ebenso wurde eine bezüglicher Antrag der russischen Bahnen von diesen bis jetzt nicht weiter verfolgt, dagegen besteht Aussicht für die Einbeziehung der Balkanbahnen in den Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften.

Wie man sieht hat es dem Ausschuss im letzten Jahrzehnt nicht an Arbeitsstoff gefehlt; es ergibt sich aus vorstehendem aber weiter, dass der Personenverkehrsausschuss — in Abweichung von den anderen Vereinsausschüssen — seine unmittelbare Thätigkeit weit über die Grenzen des Vereins hinaus erstreckt. Es nehmen denn auch, mit berathender Stimme, an den in den Sitzungen behandelten Fragen des Vereinsreiseverkehrs regelmässig Vertreter der belgischen Staatsbahnen, der schweizerischen Nordost- und Centralbahn sowie der dänischen Staatsbahnen, letztere zugleich in Vertretung der übrigen nordischen Bahnverwaltungen, theil. Die Sonderstellung des Personenverkehrsausschusses prägt sich auch darin aus, dass ihm von der Vereinsversammlung das Mandat der selbständigen Erledigung aller Anträge ertheilt ist, die als Ausführung der vom Verein festgesetzten Grundbestimmungen über die Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte sich darstellen; dieses Mandat begreift namentlich auch die Entscheidungen über die Einbeziehung vereinsfremder Bahnen in den Vereinsreiseverkehr in sich.

Der Entwickelung des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte bis 1891 ist in diesen Blättern schon früher*)

*) No. 6 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 21. Januar 1899.

gedacht worden; hier sei nur kurz in Ergänzung der früheren Angaben bemerkt, wie die Zahl der abgesetzten Fahrscheine, betragend

	I.	II.	III. Klasse	zusammen
im Jahre 1884	44 137	708 223	461 758	= 1 209 118
„ „ 1891	457 697	4 422 736	3 296 004	= 8 176 437,

inzwischen, d. h. bis zum Jahre 1896 (vom Jahre 1897 liegen die Daten noch nicht vor) gestiegen ist

auf 553 608 4 923 755 4 801 086 = 10 278 449,

während die Einnahmen hierfür

von 3 332 165 ℳ im Jahre 1884
und 27 764 556 „ „ „ 1891
auf 37 809 279 „ „ „ 1896

gewachsen sind.

In ähnlichem Maasse ist auch eine Vermehrung eingetreten hinsichtlich der Kilometerlänge der in den fraglichen Verkehr einbezogenen Strecken, sowie in Absicht auf die Zahl der Stellen, die für die Ausgabe der Vereinsfahrscheinhefte eingerichtet wurden.

Es würde zu weit führen und auch in den Rahmen dieser Abhandlung weniger passen, wenn hier auch noch auf andere Mittheilungen, insbesondere auf die Ausscheidung nach den verschiedenen grösseren Gebieten des Vereins einerseits und auf die Ergebnisse des Verkehrs mit Belgien, der Schweiz, Dänemark, Schweden, Norwegen und Finland andererseits eingegangen werden wollte; dies mag einer späteren Abhandlung vorbehalten bleiben. Immerhin wird man sagen dürfen, dass es sich bei diesem Zweig der Thätigkeit des Ausschusses um eine wirklich erspriessliche internationale Interessengemeinschaft in der weitesten Bedeutung des Wortes handelt.

Dass in dieser Materie kein Stillstand ist und der Weiterbau der Einrichtung nicht ruht, dafür spricht unter anderem auch die Tagesordnung der jüngst abgehaltenen 50. Sitzung, die allein 13 Anträge in Beziehung auf die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte aufwies.

Erwähnt sei noch, dass mit der Geschäftsleitung des Ausschusses bis 1879 das Direktorium der vormaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, von 1880—83 die Direktion der vormaligen Hamburger Bahn betraut waren; im April 1883 ist die Generaldirektion der königlich württembergischen Staatseisenbahnen, durch das Vertrauen des Ausschusses wiederholt berufen, in die Stelle der vorsitzenden Verwaltung eingetreten. Seit dem Jahre 1883 wird der Vorsitz in den Ausschusssitzungen vom königlich württembergischen Oberfinanzrath von Dopfel wahrgenommen, dessen umsichtiger und sachkundiger Geschäftsleitung es vorzugsweise zu danken ist, wenn die Verhandlungen des Ausschusses, trotz der sich oft entgegenstehenden Interessen, fast immer zu dem gewünschten Erfolge führten.

Mögen der Ausschuss und Hand in Hand mit ihm die geschäftsführende Verwaltung des Vereins, die — als die satzungsmässig berufenen Organe theils ausführend, theils die Beschlüsse der Vereinsversammlung vorbereitend — in der Ausgestaltung der Einrichtung und in der Bewältigung der durch sie gestellten Aufgaben eine ebenso schöne, als umfangreiche Arbeit zu bethätigen haben, fortfahren in der erfolgreichen Pflege der ihnen auf dem Gebiet des Vereinsreiseverkehrs unterstellten Interessengemeinschaft — getreu den Vereinssatzungen, die sich zur Aufgabe gestellt haben, „durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern.“

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Der an der Strecke Kiel - Ascheberg zwischen den Stationen Preetz und Ascheberg gelegene Personen - Haltepunkt Kühren ist am 1. d. Mts. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkt für den allgemeinen Güterverkehr in Wagenladungen sowie für den beschränkten Stückgutverkehr eröffnet worden. Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 250 kg sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nothausgänge in Eisenbahnzügen.** Um dem reisenden Publikum im Falle der Noth den Uebergang von einem Wagen zum anderen zu ermöglichen, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Bezirk Personenwagen mit umgebauten Plattformen vorhanden sind, aufgefordert, sich binnen 3 Wochen darüber zu äussern, ob es sich empfehlen würde, die nach den Uebergangsbrücken der Wagen führenden Thüren der Vorbaue neben den Dornverschlüssen mit Thürdrückern auszurüsten, so dass die Thüren von innen und aussen durch die Reisenden geöffnet werden können. Bei der Neueinrichtung würde natürlich dafür Vorsorge zu treffen sein, dass eine missbräuchliche oder gefahrbringende Benutzung derartiger Durchgänge ausgeschlossen ist.

— Die „Berl. Pol. Nachr.“ theilen mit, dass eine **Herabsetzung der Tarife für Schiffbaueisen auf den preussischen Staatsbahnen** beschlossen worden ist, und schreiben hierzu:

Ein in wirthschaftlicher und nationaler Beziehung bedeutsamer Erfolg für unsere heimische Arbeit ist erreicht, nachdem der deutschen Eisenindustrie die Aussicht eröffnet ist, die Lieferung des in Deutschland benöthigten Schiffbaueisens, die bisher vorwiegend dem Auslande hat überlassen werden müssen, selbst zu übernehmen. Der Bedarf der deutschen Schiffbauanstalten an Eisen ist bisher in grossem Umfange in England gedeckt worden, dessen Industrie sowohl zu einer billigeren Lieferung in der Lage, als auch namentlich auf eine schnellere Herstellung jedes Bedarfs eingerichtet war. Der Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller steht nun seit mehr als Jahresfrist in Verhandlungen mit führenden Werften und Eisenwerken darüber, wie die Deckung des Bedarfs der Schiffswerften durch die heimische Industrie zu erreichen sei. Sie erschien nur möglich durch thunlichste Ermässigung der Eisenpreise, durch Opfer der Werften und durch Tarifmaassregeln der Eisenbahnverwaltung. Die Industrie hat sich durch Bildung eines Verbandes deutscher Grobwalzwerke stark gemacht, die Lieferung des Schiffbaueisens den Bedürfnissen der Werften entsprechend gewährleisten zu können. Es erübrigte mithin noch der für das Gelingen des Werkes unentbehrliche dritte Faktor, die entsprechende Bemessung der Eisenbahntarife.

— **Belohnungen für Abwendung von Eisenbahnunfällen.** Die „B. N. N.“ schreiben: „Zu der von uns neulich aus der „Deutschen Eisenbahnzeitung“ mit genauer Angabe der Quelle entnommenen und als unglaublich bezeichneten Meldung, dass einem Lokomotivführer wegen Verhütung eines unabsehbaren Eisenbahnunfalles eine Belohnung von 2 ℳ ausgezahlt worden sei, wird uns aus höheren Eisenbahnkreisen mitgetheilt, so wie der Fall geschildert sei, könne er sich nicht zugetragen haben. Schon seit 10 Jahren seien vom Minister die Eisenbahndirektionen ermächtigt, in Fällen der Abwendung einer Lebensgefahr die Bahnbediensteten, Beamte wie Arbeiter, zu belohnen, und zwar mit Geldbeträgen bis zu 300 ℳ. Höhere Sätze bedürfen der Genehmigung des Ministers, Anträgen sieht er gern entgegen. Im vorigen Jahre hat Minister Thielen die Eisenbahnbehörden angewiesen, von der ertheilten Befugniss in Bezug sowohl auf die Höhe der Belohnung als auch auf die Zuerkennung ausgiebigen Gebrauch zu machen. Es wird uns zugleich eine Nummer des Amtsblattes der Direktion Essen vorgelegt, woraus zu ersehen ist, dass 4 Eisenbahnbediensteten „in Anbetracht der in Gefahr bewiesenen Umsicht und Entschlossenheit“ Belohnungen von 100 bis 50 ℳ zuertheilt wurden.

Wir bemerken, dass volle amtliche Aufklärung des Falles einer angeblichen Belohnung von 2 ℳ nicht nur geboten, sondern auch um so leichter und schneller zu ertheilen ist, als die „D. Eisenbahnztg.“ genau den Namen des betreffenden Lokomotivführers und den Ort und die Art seiner unfallsverhütenden That angab.“

Wir können diesen Ausführungen der „B. N. N.“ zufügen, dass das Erforderliche wegen amtlicher Feststellung des Falles bereits eingeleitet wurde.

Im übrigen möchten wir die hämischen Bemerkungen nicht unerwähnt lassen, welche die „Frankfurter Zeitung“ an jene Mittheilung knüpft. Sie sagt:

„Vielleicht entschliesst sich die Eisenbahnverwaltung, um diese Belastung nicht gar zu sehr anschwellen zu lassen, zur Aufstellung eines abgestuften Belohnungstarifs, der die Beloh-

nungen von 2 ℳ an abwärts für jede Art der Unfallverhütung besonders festsetzt. Dann kann sie mit Stolz auf ihre Unfallverhütungsvorsorge hinweisen und wieder frohgemuth fortfahren, die Staatskasse mit Ueberschüssen zu füllen; denn dass die Ablieferung recht hoher Ueberschüsse die erste und einzige Aufgabe eines staatlichen Verkehrsinstituts sein muss, darüber hat ja der Finanzminister im Abgeordnetenhause keinen Zweifel gelassen."

Eine nähere Beleuchtung dieses Ausfalls halten wir schon mit Rücksicht auf dasjenige, was Eingangs über das Vorgehen der preussischen Staatsbahnverwaltung gesagt wurde, für unnöthig.

— Ueber die Ursachen des grossen **Eisenbahnunglücks auf Bahnhof Herne** werden mehrfach bestimmt auftretende Mittheilungen gemacht. Insbesondere soll auf dem Einfuhrgleise des D-Zuges sich ein Güterzug befunden haben, welcher erst entfernt werden musste, bevor der D-Zug einfahren konnte. Dabei sei vergessen worden, die Weichen wieder richtig zu stellen. Auch wird über mangelhafte Beschaffenheit des Materials, der Weiche usw. mit grosser Sicherheit gesprochen. So bestimmt solche Mittheilungen aber auch auftreten, so entbehren sie doch durchweg der thatsächlichen Begründung. Obwohl die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist, so steht doch schon jetzt folgendes fest: Auf dem Einfuhrgleise des D-Zuges befand sich zu jener Zeit kein Güterzug. Ein solcher ist zwar in der entgegengesetzten Richtung so gleichzeitig mit der Einfahrt des D-Zuges ausgefahren, dass die beiderseitigen Lokomotivführer sich begrüssten, aber auf einem ganz anderen Gleise. Der D-Zug ist erst eingefahren, als das Einfahrtssignal gegeben war. Bei dem dabei angewandten Blocksysteme kann das Einfahrtssignal aber nur gegeben werden, wenn die Weiche richtig gestellt ist. Sämmtliches Material sowohl an den Bauanlagen, als das rollende Material war theils ganz neu, theils in völlig tadelfreiem Zustande. Es trifft also keine der vorstehend erwähnten Angaben über die vermuthliche Ursache eines Eisenbahnunfalles zu. („B. Pol. N.")

— Die Generalversammlung der **Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft** beschloss, die Genehmigung zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Cranz nach Neukuhren nachzusuchen und nach Erlangung derselben den Bahnbau sofort zu beginnen. In diesem Fall soll während der Sommermonate der Vollbahnbetrieb auf der alten Strecke eingeführt werden und eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von 40 auf 60 km in der Stunde zur Durchführung gelangen. Die Mittel für die Neubaustrecke sollen durch Ausgabe von 800 000 ℳ Aktien oder Obligationen aufgebraucht werden, worüber eine weitere Versammlung zu beschliessen haben wird. Von der Einführung des Vollbahnbetriebes erwartet die Verwaltung einen Mehrüberschuss von 10 000 ℳ; den Ueberschuss der neuen Strecke veranschlagt sie mit etwa 31 000 ℳ. Im laufenden Geschäftsjahr erzielte die Gesellschaft bisher ungefähr 34 000 ℳ Ueberschuss.

— Die Eröffnung der **Alsenbahn** ist auf den 5. d. Mts. anberaumt worden. Voraussichtlich wird der Oberpräsident v. Köller der Feierlichkeit beiwohnen.

— Am 20. v. Mts. ist die 14,98 km lange Reststrecke **Köln Barbarossaplatz-Brühl** der schmalspurigen Vorgebirgsbahn Köln-Bonn, über deren Eröffnungsfeierlichkeiten in No. 4 S. 52 berichtet wurde, mit den Zwischenstationen Klettenberg-Sülz, Efferen, Hermülheim, Kendenich, Fischenich und Vochem für den Personenverkehr eröffnet worden.

— Die Eröffnung des Verkehrs auf der neuerbauten Bahn **Liegnitz-Rawitsch-Kobylin** ist für den 3. Februar in Aussicht genommen.

— Die preussische Regierung hat die Erlaubniss zu den **Vorarbeiten** der in der Provinz Brandenburg gelegenen Strecke **Klötze-Immekath-Diesdorf** im Anschluss an die Altmärkische Kleinbahn ertheilt. Mit dem Bau wird sofort begonnen. — Auch auf der Kleinbahn von **Bismarck** über Kalbe a. d. Milde und Gross-Apenburg nach **Beetzendorf** (Provinz Brandenburg) sind die Vorarbeiten im Gange.

— Die schon im Vorjahre beabsichtigte und für die deutschen Petroleumwerke sehr wichtige Weiterführung der **Hildesheim-Peiner Kreisbahn**, von Peine über Oelheim-Meerdorf nach Fallersleben an der Berlin-Lehrter Bahn, soll nach Mittheilung der „B. B. Z." nunmehr der Verwirklichung entgegengehen, da mit den interessirten Gemeinden im Kreise Gifhorn und Peine angeblich Verhandlungen wegen der definitiven Feststellung der Bahntrasse eingeleitet sind.

— Im **Centralbahnhof München** wurden im verflossenen Jahr im ganzen 3 002 058 **Fahrkarten** verkauft, gegen 2 766 283 im Vorjahr. Hiervon treffen auf den Vorortverkehr 1 310 310 (1 104 614) und auf Bahnsteigkarten 410 841 (397 132). Nach Strecken ausgeschieden trifft die Höchstzahl auf die Landshuter Strecke mit 272 871 (237 056), die niedrigste auf die Simbacher Strecke mit 40 862 (40 940). Die Starnberger Linie weist 262 230 (222 308) Fahrkarten auf.

— In Nr. 7 unserer Zeitung wurden diejenigen Persönlichkeiten namhaft gemacht, die im Bereiche des königlich sächsischen Finanzministeriums Einfluss auf die **Dresdener Bahnhofsbauten** zu nehmen berufen waren. Bei der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen wurde für die Erledigung der betreffenden Angelegenheiten eine besondere Kommission gebildet, an deren Spitze der Generaldirektor Geheime Rath Hoffmann bezw. dessen Stellvertreter Geheimer Finanzrath von der Planitz steht, während die Erledigung der bautechnischen Angelegenheiten und die obere Bauleitung der Oberfinanzrath Peters, die der juristischen und insbesondere der Grunderwerbsangelegenheiten dem Finanzrath Elterich zufallen.

— Im sächsischen Abgeordnetenhause erklärte am 25. Januar auf erfolgte Anfrage über den Stand der **Leipziger Centralbahnhofsfrage** Staatsminister v. Watzdorf: Die sächsische Staatsregierung sähe es nach wie vor als eine Nothwendigkeit an, dass in Leipzig umfassende Umbauten und Erweiterungen der bestehenden Bahnhofsanlagen für die nächste Zukunft ins Auge gefasst werden. Sie sei dabei jedoch nicht in der Lage, selbständig und allein vorzugehen, sondern sie müsse es im Verein mit der preussischen Regierung thun. Die Vorfrage sei, ob man in Leipzig einen Bahnhof mit Kopfstation ungefähr da anlegen würde, wo gegenwärtig der Dresdener, der Magdeburger und der Thüringer Bahnhof stehen, oder ob ein sogenannter Durchgangsbahnhof anzulegen wäre, vielleicht 1 km weiter hinaus in nördlicher Richtung. Um über diese Vorfrage zunächst Klarheit zu erlangen, habe die Staatsregierung 2 Pläne ausarbeiten lassen, den einen für die Kopfstation, den andern für den Durchgangsbahnhof, und beide Pläne an die preussische Regierung gelangen lassen, mit der Bitte, sich darüber auszusprechen, welchem von diesen beiden Plänen sie den Vorzug geben würde. Die Antwort der preussischen Regierung stehe zur Zeit noch aus.

— Vom badischen Landtag ist die Vorlage, betreffend die Fortsetzung der **Bodensee-Gürtelbahn** von Ueberlingen über Markdorf bis an die badisch-württembergische Landesgrenze, sowie der Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg, betreffend die Eisenbahn von **Ueberlingen** nach **Friedrichshafen** angenommen worden.

— Gelegentlich des **Kaisermahls der höheren Beamten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin**, welches unter Theilnahme von etwa 150 Personen im grossen Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofes stattfand, bemerkte der Geh. Baurath Housselle in seiner Festrede u. a.: „Wir leben in einer schweren Zeit; die beklagenswerthen Eisenbahnunfälle der letzten Periode haben im Publikum das Vertrauen zu der Betriebssicherheit des Eisenbahnverkehrs einigermaassen erschüttert. Es soll uns dies ein neuer Ansporn sein, mit Einsetzung aller Kräfte zu arbeiten und mehr noch als bisher unsere Schuldigkeit zu thun. Heute, am Geburtstage unseres Landesherrn, der für die Entwickelung des gesammten Verkehrswesens ein so lebhaftes Interesse bekundet, wollen wir das Gelübde erneuern: in treuer Pflichterfüllung stets zu ihm zu stehen!"

— Aus der Denkschrift der preussischen Regierung über die Bauausführungen an gewissen Wasserstrassen in der Zeit von 1895 bis 1897 geht hervor, dass die **Rhein-Seeschifffahrt** zwischen Köln einerseits und den Nord- und Ostseehäfen andererseits im Jahre 1896 einen sehr lebhaften Aufschwung genommen hat. Die Rhein-Seeschifffahrt wird jetzt von 4 Rhedereien, die zusammen über 20 Dampfer von 350 bis 1 400 t Tragfähigkeit verfügen, betrieben. Während im Jahre 1895 in 147 Bergfahrten 53 609 t und in ebenso vielen Thalfahrten 51 945 t Ladung verfrachtet wurden, stieg der Güterverkehr der Rhein-Seedampfer im Jahre 1896 auf 106 258 t in 295 Bergfahrten und 90 562 t in 256 Thalfahrten. Ausser den Dampfern werden auch Segelschiffe, nämlich Schooner und Tjalken von 100 bis 200 t Tragfähigkeit im Rhein-Seeverkehr verwendet. Die von diesen Schiffen beförderten Gütermengen sind jedoch nicht besonders festgestellt.

Die Anzahl der Rheinschiffe sowie die Tragfähigkeit derselben hat während der Berichtszeit ebenso wie in den früheren Jahren zugenommen. Nach dem Rheinschiffsregister waren vorhanden:

im Jahre	1892:	717	Dampfer und	6 530	Segelschiffe,
„ „	1894:	754	„ „	7 091	„
„ „	1896:	844	„ „	7 654	„

Dabei nimmt die Zahl der Holzschiffe ab, der Zugang entfällt im wesentlichen auf die eisernen Schiffe. Sehr auffällig ist die Steigerung der Tragfähigkeit der ganz grossen Schiffe. Es konnte das grösste vorhandene Schiff im Jahre

1890 laden rund 1 400 t 1894 laden rund 1 740 t
1892 „ „ 1 560 t 1896 „ „ 2 070 t

Das zuletzt aufgeführte Schiff hat bei voller Ladung eine Tauchtiefe von 2,65 m, seine Baukosten haben 76 500 ℳ. betragen.

Im Betriebe der Schifffahrt macht sich insofern eine Aenderung geltend, als das Treideln der Schiffe in der Bergfahrt mit Pferden in den letzten Jahren gegen früher bedeutend abgenommen hat. Neuerdings wird fast nur mit Dampfbooten geschleppt.

— Der „Berl. Act." veröffentlicht über den **Kohlenbedarf Berlins im Jahre 1897** eine interessante Darstellung, aus der sich eine erfreuliche Steigerung der Einfuhr an Kohlen, aber auch bemerkenswerther Weise eine kleine Verminderung der Einfuhr an englischer Kohle ergibt. Letztere hatte sich im Jahre 1896 in Berlin starke Verbreitung verschafft, so dass die auf dem Wasserwege bewirkte Einfuhr auf 356 000 t gestiegen war gegen nur 109 736 t im Jahre 1892. Im Jahre 1897 wurden in Berlin eingeführt aus England 333 454 t (1896 356 769 t), von der Ruhr 188 335 (148 418) t, aus Sachsen 7 835 (8 279) t, Oberschlesien 993 441 (970 045) t, Niederschlesien 207 755 (218 316) t, überhaupt 1 730 820 (1 700 827) t, ferner an Braunkohlen und Brikets 882 790 (885 993) t. Der Bedarf Berlins stellte sich auf 1 680 857 t Steinkohlen und Koks (gegen das Vorjahr + 45 722 t) und auf 878 157 t Braunkohlen (+ 929 t). Auffallend ist daneben die Zunahme des Verbrauchs englischer Gaskohle in den Berliner Vororten, die 1897 51 329 t bezogen haben. Die beträchtliche Steigerung der Einfuhr westfälischer Kohlen ist vorzugsweise auf die verbilligte Wasserzufuhr über Hamburg zurückzuführen. Wenn der Bedarf Berlins an oberschlesischer Kohle nur relativ wenig gestiegen ist, so ist demgegenüber auf die bedeutende Vermehrung des Konsums der Berliner Vororte zu verweisen; diese verbrauchten — vornehmlich schlesische und westfälische Kohlen — insgesammt 321 138 t (gegen 224 365 t in 1896) auf der Eisenbahn und 324 536 t (gegen 86 089 t für 4 Monate 1896, in welchem Jahre erst vom August ab genauere statistische Aufnahmen stattfanden) auf dem Wasserwege bezogene Kohlen.

— **Personalnachrichten.** Dem Eisenbahnbetriebs-Direktor Büttner zu Strassburg i. E. ist bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen und der bisherige Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Roth zu Strassburg i. E., dem die Stelle des Vorstehers des betriebstechnischen Büreaus bei der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen übertragen wurde, zum Eisenbahnbetriebs-Direktor mit dem Range eines Raths vierter Klasse ernannt worden. Dem am 6. Januar in München verstorbenen königlich bayerischen Baurath Michael Sager wurde im Münchener Architekten- und Ingenieurverein ein sehr warmer Nachruf gewidmet. Hervorgehoben wurden hierbei insbesondere seine hohen Verdienste um den Eisenbahnbau und speziell um den Bau der 105,6 km langen Pusterthalbahn Lienz-Franzensfeste, die noch jetzt durch die Grossartigkeit und Schwierigkeit ihrer baulichen Anlage die Bewunderung der Sachverständigen in Anspruch nimmt.

Deutsche Kolonien.

— In einer Eingabe an den Reichstag hat der geschäftsführende Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft u. a. um die **Anlage neuer Eisenbahnen** in den deutschen Kolonien nachgesucht. Zunächst wird darin gewünscht, dass für Deutsch-Ostafrika die erforderlichen Mittel behufs schleuniger Vollendung des Eisenbahnbaues Tanga-Korogwe bewilligt werden. In dem Etat für Deutsch-Ostafrika ist zur Sicherstellung des Betriebes der Usambarabahn ein Reichszuschuss von monatlich 6 000 ℳ. ausgeworfen. Die Bahnverbindung reicht aber nur von Tanga bis Muhesa, also eine so kurze Strecke, dass sich eine Verladung der Güter überhaupt nicht lohnt. Rentabel kann die Bahn erst werden, sobald sie bis Korogwe, wo die wirthschaftliche Erschliessung des Schutzgebietes beginnt, weiter geführt wird. Die Kolonialgesellschaft ist deshalb der Meinung, dass die Subvention zur Sicherstellung des Betriebes auf der vorhandenen Strecke allein nicht genügt, dass vielmehr Hand in Hand mit ihr eine Weiterführung der Bahn bis Korogwe vorgenommen werden müsse, weil erst dann die im Gebiete des Handeigebirges angesiedelten Plantagenbesitzer ein Interesse daran haben, für die Beförderung ihrer Güter nach Tanga die Usambarabahn zu benutzen.

Ferner soll im Togogebiet für die Herstellung zweckentsprechender Landungsvorrichtungen sowie für eine Eisenbahnverbindung des Ortes Klein-Popo mit dem Mündungsgebiet des Mono gesorgt werden. Die Erschliessung des deutschen Schutzgebietes in Togo wird dadurch gehemmt, dass die Deutschen keinen direkten Zugang vom Meere zur Küste haben, weil die Lagune vorgelagert ist, während die Franzosen in Kotonu einen Pier (Damm) erbaut haben, der die Verbindung zwischen der Küste und dem Meere wesentlich erleichtert. Nachdem durch das Togoabkommen das rechte Ufer des Mono an Deutschland abgetreten ist, ist es von grosser Bedeutung, durch eine bessere Verbindung mit dem Meere und durch eine Bahnverbindung Klein-Popos mit den Handelsniederlassungen am Mono den Handelsverkehr innerhalb des deutschen Schutzgebietes von Gross-Popo unabhängig zu machen und den Verkehr aus dem Innern nach Sebba und Klein-Popo zu lenken.

Für das südwestafrikanische Schutzgebiet wünscht die Kolonialgesellschaft die Vollendung des Eisenbahn- und Telegraphenbaues von Swakopmund nach Windhoek, für deren Fortführung in den Etat bereits 1 000 000 ℳ. eingestellt worden sind.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der **Wiener Stadtbahn** bildete schon in einem früheren Zeitpunkte den Gegenstand eingehender Studien. Diese hatten seinerzeit das Resultat ergeben, dass die allgemeine Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn bei dem Umstande, als das Problem der einwandfreien, allen berechtigten Anforderungen entsprechenden elektrischen Lokomotive, zumal bei dem Charakter der Stadtbahn als Vollbahn, noch nicht in Aussicht genommen werden könne.

Damit erschien aber der elektrische Betrieb auf der Stadtbahn nicht als vollkommen gegenstandslos zurückgestellt. Die insbesondere unter dem gegenwärtigen Eisenbahnminister mit besonderem Eifer fortgesetzten Studien haben vielmehr dahin geführt, dass zum mindesten der Versuch mit dem elektrischen Betriebe nicht von der Hand zu weisen sei. Demgemäss besteht denn auch die bestimmte Absicht, auf einer Theilstrecke der Stadtbahn noch im Laufe dieses Jahres, und zwar sofort bei Eröffnung des Verkehres auf der ersten Linie, den elektrischen Betrieb probeweise einzurichten. Die Erfahrungen die man hierdurch gewinnen wird, werden für die Frage der allmähligen Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn maassgebend sein.

Die Zuführung des Stromes soll mittelst einer Laufschiene erfolgen, welche innerhalb des Gleises liegt und den elektrischen Strom mittelst eigener Stromabnehmer an die auf der Eisenbahnschiene rollenden Wagen abgibt. Der Strom soll von der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft, welche den in der Nähe der Gürtellinie liegenden Franz-Josefsbahnhof beleuchtet, abgegeben werden. Die Zuleitung des Stromes von der bestehenden Anlage der österreichischen Elektrizitätsgesellschaft zu der Probestrecke der Stadtbahn soll die Firma Siemens & Halske durchführen. Es ist anzunehmen, dass die Verkehrskommission bereits demnächst in die Lage gesetzt werden wird, in der Frage einen Beschluss zu fassen, welcher, wie kaum zu bezweifeln ist, zustimmend sein wird. Jedenfalls ist es von nicht geringem Interesse, dass es die Stadtbahn sein wird, auf der in Oesterreich zum ersten Male der Versuch mit dem theilweisen elektrischen Betriebe bei einer Vollbahn unternommen werden soll.

— Die Einführung der neuen **Signalordnung**, welche mit dem 1. Januar 1899 in Aussicht genommen ist, wird für die meisten Bahnen mit ziemlich bedeutenden Kosten verbunden sein, und wird insbesonders die Einführung zweier Signale statt des bisherigen „Distanzsignals" nahmhafte Mittel in Anspruch nehmen. Das „Distanzsignal", das in den Unfallsberichten des abgelaufenen Sommers so oft genannt wurde, wird nämlich aufgelassen und statt desselben werden 2 neue Signale als Deckungssignale vor den Stationen aufgestellt, das „Stations-Abschlusssignal" und das „Vorsignal". Das erstere wird mindestens 150 m vor dem äussersten Wechsel aufzustellen sein, und derart, dass alle Verschiebbewegungen auf dem Bahnhofe vollkommen „gedeckt" sind, das „Vorsignal" in einer solchen Entfernung vor dem Abschlusssignal, dass auch die längsten Züge, die vor letzterem angehalten werden, noch ausreichend „gedeckt" sind. Das Vorsignal wird also im allgemeinen etwa 1 000 m vor der Station stehen. Bei jenen Stationen, welche mit Weichensicherungsanlagen ausgerüstet sind, sollen die Einfahrtssemaphore künftig

als Abschlusssignale dienen, bei der weitaus grössten Mehrzahl der österreichischen Bahnhöfe jedoch, welche diese Einrichtungen nicht besitzen, muss sowohl die Umgestaltung der bestehenden Distanzsignale zu „Vorsignalen“ und deren Hinausrückung auf die doppelte derzeitige Distanz erfolgen, als auch die Aufstellung der neuen Abschlusssignale.

— Wie bereits gemeldet, ist im Eisenbahnministerium die Ausarbeitung von **Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten** im Zuge. Es besteht die Absicht, diese Normen nicht blos auf den Staatsbahnen einzuführen, sondern auch die Privatbahnen zur Einführung derselben zu veranlassen, damit künftighin bei allen Verwaltungen in Bezug auf die Dienst- und Ruhezeit gleichartige Grundsätze zur Anwendung gelangen.

— **Zur Verhütung von Eisenbahnzusammenstössen.** Dem Vernehmen nach hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass zunächst im Bezirke der Staatsbahndirektion Villach Versuche mit einem neuen patentirten Sicherheitssignal zur Verhütung von Eisenbahnzusammenstössen unternommen werden sollen. Die Versuche mit diesem Signale haben bereits bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein günstiges Resultat ergeben.

— Beim Vergleiche der **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** für den Monat Dezember 1897 mit jenen des gleichen Monats 1896 zeigt sich im Personenverkehr eine Minderfrequenz von 30 934 Personen mit einer Mehreinnahme von 30 830 fl. Diese Ziffern setzen sich zusammen aus einem Frequenz- und Einnahmenausfall der westlichen Staatsbahnen von 74 981 Personen und 3 479 fl. und einer Frequenz- und Einnahmensteigerung der Staatsbahnen in Galizien von 44 047 Personen und 34 309 fl. Im Güterverkehre ergibt der Vergleich eine Steigerung der Frequenz und Einnahme um 160 802 t und 657 095 fl., wovon auf die westlichen Staatsbahnen 47 188 t und 161 937 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 113 614 t und 495 158 fl. zu rechnen sind. Auf den westlichen Staatsbahnen ist bei den Artikeln Bier, Koks, Eisen und Eisenwaaren, Erze, Kohle und Vieh, insbesondere aber Holz, eine Mehrfrequenz, dagegen bei Getreide, Rüben und Zucker eine Abnahme in der Beförderung zu verzeichnen. Auf den Staatsbahnen in Galizien ergibt sich bei Stahlschienen, Baumaterialien, Getreide, Holz und lebendem Vieh eine Steigerung, bei Mehl, Mahlprodukten und Petroleum eine Verminderung des Verkehrs. Von besonderem Einflusse auf die Transporteinnahmen war die Mehrbeförderung von 5 800 Wagenladungen Getreide, welche, von Russland kommend, im Durchzuge über die Linien der österreichischen Staatsbahnen nach Deutschland weiterrollten. Insgesammt resultirt aus dem Personen- und Güterverkehre der österreichischen Staatsbahnen für Dezember 1897 eine Mehreinnahme von 687 925 fl. und für den Zeitabschnitt vom 1. Januar bis 31. Dezember 1897 eine Mehreinnahme von 3 756 819 fl.

— Die **Einnahmen** in der 2. Dekade des Monates Januar beliefen sich bei der:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn .	auf	1 003 028	(+ 55 376) fl.
Staatseisenbahngesellschaft .	„	618 803	(— 65 404) „
Nordwestbahn, garantirte Linie	„	247 662	(— 4 711) „
Elbethalbahn	„	149 922	(— 7 873) „
süd-norddeutschen Verbindungsbahn	„	94 738	(+ 790) „
Südbahn	„	1 035 969	(— 25 622) „

— Im Laufe der nächsten Monate wird voraussichtlich mit der theilweisen Realisirung der **Investitionsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** im Gesammtbetrage von 20 000 000 fl., welche die letzte Generalversammlung beschlossen hat, begonnen werden, nachdem die frühere Anleihe im Betrage von 15 000 000 fl. nunmehr vollständig aufgebraucht ist. Die Begebung der neuen Anleihe wird allmählich, nach Maassgabe des jeweiligen Bedarfes, erfolgen.

— **Pielachthalbahn.** Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht eine Kundmachung des Eisenbahnministeriums, durch welche mehrere Bestimmungen der Konzessionsurkunde für die Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach ausser Kraft gesetzt und durch neue Anordnungen ersetzt werden.

— Der Güterverkehr auf der im Staatsbetriebe stehenden, dem Bezirke der Staatsbahndirektion Lemberg zugewiesenen **Kleinbahn Lupkow-Cisna** wurde am 22. Januar d. J. **eröffnet.** Die Eröffnung der neuen Linie für den Personenverkehr erfolgt erst in einem späteren Zeitpunkte.

— **Galizische Landesbahnen.** Vor kurzem sind die Verhandlungen wegen Konzessionirung der galizischen Landesbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka zum Abschlusse gebracht worden, und dürfte die Konzessionsertheilung binnen kurzem erfolgen. Hiermit erscheint das Lokalbahnprogramm des galizischen Landtages, wie dasselbe in dem bezüglichen Landesgesetze festgesetzt, bis auf eine Linie sichergestellt. Diese Linie ist jene von Jaworzno nach Pilia, welche die Bestimmung hat, die Kohlenwerke von Jaworzno dem Eisenbahnverkehre zu erschliessen und der Landesbahn Trzebinia-Skawce eine Zufuhrlinie zu bieten. Die Vorbereitungen für die bezüglichen Konzessionsverhandlungen sind seit einiger Zeit getroffen, speziell die Konstitutivurkunde entworfen. Für diese Linie soll das Land die Garantie des Vorzugskapitals — und zwar für zwei Dritttheile des Anlagekapitals — übernehmen, während ein Sechstel von den Interessenten speziell den Bezirksvertretungen, der Rest im Betrage von etwa 400 000 fl. aber seitens des Staates, der hier auch als Forstbesitzer in Betracht kommt, übernommen wird. Von Interesse ist, dass neuestens auch ein Konsortium als Bewerber auf dem Plane erschienen ist, welches sich anheischig macht, die Bahn unter Verzicht auf die Garantie des Landes und die Beitragsleistung des Staates herzustellen.

— Zwischen dem Konzessionär der **Ueberetscherbahn** und der Südbahn ist ein Uebereinkommen abgeschlossen worden, demzufolge die Südbahn den Betrieb der Ueberetscherbahn übernimmt. Der Konzessionär der Ueberetscherbahn überträgt zu diesem Behufe an die Südbahn das von der Bozen-Meraner Bahn erworbene Recht des Pèageverkehres auf der Strecke Bozen-Siegmundskron.

— Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, welche die elektrische Bahn Wien-Baden baut, bewirbt sich um die Konzession für eine **Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Baden durch das Schwechatthal bis Alland.** Diese Bahn soll auch für die Frachtenbeförderung bestimmt sein. Die Gesellschaft hat bereits an die Gemeinde Baden das Ansuchen gerichtet, die Strassenbenutzung für die elektrische Bahn zu gestatten. Der Frachtenverkehr würde nur in den Nachtstunden stattfinden, während in den Tagesstunden Personenwagen verkehren würden.

— **Die zweite Bahnverbindung mit Triest.** In einer der letzten Sitzungen des Triester Landtages beantragte der Landesausschuss in Angelegenheit der seit langem gewünschten zweiten unabhängigen Eisenbahnlinie eine Resolution dahingehend, dass sich der Landtag gegen die von der Regierung in Aussicht genommene Linie Wochein, welche in Görz münden solle, ausspreche, nachdem den Handelsinteressen nur dadurch gedient werden könne, dass eine Konkurrenzbahn in Triest münde. Ein Abgeordneter beantragte in ausführlicher Rede eine Ergänzung der Resolution in dem Sinne, dass die Regierung in erster Linie die Strecke Divacca-Präwald-Laak und in zweiter Linie die Karawankenbahn in Aussicht nehmen wolle. Die vom Landesausschusse beantragte Resolution wurde angenommen.

— **Russisch-österreichische Bahnverbindung.** Die neue Eisenbahnlinie, welche die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen dem Gouvernement Lublin und den österreichischen Eisenbahnen bezweckt und deren Bau von der russischen Regierung konzessionirt wurde, wird nach dem nunmehr vereinbarten Entwurfe von der Station der russischen Weichselbahn Trawniki über Zolkiewka, Turobin, Zamosc und Krasnobrod zur österreichischen Grenze in der Nähe von Tomaszow-Lubelski, gegenüber der galizischen Grenzstation Belzec führen. Auf diesen Linien werden nunmehr von technischen Organen detaillirte Studien vorgenommen.

— Die Lösung der **Wiener Tramwayfrage** soll unmittelbar bevorstehen. Seitens der Gemeinde Wien sind die auf die Erwerbung der Kleinbahnkonzession für die elektrischen Tramwaylinien in Wien bezughabenden Schritte bereits vor einiger Zeit in die Wege geleitet worden und dürfte die Ertheilung der Kleinbahnkonzession an die Gemeinde demnächst erfolgen. Es bedeutet dies den Schlussakt der auf die Lösung des Tramwayproblems bezüglichen Aktion. Schon im Mai vorigen Jahres hat der Stadtrath die Erwerbung der Konzession für die neuen elektrischen Linien seitens der Gemeinde in Form eines Beschlusses ausgesprochen. Dieser Beschluss hat auch die Grundlage der im Herbste mit den derzeitigen Machthabern der Tramway geführten Verhandlungen gebildet, und es wird auch die Erwerbung der Kleinbahnkonzession in Ansehung des gegenwärtigen Tramwaynetzes nach Maassgabe der Einführung des elektrischen Betriebes auf demselben erfolgen. Das Kleinbahngesetz räumt den autonomen Körperschaften als Kleinbahnkonzessionären weitgehende Begünstigungen ein. Unter diesen ist die längere Konzessionsdauer von 90 statt 60 Jahren, die Selbständigkeit des Unternehmens in Ansehung der Tarife,

deren autonome Feststellung nur an die Bedingung der gleichmässigen Behandlung aller Interessenten geknüpft ist, die Steuerbefreiung bis zur Dauer von 25 Jahren, der Verzicht des Staates auf die Einlösung bezw. das staatliche Heimfallsrecht hervorzuheben.

Wie verlautet, soll das Komitee des Wiener Stadtraths schon in den nächsten Tagen Vorschläge der Firma Siemens & Halske in betreff der Einführung des elektrischen Betriebs auf den Linien der Wiener Tramwaygesellschaft entgegennehmen. Die Einführung des elektrischen Betriebs auf dem ganzen 81 km langen Strassenbahnnetz, von dem z. Zt. nur 9 km elektrisch betrieben werden sowie der Bau der nothwendigen neuen elektrischen Linien dürfte kaum weniger als 3 Jahre in Anspruch nehmen, zumal neue Stromlieferungsanlagen (die Centralanlage der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft, die den elektrischen Strom für die Transversallinie der Tramwaygesellschaft liefert, ist nicht ausreichend) für den Bedarf von etwa 50 bis 60 km verkehrsreiche Linien gebaut, Motorwagen hergestellt werden müssen usw. Selbstredend ist es nicht ausgeschlossen, dass man, wenn keine formellen Hindernisse mehr bestehen, imstande sein wird, auf einzelnen Strecken den elektrischen Betrieb noch im Laufe dieses Sommers einzuführen. Im Interesse der Jubiläumsausstellung in der Rotunde läge es, wenn dies für die wichtigsten dorthin führenden Routen geschehen würde.

— **Fahrplanänderungen auf den Staatsbahnen betreffend.** Laut einer an die Wiener Handels- und Gewerbekammer gelangten Verständigung wurden die Termine, bis zu welchen Ansuchen von Parteien in Fahrplanangelegenheiten eventuell noch Berücksichtigung finden können, infolge Verfügung des Eisenbahnministeriums für den Sommerdienst mit 15. September, für den Winterdienst mit 31. März festgesetzt. In diese Ansuchen sind jedoch nur Wünsche aufzunehmen, welche den Fahrplan betreffen, nachdem im Gegenfalle durch die ressortmässige Behandlung Verzögerungen entstehen könnten.

— Wiener Tagesblätter melden, dass die hauptsächlichen Schwierigkeiten, die sich der Verpachtung der **Südbahn-Etablissements in Abbazia** an die Internationale Schlafwagengesellschaft in den Weg stellten, im wesentlichen behoben sind und der Vertragsabschluss demnächst erfolgen dürfte.

— Anlässlich der am 1. Februar d. J. in Kraft tretenden Kartirungsreform bei der Postanstalt muss eine bedeutende **Vermehrung der fahrenden Eisenbahn-Postämter** eintreten und gelangen speziell in Böhmen 21 neue derartige Postämter (Beamten-Bahnposten) zur Errichtung.

— **Die Produktion der österreichischen Eisenwerke.** Nach den vorliegenden Schlussziffern haben im Jahre 1897 die kartellirten österreichischen Eisenwerke an Trägern, (Bauträger und Wagenbauträger) 830 000 dz verkauft (gegen 710 000 im Jahre 1896. Die Steigerung ist eine Folge der lebhaften Bauthätigkeit und der in den ersten drei Vierteljahren anhaltenden Beschäftigung der Wagenbauanstalten, die im letzten Vierteljahre jedoch etwas schwächer wurde. An Eisenbahnkleinmaterial (Schienenverbindungs- und Befestigungsmittel) wurden 145 000 dz gegen 135 000 dz im Jahre 1896 abgesetzt. Bezüglich der Schienen fehlen noch die genaueren Ziffern.

— Der ungarische Handelsminister hat der Budapester Betriebsdirektion der **Südbahn-Gesellschaft** die Bewilligung ertheilt, einen **automatischen Blockirungsapparat** gleicher Konstruktion, wie der in ihrer Budapester Endstation bereits seit einiger Zeit mit gutem Erfolge funktionirende, auf der Abzweigestation Mura-Keresztur der Hauptlinie Budapest-Kanizsa-Pragerhof und deren Flügelbahn Mura-Keresztur-Zákány-Barcs probeweise aufzustellen.

— **Lokomotivbestellung.** Die Budapester Betriebsdirektion der Südbahn-Gesellschaft hat bei der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen 3 Stück Schnellzugs- und 5 Stück Lastzugsmaschinen neuesten Systems bestellt.

Rumänien.

— Im Herbst 1899 wird die rumänische Regierung den Bau der Strecke **Curteade-Argisch-Rothenthurmpass** fertiggestellt haben. Ungarn hat bereits seine Theilstrecke von Hermannstadt bis zum Rothenthurmpass ausgebaut. Ferner hat Ungarn die Verbindung der ostsiebenbürgischen Bahnen mit dem Ghymespass vollendet, während Rumänien den Ausbau der kleinen Strecke vom Ghymespass bis nach Okna (Endstation der Linie Adjud-Okna) im Bezirk Bakau bis zum nächsten Herbste fertigzustellen sich verpflichtete.

— Die Frage betreffs Herstellung einer **Brückenverbindung zwischen dem serbischen und rumänischen Eisenbahnnetze** ist nun doch zu Gunsten des älteren Planes Turn-Severin-Cladova entschieden und der betreffende Vertrag vom Minister des Aeussern und dem bekanntlich in das serbische Ministerium berufenen früheren Gesandten Serbiens in Rumänien, Christitsch, kurz vor dessen Abreise nach Belgrad unterzeichnet worden. Der Brückenbau soll auf gemeinsame Kosten nach einem unter Beiziehung serbischer Ingenieure festgesetzten Plane unter rumänischer Oberleitung ausgeführt werden. Da jedoch der Brückenbau den Bau der etwa 70 000 000 Frcs. erfordernden serbischen Bahnlinie Nisch-Timokthal-Cladova zu seiner Voraussetzung hat, so dürfte mit dem Brückenbau erst nach Sicherung der für diese Bahnstrecke erforderlichen Mittel begonnen werden.

Vereins-Ausland.

— Nach einer Mittheilung des „Hamburger Corresp." scheint man in **Dänemark** über die Zweckmässigkeit der **neu eingeführten Personentarife** getheilter Meinung zu sein. So wurden während der Budgetverhandlungen gegen den Minister des Innern heftige Angriffe gerichtet, wobei darauf hingewiesen ward, dass die neuen Tarife in der Praxis viele Klagen hervorgerufen hätten. Jedenfalls könnten aber diese Klagen — auch wenn sie begründet wären — nicht den jetzigen Minister treffen, da die neuen Tarife von seinem Vorgänger eingeführt wurden. Ein agrarisches Mitglied des Folkethings ging in seinen Vorwürfen so weit, dass es erklärte, das Folkething solle den Minister vor das Reichsgericht fordern. Der Minister äusserte darauf kurz und klar, dass er einer solchen Anklage mit grosser Ruhe entgegensehe.

— Einer Meldung der „Schweizer Bahnen" zufolge beabsichtigt auch die **Jura-Simplonbahn neue Abonnementskarten** zu erheblich ermässigtem Preise für die Dauer von 15 und mehr Tagen auszugeben. Als Preis solcher Abonnementskarten ist für die III. Klasse 25 Frcs. für 15 Tage und 40 Frcs. für 30 Tage Gültigkeit für das ganze Netz der Gesellschaft in Aussicht genommen. Die bis jetzt ausgegebenen Abonnements sollen im Preise herabgesetzt werden, sodass künftig ein Jahresabonnement III. Klasse 240 Frcs. kosten würde. — Auf Anregung der Jura-Simplonbahn wird demnächst eine Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen die Frage prüfen, ob nicht Jahresabonnements für alle im Verband befindlichen Gesellschaften zum Preise von 360 Frcs. in der III. Klasse eingeführt werden könnten.

— Nach Mittheilung der „Schweizer Bahnen" ist die von der Verwaltung der **schweizer Nordostbahn** vorgeschlagene Einrichtung sogenannter **Generalabonnements** (s. Nr. 3 d. Ztg.) vom Verwaltungsrath auf Grund der von der Direktion empfohlenen Modalitäten genehmigt worden.

— Eine Mittheilung aus Bern meldet, dass am 20. Januar d. J. unter zahlreicher Betheiligung der Bevölkerung und der Behörden die Einweihung der **Drahtseilbahn Biel-Leubringen** stattfand.

— In einem Buche über die **französischen Eisenbahnen** macht Lanoir, der Hauptredakteur der „Revue générale des transports" in Paris, nähere Angaben über die Leistungsfähigkeit der französischen Eisenbahngesellschaften. In Frankreich gibt es jetzt ebenso wenig wie vor 27 Jahren ein unter staatlicher Kontrole stehendes Eisenbahnnetz. Wohl aber sind die Eisenbahngesellschaften jetzt in viel höherem Maasse als damals verpflichtet, bei einer Mobilmachung sich und ihr Material der Regierung zur Verfügung zu stellen. Die in jeder Beziehung mangelhafte Organisation der Eisenbahnen hat 1870 in nicht geringem Grade die Niederlage Frankreichs mit verschuldet. Man errinnere sich der vielfachen Klagen über Mangel an Lebensmitteln vor Beginn der eigentlichen Operationen, vor der Katastrophe bei Sedan und bei dem Zuge Bourbaki's. Jetzt soll dieser Zweig der nationalen Vertheidigung, wenigstens soweit er die Thätigkeit der Eisenbahnen für das Heranschaffen aller Heeresbedürfnisse betrifft, mit peinlichster Sorgfalt vorbereitet sein. Vor allem mangelt es jetzt nicht mehr an Betriebsmaterial, denn die Eisenbahngesellschaften verfügen zusammen über nicht weniger als 9 960 Lokomotiven und rund 293 400 Wagen. So viel sind zum Transport der Truppen gar nicht nöthig. Nach der Berechnung Lanoir's befördert ein Zug von 32 Wagen 1 000 Mann und 106 gleich starker Züge ein Armeekorps. Da Frankreich 19 Korps besitzt, so bedarf man zu deren Transport an die Grenze 64 448 Wagen mit 2 014 Lokomotiven. Wenn man auch sagen muss, dass es mit der Beförderung der Truppen allein nicht gethan ist, sondern dass für sie auch eine Unmenge Material, Lebensmittel usw. vermittelst der Bahn nach

dem Aufmarschgebiet geführt werden muss, so dürfte doch die Anzahl der vorhandenen Eisenbahnwagen zum Transport ausreichen. Wenn aber Herr Lanoir bis zum Ablauf des vierten Mobilmachungstages 5 796 000 Mann an die Grenze befördern will, so ist das ein Kunststück, zu dessen Ausführung ihm etwa 72 bis an die Grenze führende zweigleisige Eisenbahnlinien zur Verfügung stehen müssten.

— Die 1897er **Betriebsergebnisse der deutschen Bahnen in der Türkei** sind im allgemeinen recht befriedigend. Um mit den anatolischen Eisenbahnen zu beginnen, so hatten dieselben 1897 das beste von den bisher erzielten Resultaten. Die ganze Stammlinie Haidar-Pascha-Angora ist seit 1893 vollständig in Betrieb, und es wurden an Roheinnahmen erzielt für das Jahr und Kilometer: 1893 7 054 Frcs., 1894 5 616 Frcs., 1895 6170 Frcs., 1896 7 286 Frcs., 1897 13 558 Frcs. Die Ergänzungsstrecke Eskichehir-Konia brachte ebenfalls entsprechend gute Einnahmen, die jedoch zahlenmässig nicht illustrirt werden können, da diese Linie das abgelaufene Jahr als das erste vollständige Betriebsjahr kennt. Den guten Roherträgnissen entsprechend wird naturgemäss die Regierungsgarantie bezw. deren Inanspruchnahme geringer. Während die Regierung für 1896 an die anatolischen Eisenbahnen noch 5 800 000 Frcs. zu zahlen hatte, wird sie für 1897 nur noch mit 2 600 000 Frcs. in Anspruch genommen. Allerdings darf nicht übersehen werden, dass die Militärtransporte viel zu diesem günstigen Resultat beigetragen haben, doch lässt auch die von Jahr zu Jahr sichtlich steigende Güterbewegung mit Sicherheit erwarten, dass die anatolischen Bahnen in absehbarer Zeit von der türkischen Regierungsgarantie vollständig unabhängig werden.

Befriedigend ist auch das Resultat der macedonischen Bahn Salonik-Monastir. In unmittelbarer Nähe des Kriegsschauplatzes gelegen, blieb die Bahn nicht unbeeinflusst von der Stockung des Handels, und trotzdem stieg das Roherträgniss gegen die Vorjahre. 1895 zum ersten Mal vollständig in Betrieb, brachte sie für das Jahr und Kilometer 6 314 Frcs.; 1896 6 381 Frcs., 1897 11 804 Frcs., sodass die Regierung für das Jahr 1897 an Garantie nur 526 146 Frcs. zu zahlen hat gegen 1 730 079 Frcs. für das Jahr 1896. Auch das Erträgniss dieser Bahn hat durch die Militärtransporte die ungewöhnliche Steigerung erfahren. Die macedonische Bahn ist bis jetzt mehr als die anatolische durch Landesereignisse beeinflusst worden, und es wird für sie einen sehr grossen Gewinn bedeuten, wenn die Erweiterungsprojekte verwirklicht werden und sie nicht zu sehr von den lokalen macedonischen Unruhen abhängig ist.

Die Roheinnahme der 510,59 km langen Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel beträgt 5 206 369 Frcs. Hierin sind für kreditirte Militärtransporte rund 3 000 000 Frcs. inbegriffen. Die kilometrische Einnahme betrug demnach 1897 10 196 Frcs. Von der türkischen Regierung ist der Gesellschaft eine jährliche Roheinnahme von 15 500 Frcs. für das Kilometer garantirt. Die Gesellschaft hat die zur Kompletirung der Garantie fehlende Summe von 2 707 761 Frcs. beim Finanzministerium geltend gemacht und ist dieselbe bereits amtlich für richtig befunden worden.

— **Eisenbahnbedienstete als Aktionäre in Amerika.** Dem Beispiele der Illinois Central Railway folgend hat kürzlich die Chicago Great Westernbahn Maassnahmen getroffen um ihren Bediensteten die Erwerbung von Gesellschafs-Antheilscheinen zu erleichtern; die Aktien werden gegen Zahlung von Monatsraten in der Höhe von 10 D. an die Bediensteten der Bahn abgegeben, die Direktion gibt gleichzeitig bekannt, dass sie sich nicht im Besitze von Aktien befindet, die dergestalt etwa an Mann gebracht werden sollen, vielmehr müsste sie alle Aktien, für die sich Käufer melden, in Newyork erst anschaffen. — Die Illinois Centralbahn, die vor vier Jahren eine ähnliche Einrichtung traf, theilt in ihrem letzten Jahresberichte mit, dass sich in dieser Zeit 399 Bedienstete 1 969 Aktien der Bahn voll erworben und auf 1 624 Aktien Theilzahlungen geleistet haben. Die amerikanischen Bahnen hoffen auf diese Weise, wie die „Soziale Praxis“ mittheilt, die Sicherheit des Dienstes zu steigern, sowie die Streikgefahr zu verringern.

— Nach den Aufstellungen des Newyorker „Fin. Chronicle“ ist 1897 das beste Jahr für die **amerikanischen Eisenbahnen** seit 1890 gewesen. Diejenigen, die regelmässige Berichte ausgeben, zeigen eine Zunahme von 58 905 000 D. oder 6,02 % auf 159 651 Meilen Strecke. Die Gesammteinnahmen sind enorm, sie betragen 1 037 502 000 D. Der Gesammteinnahmeüberschuss des verflossenen Jahres gegenüber den Vorjahren wurde fast ganz im letzten halben Jahre verdient infolge der enormen Getreidebewegung — die Ankünfte an den Hauptmärkten betrugen 1897: 645 556 000, 1896: 550 760 000, 1895: 429 477 000 Bushels —, ferner infolge des gestiegenen Wohlstandes der Farmer, sowie wegen der grösseren Baumwollbewegung im Süden. Diese wurde allerdings durch das gelbe Fieber und die Ueberschwemmungen zum Theil aufgehoben.

— Wie aus Ottawa gemeldet wird, haben 30 Gesellschaften bisher um eine Konzession zum **Bau von Eisenbahnen** von verschiedenen Punkten der westlichen Territorien und Britisch-Columbien **nach dem Yukon-Golddistrikt** bei der kanadischen Regierung nachgesucht. Viele Linien werden über dieselbe Route geplant. — Nach einer weiteren Meldung aus Ottawa hat die kanadische Regierung der Firma Mann & Mackenzie die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Telegraph Creek am Yukonflusse bis zum Tedinsee ertheilt. Die Bahn soll im September dem Verkehr übergeben werden. In Monatsfrist soll der Bau beginnen.

— Die anglo-ägyptischen Behörden beschäftigen sich gegenwärtig eingehend mit der Frage des **Ausbaues** des **ägyptischen Eisenbahnnetzes** und der Fortsetzung nach dem Sudan. Nach einem der vorliegenden Projekte, das besonders die strategische Seite berücksichtigt, soll erstlich die Linie Abou-Hamed über Barber und Suakim bis Berber fortgesetzt und dann von Berber aus eine Linie bis Chartum, eventuell die Linie Kassala-Suakim ausgebaut werden. Die diese Linien erbauenden Gesellschaften würden einen fixen Jahresbetrag an die sudanesische Regierung zu zahlen und ausserdem die Kosten jener militärischen Aktionen zu tragen haben, die in dem ihnen zugewiesenen Gebiethstheile zur Ausführung gelangen werden. Dem zweiten eventuell mit dem ersten zu vereinbarenden Projekte zufolge wäre die Linie Abou-Hamed bis Wadi-Halfa auszubauen, und zwar gegen einen der Regierung ein- für allemal zu bezahlenden Pauschalbetrag von 200 000 £. Die Finanzirung dieser Linien wird voraussichtlich von der in Afrika bereits im Bahnbau interessirten englischen Gesellschaft übernommen werden, welche einen ausschliesslich für afrikanische Geschäfte bestimmten und jederzeit verfügbaren Fonds von 3 000 000 £ besitzt.

— Kürzlich hat sich der englische Ingenieur A. L. Freestone mit 2 Gehilfen an Bord des Dampfers „Biafra“ in Liverpool nach Westafrika eingeschifft. Freestone wird den Bau der **Eisenbahn nach Kumassi**, der Hauptstadt des **Aschantilandes**, leiten. Er wird zuerst nach Secondie reisen. Dort wird in den nächsten Wochen eine Menge Eisenbahnmaterial gelandet werden. Die Eisenbahn soll von der Tacoradibucht nach Tarquah gehen. Der Ort liegt mitten in dem Goldbergwerksdistrikt. Die Spur der Bahn wird 3,5 Fuss betragen. Die Strecke von der Bai nach Tarquah ist ungefähr 40 englische Meilen lang. Sobald die Bahn bis Tarquah vollendet ist, wird sie bis nach Kumassi fortgesetzt werden. Man hat die Tacoradibucht als Ausgangspunkt der Eisenbahn gewählt, weil die Dampfer grosse Schwierigkeiten haben, ihre Ladungen bei Cape Coast Castle und Accra zu landen. An beiden Orten herrscht eine gefährliche Brandung. Die Regierung will Werften und Hafendämme in der Tacoradibucht anlegen. Tacoradi ist entschieden der beste Hafen an der Goldküste.

— In Bezugnahme auf das in einem russischen Blatte wiedergegebene Gerücht, dass bei den ersten Trassirungen der **chinesischen Ostbahn** Fehler vorgekommen seien, weist die „Now. Wremja“ darauf hin, dass solche Fehler bei der Schwierigkeit des Unternehmens durchaus möglich seien und niemand deshalb die Erbauer der Bahn tadeln werde. Das Unglück bestehe nur darin, dass die Sache keine Verzögerung dulde. „Es ist sehr wichtig,“ schreibt das Blatt, „dass die sibirisch-chinesische Magistrallinie möglichst rasch erbaut und der Verkehr auf der ganzen Bahn möglichst bald eröffnet werde. Wir können hierin nicht den Amerikanern folgen, die auf die Trassirung des westlichen Theils der kanadischen Bahn ein ganzes Jahrzehnt verwandten und ein Netz von Trassirungen machten, welches ihnen 5 000 000 R. kostete. Wir können der chinesischen Ostbahn nicht einmal die Frist gewähren, welche zur Trassirung der Ufa-Slatouster Bahn gebraucht wurde, nämlich 6 Jahre. Die mandschurische Bahn muss man energisch, unter dem Risiko unausbleiblicher Verluste bauen. Hieraus folgt aber noch nicht, dass der Bau der mandschurischen Bahn aus Zeitmangel in eine aussichtslose Lage versetzt werde — durchaus nicht. Ein Ingenieur schreibt uns darüber: In Anbetracht des eilfertigen Baues muss man Trassirungen im grössten Maassstab ins Werk setzen, die Zahl der Ingenieure verdoppeln oder verdreifachen, um gleichzeitig einige Parallellinien nach allen barometrisch auserwählten Richtungen zu erforschen. Bei gehöriger Organisation der Trassirungen kann man eine Arbeit von vielen Jahren in einem Jahre ausführen, ohne den Bautermin der künftigen Bahn wesentlich zu verlängern.“ Die „Now. Wremja“ erwartet, dass mit Beginn des Frühjahrs zu Trassirungen im grössten Maassstabe geschritten und die Frage der vortheilhaftesten Richtung geklärt werde. Trassirungsabtheilungen in bedeutend erhöhter Zahl werden schon vor dem Aufgehen der Flüsse auf dem Winterweg am Ort der Arbeiten eintreffen und den Frühling in voller Bereitschaft erwarten, um die Trassirungen zum Herbst in gehöriger Weise zu beendigen und alle Fragen betreffs der günstigen Richtung gründlich zu

beantworten, wovon selbstverständlich der Erfolg des ganzen Unternehmens in erster Linie abhängt.

— Einige etwas eingehendere Vorschläge über die Anlage von **Eisenbahnen**, die **Kiaotschau** mit dem **Hinterlande** verbinden, macht in der „Deutschen Rundschau“ der frühere deutsche Gesandte in Peking, Herr von Brandt. Kiaotschau kann mit verhältnissmässig geringen Kosten zum Hauptstapelplatz des Landes für den grösseren Theil Schantungs, Kiangsus, Anhuis und Honans gemacht werden. Weihsien, der Mittelpunkt des Seidenhandels von Schantung, in dessen unmittelbarer Nähe sich abbaufähige und -werthe Kohlengruben befinden, ist nur etwa 100 km von Kiaotschau entfernt, und dem Bau einer Bahn nach dort, die am besten sofort mit der von der chinesischen Regierung eingeführten Normalspurweite angelegt werden würde, scheinen — soweit sich das bis jetzt übersehen lässt — keinerlei erhebliche Terrainschwierigkeiten im Wege zu stehen. Wohin die Bahn von dort zu führen sein dürfte, wird von weiteren eingehenden Terrainstudien, namentlich auch von der Möglichkeit einer Ueberbrückung des gelben Flusses (Hwangho) abhängen, jedenfalls aber wird von vornherein eine weitere Fortsetzung der Bahn entweder nach dem Yangtsze oder zur Verbindung mit der Luhanlinie (von Lukauchiao nach Hankau) ins Auge zu fassen sein. Vielleicht dürfte es sich auch empfehlen, einen früheren chinesischen Plan wieder aufzunehmen: die Vertiefung des auf den Flüssen Kiao und Lai bereits bestehenden Wasserweges zwischen der Süd- und Nordküste der Halbinsel Shantung und die Nutzbarmachung desselben für grössere einheimische Fahrzeuge.

Allgemeines.

— **Zeiteintheilung bei den Eisenbahnen.** Die europäische Fahrplankonferenz hat anlässlich der Verhandlungen über die Einführung des Luxuszuges Mailand-Ostende darauf hingewiesen, dass an den beiden Endpunkten des Zuges der Fahrplan nach dem System der Stundenzählung von 1 bis 24 aufgestellt ist, und dass es vortheilhaft wäre, wenn für die Zwischenstrecken (die Schweiz und Elsass-Lothringen) dasselbe System zur Geltung käme. Dieser Vorschlag ist nicht angenommen worden. Infolgedessen werden in der Berechnung der Tageszeit, welche als „Stundenzonenzeit“ und „fortlaufende Zählung der 24 Tagesstunden“ bekannt sind, drei verschiedene Zeiten eingeführt, und zwar die Westeuropäische Zeit (W. E. Z.) für Grossbritannien, Belgien und Holland; die Mitteleuropäische Zeit (M. E. Z.) für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Serbien, Italien, Schweiz, Dänemark, Norwegen und Schweden; die Osteuropäische Zeit (O. E. Z.) für die Türkei (Netz von Konstantinopel) und Bulgarien. Auf denselben Grundlagen beruht bekanntlich auch die seit längerer Zeit eingeführte Stundenrechnung in Nordamerika und Kanada. Die fortlaufende Zählung der Tagesstunden von 1 bis 24 ist bisher nur in Italien (seit 1893) und bei den belgischen Eisenbahnen (seit 1. Mai 1897) durchgeführt.

In Frankreich hat sich auf Initiative des Ministers des öffentlichen Unterrichts eine Kommission mit der Frage befasst, ob es nicht angezeigt wäre, auf die Dezimaleintheilung der Zeit und des Erdkreises hinzuwirken. Diese Kommission, in welche neben dem Büreau der Längenmessungen Repräsentanten der Geographischen Gesellschaft, sowie Vertreter des öffentlichen Unterrichtes, der Posten und Telegraphen und der Eisenbahnen berufen wurden, hat sich im Prinzip für die Beibehaltung der gegenwärtigen Eintheilung des Tages in 24 Stunden, dagegen für Durchführung der Zählung von 1 bis 24 und für die Eintheilung der Stunde in 100 Theile und die Division jedes dieser Theile wieder durch 100 ausgesprochen. Eine von der Gesellschaft der Civilingenieure in Frankreich entsendete Kommission hat dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Tageseintheilung in 24, von 1 bis 24 zu zählende Stunden angenommen, dagegen an der gegenwärtigen Eintheilung der Stunde und des Erdkreises nach dem System Laplace (400 Grade) keine Aenderung vorgenommen werden sollte. Die wesentlichste Einwendung, welche in dieser Kommission gegen die Dezimaleintheilung der Stunde gemacht worden ist, ist davon ausgegangen, dass die Sekunde als Zeiteinheit in der Geographie, in der Astronomie, in der Geodäsie, in der Marine und vor allem in der Elektrizität angenommen sei und dass man die elektrischen Einheiten umgestalten müsste, wenn man zum Dezimalsystem übergehen wollte. Betreffend die Dezimaleintheilung des Erdkreises wurde geltend gemacht, dass die Zählung nach 360 Graden allerdings am weitesten verbreitet, in Frankreich aber die Berechnung nach 400 Graden (System Laplace) seit ungefähr einem Jahrhundert, insbesondere für den geographischen Dienst der Armee gebräuchlich sei und dass die Gesellschaft der Civilingenieure keinen Grund habe, für die eine oder für die andere Methode Partei zu nehmen.

Im Sommerfahrplan des inneren Verkehrs der französischen Bahnen wird voraussichtlich die fortlaufende Zählung der Tagesstunden von 1 bis 24 durchgeführt erscheinen, und ebenso im Express Ostende-Marseille, Ostende-Nizza. Wie das Centralamt in Bern mittheilt, ist die Schweiz nicht abgeneigt, für den Express Ostende-Mailand die fortlaufende Zählung der Tagesstunden von 1 bis 24 zuzulassen, wenn Elsass-Lothringen dasselbe Zugeständniss macht, was aber bis jetzt entschieden abgelehnt wurde. („Berl. Act.“)

— **Die grösste Lokomotive Europas** ist vor kurzem in Lüttich vollendet und an die belgischen Staatsbahnen abgeliefert worden. Sie ist, wie wir einer Mittheilung vom Internat. Patentbüreau Karl Fr. Reichelt in Berlin entnehmen, nach dem Verbundsystem gebaut und hat je 2 Hoch- und Niederdruckcylinder von 20 bezw. 32 Zoll Durchmesser. Die Räder, deren die Lokomotive 12 besitzt, haben einen Durchmesser von 52'. Die Länge der Maschine beträgt 55 Fuss 6 Zoll; ihr Gewicht übersteigt 200 t.

— Die **elektrische Lokomotive für die Jungfraubahn** wird die stärkste Zahnradlokomotive sein, die je konstruirt worden ist. Sie wird, wie wir einer Mittheilung des Internat. Patentbüreaus Karl Fr. Reichelt in Berlin entnehmen, von Brown und Booas, Baden (Schweiz) gebaut und ist dazu bestimmt, die Wagen auf den steilsten Strecken zu befördern. Die Stromzuleitung geschieht oberirdisch. Die Motoren der Maschine sind im Personenwagen selbst untergebracht. Man erreicht dadurch eine grössere Adhäsion der Treibräder an den Schienen und das Herausspringen des Zahnrades aus der, zwischen den Schienen liegenden Zahnstange wird vermieden. Das Wagengestell hat 2 Tragachsen und 2 Treibachsen, welche zwischen jenen liegen und auf denen die Zahnräder festsitzen. Zwei Elektromotoren, jeder von 125 PS. bei 800 Umdrehungen, setzen durch doppelte Uebersetzungen die Zahnräder in Bewegung. Die Leistung kann aber bis auf 300 PS. (285 Kilowatt) gesteigert werden. Die Spannung des Stromes beträgt 500 Volt. Die Bolzen der Zahnstange bestehen aus Aluminiumbronze, die Lauf- und Zahnräder aus Gussstahl. Die letzteren werden so gross als möglich gemacht, um einen guten Eingriff der Zähne in die Stange zu gestatten und möglichst wenig Reibung zu verursachen. Die Lokomotive der Jungfraubahn hat drei verschiedene Bremsen, eine elektrische Bremse, welche auf die Treibwellen wirken kann, wenn Strom durch die Motoren geht, eine Handbremse, welche ebenfalls auf den Treibmechanismus drückt und eine Bremse, welche vermittelst Backen die Schienen umfasst und die vom Aufsichtspersonal der Wagen leicht in Bewegung gesetzt werden kann.

— Wie wir bereits in Nr. 79 Jahrg. 1897 d. Ztg. kurz mittheilten, ist auf dem Vorortbahnhof des Pariser Nordbahnhofes eine **Druckmaschine für Fahrkarten** in Thätigkeit getreten. Die Reisenden, die am Schalter eine Fahrkarte fordern, sehen die Beamten nicht mehr im Schranke herumsuchen, vielmehr mit drei Handgriffen an einer bequemen Maschine die Fahrkarte vor ihren Augen herstellen. Die Fahrkarten erhalten die Bezeichnung der Abgangsstelle, die Büreaunummer, die genaue Zeitangabe der Ausgabe, Reiseziel, Klasse, Preis und Reihennummer. Der Apparat seinerseits kontrolirt seine Inanspruchnahme, indem er gleichzeitig mit der Fahrkarte auf einen Papierstreifen Reihennummer, Preis und Bestimmungsort druckt. Der zur Fahrkarte nöthige Karton wird der Maschine mit einem Zahnrad zugeführt und in der richtigen Weise beschnitten. Die Maschine hat im wesentlichen die Form eines dreifachen horizontalen Rades, auf dessen Umkreis u. a. die Namen der von dem betreffenden Schalter bedienten Stationen in Relief angebracht sind; durch Drehung wird der erforderliche Name an die zum Druck erforderliche Stelle gebracht. Die Handhabung soll leicht und schnell sein.

— In den letzten Tagen haben in London und Ostende Probefahrten mit **Akkumulatorenomnibussen** verschiedener Systeme stattgefunden, deren Ergebnisse in hohem Maasse befriedigend waren, sodass die Frage des elektrischen Betriebes nunmehr wohl als gelöst betrachtet werden kann. Das hervorragendste Ergebniss wurde mit dem Julien'schen Akkumulator erzielt, welcher 127—140 Ampères-Stunden erreichte, ein Erfolg, der die Resultate der anderen in Betracht kommenden Systeme um 40 Ampères-Stunden übertrifft.

— Ueber das **Telephoniren ohne Draht** äusserte sich neuerdings Ingenieur Rudolf Lonardi in der italienischen Zeitschrift „Elektrizität“. Lonardi hält das Fernsprechen ohne Draht nicht nur für erreichbar, sondern ist sogar der Ueberzeugung, dass sich dasselbe auf grössere Entfernungen wird durchführen lassen, als es bei der Telegraphie ohne Draht möglich sein wird. Lonardi denkt sich den Schall von einem Oscillator aufgenommen, einer dünnen Metallplatte, welche infolge der Schallwellen in Schwingungen geräth und zugleich der Ausgang elektrischer Wellen ist. Die elektrischen Wellen werden durch einen cylindrisch-parabolischen Spiegel in den Raum hinausgeworfen und erregen nun an einem Orte, wo ein Empfangsapparat aufge-

stellt wird, in diesem entsprechende elektrische Wellen, sodass sich in diesem die Beeinflussung durch die Schallwellen ebenfalls äussert und durch eine geeignete Vorrichtung für das Ohr als verständliches Geräusch wahrnehmbarer gemacht werden kann. Als Empfangsapparat könnte nach Lonardi eine Glasröhre mit einem metallischen Pulver dienen, welche innerhalb der elektrischen Strahlung so empfindlich sein muss, dass sich die Widerstände innerhalb der Röhre zugleich mit der Intensität der elektrischen Wellen ändern.

— **Ueber den Tonnengehalt der Flotten,** welche von den wichtigsten Dampfergesellschaften für Passagier-, Fracht- und Postzwecke unterhalten werden, entnehmen wir einer Mittheilung des Internationalen Patentbüreaus Karl Fr. Reichelt in Berlin folgende Daten, welche nach Lloyd's Register und anderen maassgebenden Quellen zusammengestellt sind. Die Hamburg-Amerikalinie nimmt danach allen anderen Gesellschaften gegenüber den Vorrang ein und schlägt selbst die grösste englische Gesellschaft um ein Beträchtliches. Es haben:

	Tonnengehalt brutto	netto
Deutsche Gesellschaften:		
Hamburg-Amerikalinie (Hamburg)	286 945	174 990
Norddeutscher Lloyd (Bremen)	265 613	152 126
Hamburg-südamerikanische Dampfschifffahrtsgesellschaft (Hamburg)	100 646	65 422
Englische Gesellschaften:		
P. und O. Steam Navig. Co. (London) . .	283 140	164 836
British India Steam Navig. Co. (London) .	251 429	162 482
Pacific Steam Navig. Co. (Liverpool) . . .	128 336	77 774
Cunard Steamship Co., Ltd. (Liverpool) .	119 471	65 011
White Star Line (Liverpool)	114 290	68 264
Französische Gesellschaften:		
Messageries Maritimes (Marseille)	229 837	114 000
Comp. Générale Transatlantique (Paris) .	116 701	72 113
Andere Gesellschaften:		
Navigazione Generale Italiana (Rom) . .	171 041	105 598
Oesterreichisch-ungarischer Lloyd (Triest)	146 560	87 800
Compannia Transatlantica (Barcelona) . .	121 161	78 702
Nippon Yusen Kabuhiki Kwaisha (Tokio) .	161 698	101 383

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde am 11. Januar d. J., in welcher Herr Ober-Bau- und Ministerialdirektor Schröder den Vorsitz führte, entwickelte Herr Professor Göring einen Rückblick auf die neueren Bestrebungen zur Verbesserung des Oberbaues (Gleisbaues) auf deutschen Bahnen, namentlich in den letztverflossenen 10 bis 15 Jahren. Redner schilderte in gedrängter Weise die aus den gewaltig gesteigerten Verkehrsansprüchen aller Art für den Gleisbau, also die wichtigste Grundlage eines sicheren und wirthschaftlichen Eisenbahnbetriebes, sich ergebenden Forderungen und die auf diesem Gebiete in Deutschland und namentlich auch bei den preussischen Staatsbahnen stattgehabten Bestrebungen, wie sie theils in zahlreichen verdienstvollen, praktischen und wissenschaftlichen Untersuchungen, theils in den sich daran knüpfenden Versuchsreihen, theils auch in mehr oder weniger umfangreichen Ausführungen zu Tage treten. Wesentlich gefördert wurde durch jene Forschungen zunächst die genauere Kenntniss der Bedingungen für die dauernde Leistung der Gleiskonstruktion im ganzen und in ihren Theilen, namentlich nachdem es gelungen war, die verwickelten und schwierigen Einwirkungen der elastisch zusammendrückbaren Unterbettung des Gleises zu ergründen und der mathematischen Berechnung zu unterziehen. Aus alledem ergab sich die Erkenntniss, dass eine dauernde Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Gleises unter allen Umständen eine wesentliche Verbesserung der Längsverbindung der Schienen, des sogen. Schienenstosses, zur Voraussetzung habe, dann aber einerseits durch Verstärkung der Schienen, andererseits durch Verbesserung der Unterschwellung, letzteres freilich nur bis zu einem gewissen Grade, geschehen könne. Die erstbezeichnete Aufgabe bietet ausserordentliche Schwierigkeiten und trotz unsäglich vielen Arbeitsaufwandes, trotz unglaublich vieler Vorschläge und Versuche, ist eine vollbefriedigende Lösung bis jetzt noch nicht festgestellt. Immerhin sind ganz erhebliche Verbesserungen erzielt und weitere Erfolge — u. a. von den verschiedenen Formen des neueren Blattstosses — zu erhoffen, während die sehr verschiedenen Berichte über das Verhalten der Tragschienen (Stossfangschienen) noch kein sicheres Urtheil gestatten. Die Verstärkung der Schiene ist in den letzten 10 Jahren fast überall in Deutschland, so auch in Preussen, seit 1890 durch Aufstellung einer neuen Norm mit einer Gewichtserhöhung von etwa 33 kg auf 41 kg/m angebahnt, während man in Sachsen sogar auf 45,7 kg gegangen ist. Die Anwendung dieser Schienenform ist jedoch bisher wegen der höheren Anschaffungskosten auf wenige Hauptlinien mit im ganzen etwa 1000 km Gleis beschränkt geblieben, obwohl die dadurch zu erzielende Verminderung an Erhaltungs- und Erneuerungs- (oder Tilgungs-) Kosten die Verzinsung der einmaligen Mehrausgabe wohl mindestens aufwiegen dürfte. Dagegen hat in Preussen in grossem Umfange eine Verbesserung der Unterschwellung nach Zahl und Gestalt stattgefunden, auch ist die Anwendung von kräftigen, 2,7 m langen Eisenschwellen schon sehr verbreitet und in steter Zunahme begriffen. Ebenso wird der allgemeinen Anwendung und Verbesserung des Tränkungsverfahrens, ferner der Herstellung der Bettung, namentlich aber auch der so wichtigen Anordnung der Befestigung zwischen Schiene und Schwelle erhöhte Sorgfalt zugewendet. Auf diesem letztbezeichneten Gebiete sind gerade auch in Preussen sehr erhebliche Verbesserungen allgemein durchgeführt und weitere in Vorbereitung, wieder andere im Zustande des Versuchs. Da jedoch die Erhöhung der Schwellenzahl wirthschaftlich bald ihre Grenze erreicht und sie allein nicht alle Ansprüche an die Leistung des Gleises zu befriedigen ermöglicht, so wird doch eine allgemeine Anwendung der stärkeren Schiene, gerade auch aus wirthschaftlichen Gründen, nicht länger hinauszuschieben sein, ja es scheint, dass für besonders stark belastete Geleise schon eine weitere Verstärkung nach sächsischem Vorgange schon bald ins Auge zu fassen sein wird. Uebrigens ist das Gewicht keineswegs allein entscheidend für die Leistung der Schiene; auch die Vertheilung des Materials über den Querschnitt spielt dabei eine wichtige Rolle, was durch Vergleiche nachgewiesen wird. Das Material der Schienen — in Deutschland vorwiegend Thomasstahl — hat sich allmählich immer verbessert; die verlangte Festigkeitsziffer ist bei den preussischen Staatsbahnen von 45 kg im Jahre 1893 auf 55 und 1896 auf 60 kg/qmm gesteigert worden und wird sich wohl bald weiter erhöhen, während die nöthige Dehnbarkeit und Zähigkeit bekanntlich ausserdem durch genau vorgeschriebene Schlagproben festgestellt wird. Der sogenannte „Spezialstahl" des Ruhrorter „Phönix" leistet bereits 75 kg/qmm, allerdings bei höherem Preise.

Nach einer Besprechung besonders bemerkenswerther konstruktiver Ausführungen und Versuche auf dem Gebiete der Schienenbefestigung, der Stossverbindung und der Schwellenform berührt Redner sodann die Wichtigkeit der Bahnunterhaltungsarbeiten für die sichere und wirthschaftliche Betriebsführung und betont die Nothwendigkeit, dass die örtlichen Oberbeamten der Leitung dieser Arbeiten grosse Aufmerksamkeit und eigene Bethätigung zuwenden und sich zu dem Zwecke in genauer Kenntniss mit ihren Strecken halten, was freilich Zeit erfordere. Der Vortragende schliesst mit einer warmen Anerkennung der vielfachen praktischen und wissenschaftlichen Verdienste auf dem besprochenen technischen Gebiete, insbesondere auch der hervorragenden Leistungen seitens der bei den preussischen Staatsbahnen mit der Bearbeitung dieses schwierigen Gegenstandes in erster Linie betrauten Beamten.

Demnächst sprach Herr Geheimer Regierungsrath Schwabe über die besonderen Verhältnisse, welche es bei der von ihm projektirten Feldbahn Swakopmund-Otyimbingwe ermöglicht haben, die Bau- und Betriebskosten so weit zu ermässigen, dass ungeachtet des zur Zeit noch überaus geringen Verkehrs ein günstiger Ertrag erreicht werden kann. Derselbe wies hierbei darauf hin, dass bei der jetzt erfolgenden Ausführung durch Offiziere und Mannschaften der Eisenbahnbrigade auf Kosten des Reichs die Bau- und Betriebskosten sich wesentlich erhöhen werden, weil die Einführung des Lokomotivbetriebes in Aussicht genommen ist, infolgedessen schwerere Schienen und Wagen zur Anwendung kommen, und dass dadurch sowie durch die Entschädigung für das Eisenbahnmonopol der South West Afrika Co. der Ertrag ein wesentlich geringerer sein wird. Nachdem Herr Schwabe einige aus der Versammlung gestellte Fragen beantwortet, macht Herr Regierungsbaumeister Rehbock, welcher soeben aus dem südwestafrikanischen Schutzgebiet zurückkehrte, noch einige Mittheilungen über die Verhältnisse des Landes, für dessen Aufblühen er von dem begonnenen Bahnbau die erspriesslichste Wirkung erhofft.

Eine im Fragekasten befindliche Frage: Ist es zutreffend, dass vom Jahre 1900 ab die Zeitdifferenz zwischen dem in Russland geltenden Julianischen Kalender alten Stiles und dem in den übrigen christlichen Ländern geltenden Gregorianischen Kalender neuen Stiles von 12 auf 13 Tage anwächst, eventuell worauf gründet sich dieses Anwachsen? beantwortet Herr Geh. Ober-Baurath Stambke dahin, dass sich dieses thatsächlich eintretende Anwachsen darauf gründe, dass das Jahr 1900 im Kalender alten Stiles ein Schaltjahr sei, im andern aber nicht. Der Vortragende weist nach, wie es zu diesen Verhältnissen gekommen ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-theil II, Heft 3. Druckfehler-Berichtigung. In dem mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 zur Einführung kommenden neuen Tarif, Theil II, Heft 3 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes sind auf Seite 45 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 (für Eisen etc.) bei Station Präsident der königl. Eisenbahndirektion Essen im

	Schnitt II					
	a	b	c	d	e	f
von . .	—	2,06	1,64	1,64	1,29	—
auf . .	—	2,06	1,64	1,64	1,64	1,29

pro 100 kg in Mark

richtig zu stellen.

Wien, am 25. Januar 1898. (286)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Tage der Betriebseröffnung der Haltestelle Oberweimar werden die nachstehenden Züge in geändertem Fahrplan, wie folgt, fahren:

Zug 82 ab Jena 6.50, Gross-Schwabhausen 7.09 bis 7.10, Mellingen 7.19 bis 7.20, Oberweimar 7.26 bis 7.27, an Weimar 7.33.

Zug 81 ab Weimar 6.11, Oberweimar 6.17 bis 6.18, Mellingen 6.24 bis 6.25, an Gross-Schwabhausen 6.36.

Zug 86 ab Jena 12.08, Gross-Schwabhausen 12.29 bis 12.30, Mellingen 12.39 bis 12.40, Oberweimar 12.46 bis 12.47, an Weimar 12.53.

Zug 93 ab Weimar 1.10, Oberweimar 1.16 bis 1.17, Mellingen 1.23 bis 1.24, Gross-Schwabhausen 1.35 bis 1.36, Jena 1.49 bis 1.51, an Göschwitz 1.59.

Zug 92 ab Jena 6.$\frac{24}{}$, Gross-Schwabhausen 6.$\frac{46}{}$ bis 6.$\frac{47}{}$, Mellingen 6.$\frac{57}{}$ bis 6.$\frac{58}{}$, Oberweimar 7.$\frac{05}{}$ bis 7.$\frac{06}{}$, an Weimar 7.$\frac{13}{}$.

Zug 87 ab Weimar 7.$\frac{35}{}$, Oberweimar 7.$\frac{41}{}$ bis 7.$\frac{42}{}$, Mellingen 7.$\frac{47}{}$ bis 7.$\frac{48}{}$, Gross-Schwabhausen 7.$\frac{59}{}$ bis 8.$\frac{00}{}$, Jena 8.$\frac{11}{}$ bis 8.$\frac{13}{}$.

Erfurt, im Januar 1898. (287)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 ab treten von Alt-Ranft, Fürstenberg a/O., Königs-Wusterhausen und Pillgram nach Polzin Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz Auskunft.

Berlin, 24. Januar 1898. (288)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher sowie Berlin- und Stettin-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Februar 1898 gelangt an Stelle und unter Aufhebung des in den Tarifen für den ostdeutsch-westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr enthaltenen Ausnahmetarifs D I für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen ein neuer, ermässigter Ausnahmetarif für „Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen“ zur Einführung.

Der neue Ausnahmetarif besteht aus 2 Klassen, und zwar enthält Klasse I Eisen und Stahl zum Spez.-Tar. I gehörig, und Klasse II Eisen und Stahl zum Spez.-Tar. II gehörig, sowie Roheisen, zum Spez.-Tar. III gehörig. Soweit durch die Verweisung der Artikel Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben für Schrauben sowie Muttern, welche seither mit Eisen und Stahl des Spez.-Tar. II zu einer Klasse vereinigt waren, in die Klasse I des neuen Ausnahmetarifs Frachterhöhungen eintreten, kommen bis zum 15. März 1898 noch die Frachtsätze des seitherigen Ausnahmetarifs zur Anwendung.

Ueber die Höhe der neuen Ausnahme-Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 28. Januar 1898. (289)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Mit Geltung vom 5. Februar 1898 wird: „Schwefelsäure, im Falle der Ausfuhr“ in den Spezialtarif III versetzt.

Berlin, den 28. Januar 1898. (290)

Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. Februar 1898 tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Sand und Kies, unverpackt und in offen gebauten, nicht mit Decken versehenen Wagen, zwischen Elsterwerda Oberl. Bhf. einerseits und den Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn: Prag, Vysocan, der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn: Prag, Prag (Anglobank), Lieben, Wisocan, der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Smichow, Prag Staatsbhf., und der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft: Prag, Bubenc, Bubna, Lieben andererseits in Kraft. Die Fracht beträgt 77 ₰ für 100 kg unter Zugrundelegung des Ladegewichts des verwendeten Wagens.

Dresden, den 28. Januar 1898. (291)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Am 10. Februar dieses Jahres wird die Station Schwarzenbach a/S. im Verkehr mit Adorf in den Ausnahmetarif 29 für Hefe bei Aufgabe als Eilgut über Hof mit dem Frachtsatze von 2,46 ℳ für 100 kg einbezogen.

Dresden, am 26. Januar 1898. (292)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr. Am 1. Februar 1898 tritt der Tarifnachtrag VII in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen sächsischen Stationen Cranzahl, Kohlmühle und Obergrüna, ferner anderweite Entfernungen für einige Verbandsstationen sowie geänderte Frachtsätze für die sächsisch-böhmischen Grenzstationen Bodenbach, Tetschen, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Warnsdorf und Weipert.

Insoweit Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt diese bis zum 15. März 1898 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 31. Januar 1898. (293)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar l. J. kommen die nachbezeichneten, Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthaltenden Nachträge zur Ausgabe:

Nachtrag X zu Tarifheft No. 1,
„ IX „ „ „ 2.

München, im Januar 1898. (294)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Milchbeförderung nach Magdeburg-Buckau. In Abänderung unserer Bekanntmachung v. 1. Dezember v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die Beförderung von Milch mit Personen- oder Eilgüterzügen nach Magdeburg-Buckau von den Stationen der Strecken

Halberstadt-Blumenberg-
Egeln-Blumenberg- . . .
Cöthen-Schönebeck- . .

} Magdeburg-Buckau

auch über den 1. Februar d. J. hinaus bis auf weiteres widerruflich zugelassen wird.

Magdeburg, den 25. Januar 1898. (295)

Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafen-Ausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 ab wird im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn der Ausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen auf Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von Flussschiffen ausgedehnt. Die Klasse I des Ausnahmetarifs findet demnächst Anwendung für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I, die Klasse II für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und für Roheisen.

Neben Frachtermässigungen treten hierbei für die dem Spezialtarif I angehörigen Artikel Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern Frachterhöhungen ein, welche jedoch erst am 16. März d. J. Gültigkeit erlangen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1898. (296)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr I/II. Die Stationen Eisersdorf und Kunzendorf a. d. Biele sind mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1897 als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen einbezogen.

Bromberg, den 24. Januar 1898. (297)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 15. Februar 1898 gelangen im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 und Heft 3 vom 1. November 1897 unter den in den Ausnahmetarifen Nr. 11 und Nr. 4 angegebenen Bedingungen für Eisen und Stahl etc. folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc. des		
	Sp.-T. I und II	Sp.-T. I	Sp.-T. II
	gültig bei Frachtzahlung für mindestens		
	5 000 kg	10 000 kg	10 000 kg
	für einen Wagen und Frachtbrief		
	b	c	d
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig		
Im Heft 1 vom 1. Januar 1896. Von Warmbrunn (Dir.-Bez. Breslau) nach Krumau k. k. St.-B.	230	223	210
Im Heft 3 vom 1. November 1897. Von Warmbrunn (Dir.-Bez. Breslau) nach Linz k. k. St.-B.	239	232	219
von Warmbrunn (Dir.-Bez. Breslau) nach Linz-Umschlpl.	245	237	224

Breslau, den 21. Januar 1898. (298)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. gelangt ein neuer Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung und zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen zur Einführung. Derselbe findet Anwendung auf Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II und auf Roheisen des Spezialtarifs III und enthält gegen die Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs E 1 bedeutende Ermässigungen. Die für einzelne Artikel des Spezialtarifs I infolge Einführung getrennter Sätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 15. März d. J. ab. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und die Auskunftsstellen Auskunft.

Breslau, den 28. Januar 1898. (299)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 wird die Güterabfertigungsstelle München Rangirbahnhof mit den für München C. B. gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den Tarif einbezogen.

München, im Januar 1898.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen. (300)

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau, Kattowitz, Posen.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird für den Anhang zum Gütertarif der Gruppe II, enthaltend den Ausnahmetarif für oberschlesische Steinkohlen usw. nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen usw. der Nachtrag II zur Einführung gebracht.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des Nachtrages I bereits im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze nach einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Posen, ferner die Frachtsätze nach Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus sowie der Lausitzer Eisenbahn Sommerfeld-Teuplitz und der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Schliesslich bringt der Nachtrag neue Frachtsätze nach den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie Ermässigunggn nach gewissen Stationen des Direktionsbezirks Posen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Kattowitz, den 29. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (301)

Ostdeutsch-westdeutscher sowie Berlin- und Stettin-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Februar 1898 wird zu den Tarifen für den ostdeutsch-westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag XII herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. einen neuen Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken; ausserdem wird der Artikel „Drahtgeflechte“ in die Klasse II a des Ausnahmetarifs D für Eisen und Stahl nach den Seehäfen einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion, (302)
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Zum Verbands-Gütertarif tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und den Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Kühren des Direktionsbezirks Altona und Göhl, Heiligenhafen, Heringsdorf i/H., Lütjenbrode und Neukirchen i/H. der Kreis Oldenburger Eisenbahn, ferner Aenderungen und Ergänzungen zu II F b. Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Dienststellen kostenlos zu beziehen.

Altona, den 28. Januar 1898. (303)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Februar 1898 wird für den Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rh. einerseits und den Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen und der süddeutschen Nebenbahnen andererseits der Artikel „Griebenkuchen“ unter die Güter des Ausnahmetarifs Nr. 2 für bestimmte Stückgüter aufgenommen.

Karlsruhe, den 27. Januar 1898. (304)
Generaldirektion
der gr. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband, deutsch-Warschauer Güterverkehr. Aufgehoben wird vom 8./20. März d. J. alten/neuen Stils ab die besondere Bestimmung 1 (Seite 3) des Ausnahmetarifs 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks in Wagenladungen zu 10 000 kg (610 Pud) von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen der Warschau-Wiener, Lodzer, Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn und Weichselbahn.

Die aufgehobene Bestimmung hat folgenden Wortlaut:

„1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten für Steinkohlen, Steinkohlen-Brikets und Koks in Wagenladungen von mindestens **10 000** kg (**610** Pud) oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht.“

Von dem vorstehend angegebenen Zeitpunkte ab treten an Stelle der aufgehobenen die folgenden neuen besonderen Bestimmungen:

„A. Ab Schnittpunkt westlich.

Der Frachtberechnung nach den Sätzen dieses Ausnahmetarifs wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von **mehr** als 10 t, aber **weniger** als **15 t**, nur ein solches von **10 t** gerechnet wird.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht für das letztere berechnet.

B. Ab Schnittpunkt östlich.

1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten
   a) für Steinkohlen und Steinkohlenbrikets in Wagenladungen von mindestens **750** Pud (12 300 kg),
   b) für Koks in Wagenladungen von mindestens **610** Pud (10 000 kg)
   oder bei Bezahlung der Fracht für das angegebene Gewicht.
2. Wird bei Steinkohlen- und Steinkohlenbriketsendungen, die zur Beförderung nach Stationen der Warschau-Wiener oder Lodzer Eisenbahn aufgeliefert sind, durch die Versand-Güterabfertigungsstelle auf dem Frachtbriefe bescheinigt, dass Wagen von 12 300 kg (750 Pud) Ladegewicht nicht gestellt wurden, dann ist die Fracht für das geringere Ladegewicht der benutzten Wagen, in keinem Falle jedoch für weniger als 10 000 kg (610 Pud) zu entrichten.“

Bromberg, den 28. Januar 1898. (305)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil IIa, Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. Februar der Nachtrag V in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 20. Januar 1898. (306)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr und rheinisch-niederdeutscher Verband. Mit dem 1. Februar d. J. werden „eiserne (stählerne) Drahtgeflechte“ in das Waarenverzeichniss der Klassen 6a und 6b des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 für den genannten

Seehafenverkehr und der Ausnahmetarife 8 I und 8 II des rheinisch-niederdeutschen Verbandes hinter „Drahtseile“ aufgenommen.

Essen, den 28. Januar 1898. (307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - hessischer Gütertarif. (Gruppen IV/VI.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt an Stelle des in vorgenanntem Gütertarif enthaltenen Seehafen-Ausnahmetarifs E 1 (Schiffsbaueisen) ein auf anderweiter Grundlage berechneter Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen.

Soweit durch die ergänzte und geänderte Fassung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des neuen Ausnahmetarifs für einzelne Gegenstände des Spezialtarifs I Frachterhöhungen eintreten, gelten die erhöhten Frachtsätze erst ab 15. März d. J.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 28. Januar 1898. (308)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - linksrheinischer Güterverkehr. Gruppen IV/VIII. Am 1. Februar d. J. tritt an Stelle des bisherigen Seehafen-Ausnahmetarifs D I ein anderer Seehafen-Ausnahmetarif, unter der Bezeichnung E 1, für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen von gewissen Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken nach den Stationen Flensburg A, Kiel, Rendsburg und Tönning des Direktionsbezirks Altona in Kraft.

Er enthält gegen die bisherigen Sätze zum Theil erhebliche Ermässigungen, jedoch für Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Niete, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern Erhöhungen.

Die erhöhten Sätze treten erst am 16. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Köln, den 29. Januar 1898. (309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar d. J. ab kommen die auf Seite 694 des Gruppentarifs VI enthaltenen Ausnahmesätze für Zuckerrüben und Rückstände aus der Zuckerfabrikation zwischen Stockheim und Büdingen mit 7,60 bezw. 5,70 ℳ für 10000 kg auch für den Verkehr zwischen Stockheim und Büches-Düdelsheim zur Anwendung.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (310)

Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer usw. in Sendungen von 10000 kg von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M. usw. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Grenze, Aachen-Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) der Nachtrag 2 in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 26. Januar 1898. (311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren. Das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen folgender Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren:

1. Ausnahmetarif III des norddeutsch-bayerischen Seehafen-Ausnahmetarifs,
2. Seehafen-Ausnahmetarife J und K des nordwestdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs,
3. Seehafen-Ausnahmetarife K und L des Oldenburg-mitteldeutsch und Altonaer Gütertarifs

erhalten vom 1. Februar d. J. ab eine anderweite Fassung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 29. Januar 1898. (312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr. Vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Albachten des Direktionsbezirks Münster in den Gütertarif vom 15. August 1897 für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Münster, den 31. Januar 1898. (313)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 20. d. Mts. in den Gruppen- und Wechselverkehren der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn am 1. Februar d. J. in Kraft tretende **Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken** findet auch im Versande von der Station Moabit des Direktionsbezirks Berlin Anwendung.

Köln, den 29. Januar 1898. (314)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr. Die Frachtsätze für Kohlen usw. von Neumühl nach den nachbenannten Stationen sind infolge von Druckfehlern zu niedrig und werden mit Gültigkeit vom 16. März d. J. wie folgt erhöht: nach Bischofsheim, Bleidenstadt, Bockenheim, Bonames, Boppard, Braubach, Braunfels und Breitscheid um je 6 ₰, nach Borgholz, Borken (Hessen-Nassau), Bredelar und Brilon um je 3 ₰, nach Bodenfelde und Bovenden um je 1 ₰.

Essen, den 28 Januar 1898. (315)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, k. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn. (Eliminirung der Kilometerzahlen im Ausnahmetarife für Petroleum vom 1. Februar 1898.) In dem am 1. Februar 1898 in Kraft tretenden neuen Ausnahmetarif für Petroleum usw. ab Pardubitz nach Stationen der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. sind die Kilometerzahlen zu streichen.

Für diesen Tarif sind die im Tarif, Theil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. vom 1. Januar 1898 enthaltenen kilometrischen Entfernungen maassgebend.

Wien, am 25. Januar 1898. (316)
Die Direktion.

Oesterr. Nordwestbahn. Für Ausstellungsgüter des Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 gleich im Kartirungswege der folgende ermässigte Frachtsatz berechnet:

Von Wien, Oe. N. W. B., nach Tetschen 244 Heller pro 100 kg.

Wien, den 28. Januar 1898. (317)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages VI zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

Zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag VI zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Ladestelle Strzebowitz Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eröffnung der Haltestelle Boniowitz für den allgemeinen Frachtgüter-Wagenladungsverkehr.
2. Eröffnung der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin für den Eilgutverkehr.
3. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der „einleitenden Bemerkungen“.
4. Aenderungen in den Kilometertabellen.
5. Aenderungen von Stationsnamen.
6. Kilometertabellen für die Ladestelle Strzebowitz.

Derselbe kann zum Preise von 6 Hellern pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der k. k. privilegirten Kaiser Ferdinands - Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 27. Januar 1898. (318)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. März d. J. ändern sich die Fahrpreise für den Verkehr von und nach der Station Paris im englisch-französisch-belgisch-nordischen Eisenbahnverbande, Tarif vom 15. Juli 1897, Theil II, Heft E. Die neuen Preise sind zum Theil höher, zum Theil niedriger gegenüber den bisherigen und sind auf den Ausgabestationen der Fahrscheinhefte zu erfahren.

Köln, den 26. Januar 1898. (319)
Königliche Eisenbahndirektion zu Köln,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Königlich preussische und preussisch-hessische Staatseisenbahnen. An Stelle der Besonderen Bestimmung 1 b zu § 12 der Verkehrsordnung — Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II der preussischen Staatseisenbahnen — tritt mit sofortiger Gültigkeit die folgende Vorschrift in Kraft:

„b) Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;

b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor

bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;

c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage."

Die vorstehende in den Tarif aufzunehmende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 24. Januar 1898. (320)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der preussischen und preussisch-hessischen Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien:

Gr. C. XII. Kohlenschaufeln und Schraubenschlüssel.
„ C. XX. Auswasch- und Füllschläuche, Schläuche zum Gasfüllen und zum Anfeuchten von Kohlen.
„ C. XXI. Klares, rothes, grünes, mattes und Milchglas.
„ C. XXII. Leder und Treibriemen für 1898/99.

Angebote hierauf sind bis spätestens zum Verdingungstermin, den 23. Februar 1898, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zimmer Nr. 6 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer Nr. 63 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 21. März 1898.

Kattowitz, den 22. Januar 1898. (321)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Ein tüchtiger
Tarifbeamter,
Leiter, bei **hohem** Salair zum baldigen Antritt gesucht. Offerten sub **J. S. 5479** an **Rudolf Mosse, Berlin SW.**

Handgeschmiedete Schienennägel
liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Rud. Kohlert jun., Graslitz,
Böhmen.
Verlangen Sie meinen neuen Preis-Kourant über alle **Blech-** und **Holzblasinstrumente, Streichinstrumente, Zithern, Trommeln etc.,** sowie aller zu genannten Instrumenten gehörigen Einzel-Bestandtheile u. Werkzeuge, dann Saiten-Etuis für sämmtliche Instrumente, Etuibeschläge etc., welcher gratis und franko zugesandt wird.
Streng solide Bedienung.
Billigste Bezugsquelle.

Eisenbahn-Fahrräder
(drei- und vierrädrige)
bewährtester Konstruktion, für Normal- und Schmalspur baut als **Spezialität** und empfiehlt billigst **die erste und älteste schlesische Eisenbahnfahrradfabrik**
von
Rudolph Williger, Haynau i. Schl.
gegründet 1886.
Referenzen: Kgl. E.-Betr.-Insp. Altona, Berlin, Breslau, Cottbus, Dortmund, Halle, Hannover, Kiel, Sorau, Oldesloe; Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn in Warschau, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien.
Illustrirte Preisliste gratis und franko.

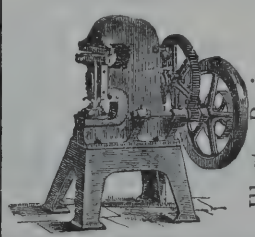
Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Kgl. Pr. silberne
Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

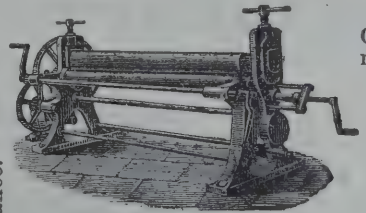
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

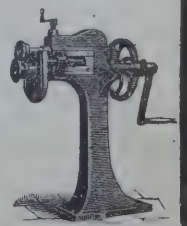
Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

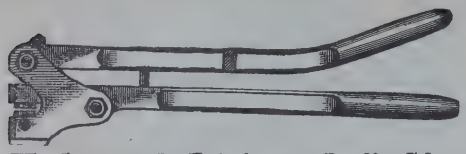


Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 63/64.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner,**

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten **1897 neumodellirten**

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen.

Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.

Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**
SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

FABRIK-ZEICHEN
LINOLEUM-FABRIK
MAXIMILIANSAU
ADLER-MARKE

Linoleum-Fabrik Maximiliansau am Rhein

liefert das **beste** unter Benutzung aller techn. Fortschritte der Neuzeit erzeugte Fabrikat unter der Bezeichnung:

System Walton. **Adler-Marke.** *System Taylor.*

Grosse Auswahl von Original-Mustern. ❄ Durchgemustertes Granitlinoleum. ❄ Vorzügl. haltbarer Farbendruck.

Vortheilhafte Bezugsquellen weist die Fabrik nach.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 10. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Februar 1898.

Inhalt:

Internation. Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft.
Der Fahrgeldtarif der I. Wagenklasse.
Welcher Zeitpunkt ist für die Anwendung der Tarife maassgebend?
Kaisers Geburtstag im Danziger Eisenbahnverein.
Vereinsmittheilungen:
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Einbeziehung der Güternebenstelle Luckau. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Bauausführungen und Beschaffungen der preuss. Eisenbahnverwaltung. — Bauliche und betriebliche Ausgestaltung der preussischen Staatsbahnen. — Dispositionsfonds zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke. — Schutz der Streckenarbeiter. — Verlegung des Vorortverkehrs der Berliner Nordbahn. — Belohnung für die Entdeckung eines Schienenbruchs. — Massenbeförderung der Sachsengänger. — Kleinbahnen im Riesen- und Isergebirge. — Geestemünde-Stade bezw. Buchholz. — Busendorf-preuss. Grenze. — Neue Verbindung zw. Skandinavien u. dem Kontinent. — Dampffähren - Verbindung Warnemünde - Gjedser. — Binnenlands-Getreidetarife. — Natureistransporte. — Binnenschifffahrt. — Deutsch-österr. Verband für Binnenschifffahrt. — Kaiser Wilhelmkanal, Tarifrage. — Dortmund-Emskanal. — Mainzer Handelskammer, 100 jähr. Bestehen. — Geburtstagsfeier des Kaisers seitens d. Stettiner Eisenbahnbeamten. — Vorzüge des öffentlichen Lebens in Deutschland. — Personalnachricht.
Deutsche Kolonien: Bahnbauten.
Oesterreich-Ungarn: Erhöhung der Betriebssicherheit im Eisenbahnverkehr. — Der Betrieb auf der Wiener Stadtb. — Doppelgleis Tulln-Gmünd. — Elektrizitätswerk in St. Anton am Arlberg. — Elektr. Beleuchtung der Eisenbahnzüge. — Ausbau der Valsuganabahn. — Grenzstation Pontebba. — Versicherung der Postbediensteten gegen Unfallsgefahr. — I. Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft. — Eisenbahngemälde. — Tarifbegünstigungen für ungar. Mehlsendungen. — Budapester Strassenbahngesellschaft.
Vereins-Ausland: Wagenmangel der italien. Mittelmeerbahn. — Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen für Stockholm. — Verbindung Astrachans mit dem russ. Bahnnetz. — Bau von Zweigbahnen im Kaukasus. — Vorschriften für den Transport von Sendungen mit Begleitern. — Die russ. Eisenbahntarife im Jahre 1897. — Allgemeine Tarifkonferenz der Vertreter der russ. Bahnen. — Russ. Südostbahnen, Steuer. — Kanadische Eisenb. Stickeen-Teslin. — Bau einer 2. Kongo-Eisenbahn. — Kohlenstationen auf dem Seewege nach Ostindien. — Eisenbahnen in der Provinz Schantung.
Allgemeines: Umwandlung des Dampfbetriebes städtischer Hoch- und Tiefbahnen in elektr. Betrieb. — Verschiebung einer Brücke. — Abenteuerliche Eisenbahn. — Neues submarines Boot.
Verein deutscher Maschineningenieure.
Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.
Bücherschau:
Grünwald, Der Bau, Betrieb und die Reparatur der elektr. Beleuchtungsanlagen.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Internationale Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft.

Zu Beginn dieses Jahres hat ein Unternehmen das Jubiläum seines 25jährigen Bestehens gefeiert, welches, in seiner Art und Ausdehnung einzig dastehend, sich von kleinen Anfängen durch geschickte Leitung zu der grössten europäischen Bedeutung aufgeschwungen hat. Es ist die Internationale Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft (Compagnie internationale des Wagons-Lits et des grands Express Européens) mit dem Hauptsitz in Brüssel und Zweigdirektionen in Berlin und Paris.

Herr Georges Nagelmackers, Ingenieur aus Lüttich, errichtete im Jahre 1872 unter der Firma Georges Nagelmackers & Co. die erste Schlafwagengesellschaft in Europa, welche von 1873 bis 1876 mit belgischem und englischem Kapital betrieben wurde. Die ersten Linien waren Wien-München, Köln-Paris und Berlin-Ostende, lagen also grossentheils schon auf deutschem Gebiet. Im Jahre 1876 wurde dann in Brüssel die „Compagnie internationale des Wagons-Lits“ gegründet und nicht lange darauf von ihr die eigenen internationalen Luxus-Expresszüge geschaffen, wonach die Gesellschaft ihrer Firma die Worte „et des grands Express Européens“ beifügte.

Sie betreibt 3 Systeme: Erstens die Einstellung von gesellschaftlichen Schlafwagen in die nationalen wie internationalen Schnellzüge, dann die Führung von Restaurationswagen über die Strecken einer oder mehrerer Bahnverwaltungen, und drittens die Durchführung eigener geschlossener Expresszüge, ganz aus gesellschaftlichem Betriebsmaterial, über die grossen, den verschiedenen Verwaltungen unterstehenden internationalen Linien Europas.

Es würde zu weit führen, hier den Gang der Entwickelung des Unternehmens im einzelnen darzulegen, wie es all-

mählich seine Fäden über den ganzen europäischen Kontinent ausbreitete, unter der wechselnden Gunst der Zeiten und der Strömungen nicht immer gleichmässig im Erfolg fortschreitend, auch von Fehlgriffen nicht verschont, aber schliesslich heute in einer Ausdehnung und Blüthe dastehend, dass bei dem Jubiläum mit berechtigtem Stolz auf das geleistete Werk und seinen Schöpfer zurückgeschaut werden konnte. Heute verfügt die Gesellschaft über ein Aktienkapital von 19 000 000 Frcs. und über ein Prioritäten-Betriebsvermögen von 22 000 000 Frcs. Wie bei fast allen Eisenbahngesellschaften und Staatsbahnverwaltungen, so hat auch bei der Internationalen Schlafwagengesellschaft die Rentabilität gewechselt. Zuletzt sind wieder 6 % Dividende gezahlt worden. Früher mit dem Eisenbahnbetrieb der Gesellschaft verbunden gewesene grosse Hotels sind unter besonderer Verwaltung abgezweigt worden, was sich als praktischer erwiesen hat. Nicht nur die Schaffung ihrer einzelnen Linien hat oft eine Unsumme von Arbeit und Geduld erfordert, sondern zeitweilig hatte die Gesellschaft auch prinzipiell mit dem Streben von Staatsverwaltungen zu kämpfen, das Eisenbahnwesen möglichst zu nationalisiren bezw. zu verstaatlichen. So wehte besonders in Preussen vor etwa 10 Jahren für die Brüsseler Gesellschaft kein günstiger Wind, die Verträge mit ihr wurden möglichst gekündigt, um auch das Schlaf- und Restaurationswagensystem ganz in eigene Regie zu übernehmen. Wenn später die Privatthätigkeit hier wieder mehr zugelassen und neue Verträge mit der Schlafwagengesellschaft geschlossen wurden, so zeugt das dafür, das wenigstens in gewissem Maasse auf diesem Gebiet seine internationale Thätigkeit und Führung grundsätzlich berechtigt ist, und dass speziell die Brüsseler Schlafwagengesellschaft Gutes leistete. Wohlangebrachten nationalen Forderungen hat sie dadurch Rechnung getragen, dass in Berlin eine eigene Zweigdirektion errichtet wurde, die derzeit unter der Leitung des Majors a. D. Herrn von der Leyen, eines Bruders des bekannten Fachmannes und Eisenbahnschriftstellers im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und des Herrn Siepermann steht. Auch werden betreffs der Materialbeschaffung die Industrien der betreffenden Länder in billigem Verhältniss, je nach der Zahl der Kilometer, welche die Gesellschaftslinien in ihnen umfassen, berücksichtigt. Aehnlich ist es betreffs des Personals.

Am 4. v. Mts. feierte nun die Gesellschaft in Lüttich zu Ehren des Herrn Nagelmackers das Fest ihres 25jährigen Bestehens. Den Vorsitz führte der Präsident des Aufsichtsraths Herr Neef-Orban, welcher die Festrede hielt und auf den König von Belgien toastete. Herrn Neef antwortete der Gouverneur von Lüttich, dann sprach Generaldirektor Nagelmackers, der seinerseits von Direktor Schröder-Brüssel mit folgender Ansprache geehrt wurde:

„Herr Generaldirektor! Dem Ruf unseres Präsidenten entsprechend, sind wir alle herbeigeeilt, um Ihnen aus Anlass des 25. Jahrestages der Einführung der ersten Schlafwagen in Europa, welchen die Schaffung von Restaurationswagen und grossen internationalen Zügen folgte, unsere Huldigungen darzubringen. Aus sehr bescheidenen Anfängen haben Sie mit einer ausserordentlichen Ausdauer die grössten Schwierigkeiten zu überwinden gewusst, um zu einer Ausnahmsstellung zu gelangen, welche von allen Eisenbahnen auf dem Kontinent anerkannt wird. Ich, der das Glück gehabt, Ihr Gefährte während dieses Vierteljahrhunderts zu sein, bin mehr wie jeder andere in der Lage zu beurtheilen, was Sie geschaffen haben; aber ich will vor allem von Ihrer unerschöpflichen Herzensgüte sprechen, durch welche Sie sich so viele Menschen zu verbinden wussten! Durch das Schicksal in eine Vermögenslage gestellt, die Ihnen erlaubt haben würde, wie viele andere in einem dolce far niente zu leben, haben Sie eine thätige Existenz vorgezogen und schon im Alter von 24 Jahren übersetzten Sie den Ozean, getrieben nach dem Unbekannten. Dort, in jenem Amerika, dem Lande der freien Arbeit, konnten Sie sich überzeugen, dass die Arbeit allein das wahre Glück gibt. Seitdem war Ihr Platz unter den Arbeitern. Heute schaaren sich diese um Sie, um Ihnen zu danken, dass Sie während dieses Vierteljahrhunderts einen wahren Kultus der Humanität geübt haben. Wir danken Ihnen dafür, indem wir Ihnen sagen, dass wir Sie lieben. Die Liebe seines Nächsten zu verdienen gewusst zu haben, ist die höchste Belohnung, welche Sie beanspruchen können. Empfangen Sie also in unser aller Namen dieses schöne Pfand der Dankbarkeit. Wir werden nun eine zweite Periode der Arbeit beginnen, die Zukunft öffnet sich gross und schön vor uns, aber niemand weiss, was sie uns vorbehält. Gewiss ist, dass Sie sich unsere Ergebenheit erworben haben, und dass wir Ihre Anhänglichkeit an Ihren besten Freund, den Präsidenten Neef-Orban, theilen. Ich wage den Wunsch auszusprechen, dass die Söhne sich ihrer Väter würdig zeigen, und dass die beiden Namen Nagelmackers und Neef an der Spitze unserer Verwaltung nicht erlöschen. Meine Herren und Kameraden, ein dreifaches Hurrah Herrn Georges Nagelmackers, unserem tapferen und verehrten Generaldirektor!“

Auch Herrn Direktor Schröder in Brüssel, welcher Herrn Nagelmackers von Anfang an zur Seite gestanden und schon vor der Bildung der Gesellschaft für dieselbe thätig war, wurde bei der Jubiläumsfeier vielfache Anerkennung zu theil.

Die Internationale Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft hat ihre Unternehmungen auch äusserlich stets mit einem grossen Zuge, bildlich gesprochen, zu inauguriren gewusst und dadurch nicht nur sich selbst genützt, sondern einem Ziele des Verkehrs, einer schönen Aufgabe der Eisenbahnen, Völker und Menschen einander auch geistig und gesellschaftlich näher zu bringen, gute Dienste geleistet. Dafür war maassgebend die Eröffnungsfahrt des Orient-Expresszuges nach Konstantinopel im Oktober 1883, an der belgische, holländische, deutsche, französische, österreichisch-ungarische, rumänische, türkische usw. Eisenbahnfachleute und Gäste theilnahmen und die allen in unvergesslicher Erinnerung bleiben wird.

Besonders das Gebiet der internationalen Express-Luxuszüge hat die Gesellschaft im Laufe der letzten anderthalb Jahrzehnte mit Eifer und gutem Erfolge ausgebildet. Die bei der letzten Eröffnungsfahrt für den Nord-Süd- (Brenner-) Express ausgegebene Tabelle weist 18 grosse internationale Luxuszüge aus: Nordexpress Ostende-Berlin; Nordexpress Ostende-St. Petersburg; Ostende-Wien-Express; Ostende-Wien-Constanza-Express; Ostende-Wien-Triest-Express; Wien-Nizza-Cannes-Express; Nord-Süd- (Brenner-) Express; Orient-Express Paris-Wien; Orient-Express Paris-Belgrad-Konstantinopel; Orient-Express Paris-Bukarest-Konstantinopel; Calais-Méditerranée-Express; Méditerranée-Express; Marseille-Bombay-Express; Calais-Rom-Express; Südexpress Paris-Madrid-Lissabon; Peninsulaire-Express London-Brindisi; Riviera-Express St. Petersburg-Ventimiglia.

So zeigt ein Blick auf die Karte, dass mit Ausnahme Skandinaviens, Englands und Griechenlands, welch letzteres überhaupt noch nicht mit dem europäischen Eisenbahnnetz verbunden ist, alle europäischen grösseren Staaten von der Internationalen Schlafwagengesellschaft durchzogen und bedient werden. Von ihren Schlafwagenlinien zählt sie 57, von ihren Speisewagenlinien 58 auf, dazu kommen noch 4 Salonwagenlinien. Eine Reihe von neuen Projekten ist im Werke, so die Abzweigung des Ostende-Wien-Express von Würzburg nach München als London-Münchener Express, der sogenannte Salzkammergut-Express; Ausbau des Engadiner Express nach Innsbruck als Paris-Tiroler Express; ein Schlafwagendienst von Moskau nach Sebastopol usw.

Die Gesellschaft stattet jede Garnitur ihrer Luxuszüge mit einer Anzahl von Schlafwagen aus, die durch gedeckte Uebergänge untereinander verbunden sind und ein gefahrloses Cirkuliren von Wagen zu Wagen zu dem ebenfalls jeder Garnitur beigefügten Rauch- und Speisewagen gestatten. Die Schlafwagen, welche abgetrennte Schlafplätze für 2 bezw. 1 Person enthalten und mit allem Komfort ausgestattet sind, werden tagsüber zu bequemen kleinen Separatsalons umgewandelt und bieten sonach die Annehmlichkeit eines kombinirten, ambulanten Schlaf- und Wohnzimmers, wie in den Schlafwagen der preussi-

schen und anderen Staatsbahnverwaltungen. Die Internationale Schlafwagengesellschaft beansprucht für ihre Luxuszüge von den Bahnverwaltungen nur die Stellung der Zugkraft und eine rasche Zugdurchführung, liefert ihnen dagegen den Betrag der Einnahmen (I. Klasse) ab und behält für sich den Zuschlag, der ungefähr 20 % von dem Preise eines Billets I. Klasse beträgt. Einzelne ihrer Luxuszüge haben sich nur schwer durchgerungen, andere haben von Anfang an den besten Erfolg gehabt. Der erst im November eröffnete Brenner-Express, welcher nach den bald zu erwartenden weiteren Anschlüssen in Italien eine grosse Zukunft haben dürfte, der aber vorerst nur bis Verona verkehrte, ist leidlich besetzt; merkwürdigerweise aber bisher erheblich besser von München südwärts, als zwischen Berlin und München, obwohl der Zug die Strecke zwischen der preussischen und Reichshauptstadt und der bayerischen Hauptstadt in nur 10 Stunden, d. i. $2^1/_2$ Stunden weniger als die bisher kürzeste Zugverbindung, zurücklegt. Nach allen Richtungen hin durchkreuzen diese schnellsten Luxus-Expresszüge Europa: von Petersburg nach Lissabon, vom Aermelkanal zum Schwarzen Meer, von der Nordsee bis zum Süden Italiens.

Wie der Erfolg ihrer 25jährigen Vergangenheit der Internationalen Schlafwagen- und Expresszuggesellschaft ihr eine weitere günstige Zukunft gewährleistet, so können wir auch uns den Gratulationen und guten Wünschen, welche ihr aus Anlass ihres Jubiläums dargebracht wurden, aufrichtig anschliessen.

O. B.

Der Fahrgeldtarif der I. Wagenklasse.

Wenn man die zahlreichen Vorschläge betrachtet, die zum Zwecke einer Reformirung und Ermässigung der Personentarife den Eisenbahnverwaltungen unterbreitet werden, dann muss man sich wundern, wie wenig dabei an die jetzige fast unbegreifliche Begünstigung der I. Wagenklasse gedacht wird. Man bleibt immer in der alten guten Progression: 2, 4, 6, 8, indem man sie in 1, 2, 3, 4 oder $1^1/_2$, 3, $4^1/_2$ und 6 verwandelt wissen will, je nachdem das Maass der gewünschten Tarifherabsetzung grösser oder bescheidener beansprucht wird. Dass die I. Wagenklasse viel schärfer herangezogen werden muss, wenn man nicht die anderen Klassen ungerecht behandeln will, daran wird selten gedacht.

In einem Artikel in Nr. 81 Jahrg. 1897 d. Ztg. war auf Grund statistischer Ziffern nachgewiesen, wie wenig die I. Wagenklasse im Verhältnisse zu den anderen Klassen benutzt wird und einbringt und wie wenig Existenzberechtigung ihr zugesprochen werden kann. Nun ist ja allerdings nicht zu verhehlen, dass die deutsche Eisenbahnstatistik, insofern sie den Antheil der einzelnen Wagenklassen am gesammten Personenverkehr darstellt, nicht ganz zuverlässig um deswillen ist, weil vielfach zwei Fahrkarten III. Klasse an Stelle einer solchen I. Klasse dann benutzt werden, wenn Karten I. Klasse nicht aufliegen. Trotzdem ist es nicht sehr wahrscheinlich, dass das Bild durch eine wirkliche Zählung der Reisenden aller Klassen wesentlich geändert würde. Dies beweisen u. a. wieder die in Nr. 6 Jahrg. 1898 d. Ztg. veröffentlichten Ziffern über die Benutzung der württembergischen Landeskarten und der badischen Kilometerhefte (S. 81 und 87). Bei den ersteren war im Jahre 1897 die I. Klasse mit 0,07 % (!), bei den badischen Heften im Jahre 1896 mit 0,7 % betheiligt. Es ist eben ganz zweifellos, dass im Geschäftsverkehr die I. Wagenklasse eine ganz unbedeutende Rolle spielt und dass sie einen Schein von Berechtigung nur in den dem grossen Verkehre dienenden Schnellzügen hat.

Wie aber steht es nun mit der Gegenleistung eines Reisenden I. Klasse für die Aufwendungen, die für ihn die Eisenbahnverwaltung macht? Bezahlt er sein Fahrgeld in gleichem Verhältnisse, wie der Reisende der III. Klasse, und den Zuschlag für den höheren Komfort, den er in der höheren Klasse geniesst?

Um diese Frage zu beantworten, dazu genügt ein einfaches Rechenexempel, das sich auf die statistischen Angaben über die zweifellos unzureichende Ausnützung der Wagenplätze nicht zu stützen braucht.

Die in den letzten Jahren für durchgehende Züge gebauten Personenwagen mit Seitengängen enthalten in einem Abtheil I. Klasse 4, in einem solchen II. Klasse 6 und in dem III. Klasse in der Regel 8 Plätze. Wird ein solcher Abtheil voll besetzt, so bringt nach den z. Zt. bestehenden preussischen Tarifsätzen für Schnellzugs-Fahrkarten

1 Abtheil I. Kl. $4 \times 9{,}00 = 36{,}00$ ₰ auf 1 km
1 „ II. „ $6 \times 6{,}67 = 40{,}02$ „ „ 1 „
1 „ III. „ $8 \times 4{,}67 = 37{,}36$ „ „ 1 „

oder mit Rückfahrkarten

in I. Kl. $4 \times 6{,}0 = 24$ ₰
„ II. „ $6 \times 4{,}5 = 27$ „
„ III. „ $8 \times 3{,}0 = 24$ „

Hiernach bringt in allen Fällen ein vollbesetztes Abtheil I. Klasse 3—4 ₰ auf jedes Kilometer weniger als die II. Klasse und im günstigsten Fall gerade so viel wie ein Abtheil III. Klasse ein.

Die Platzkartengebühr macht die Sache nicht besser. Bei einer Entfernung von 100 km z. B. stellt sich das Fahrgelderträgniss in einem D-Zuge wie folgt:

in einem Wagenabtheil I. Kl. 36,00 ℳ + 4 ℳ = 40,00 ℳ
„ „ „ II. „ 40,02 „ + 6 „ = 46,02 „
„ „ „ III. „ 37,36 „ + 4 „ = 41,36 „

Hier wird durch die gleich hohe Festsetzung der Platzkartengebühr für die beiden ersten Klassen auch die II. Klasse im Verhältniss zur I. ganz wesentlich benachtheiligt.

Es bedarf keines besonderen Nachweises, dass dieses Verhältniss eine unhaltbare Begünstigung der I. Klasse auf Kosten der anderen auch dann bedeutet, wenn man bezüglich der Ausnutzung der Wagenplätze die I. Klasse in eine Reihe mit den anderen Klassen stellen könnte, was ganz ausgeschlossen erscheint.

Die volle Beleuchtung erfahren jene Ziffern aber erst, wenn man ihnen die Kosten für die Wagenbeschaffung gegenüberstellt. Wenn ein D-Wagen mit 2 Abtheilen I. und 3 Abtheilen II. Klasse in den letzten Jahren etwa 40 000 ℳ kostete, so entfällt danach auf ein Abtheil mindestens 8 000 ℳ (auf die I. Klasse etwas mehr, auf die II. etwas weniger). Dagegen kostete ein solcher Wagen mit 8 Abtheilen III. Klasse kaum die Hälfte, sodass hier auf ein Abtheil höchstens 2 500 ℳ zu rechnen sind.

Weniger ungünstig stellen sich die Ertragsziffern bei den älteren Kupeewagen mit 6 Plätzen I., 8 Plätzen II. und 10 Plätzen III. Klasse. Bei voller Besetzung bringen hier auf 1 km und mit einfachen Personenzugfahrkarten ein:

1 Wagenabtheil I. Kl. $6 \times 8 = 48$ ₰
1 „ II. „ $8 \times 6 = 48$ „
1 „ III. „ $10 \times 4 = 40$ „

Immerhin ist auch hier die I. Klasse im Verhältniss zur II. in einem unberechtigten Vortheil.

Die jetzige Fahrpreisabstufung kann deshalb besonders bei den norddeutschen Bahnen als eine richtige nicht bezeichnet werden und wenn man früher oder später auf eine Ermässigung der Personentarife zukommt, dann möge man doch ja nicht die I. Wagenklasse gerade so behandeln wie die III. Eine Ermässigung des Tarifes für die I. Klasse würde weder nothwendig noch billig sein.

Die süddeutschen Bahnen haben ihre Personentarife einigermaassen treffender normirt. Dort bleibt wenigstens in jedem Falle das Erträgniss der I. Wagenklasse etwas höher, wie das der III. Immerhin sind auch hier die Schnellzugsätze

der I. Wagenklasse zu niedrig, so dass ein vollbesetztes Abtheil II. Klasse mehr einbringt als ein solches I. Klasse.

Auch wenn man in Rücksicht zieht, dass den Kosten des Transportes gegenüber die Verzinsung und Amortisation der Kosten für den Wagenbau und die Unterhaltungskosten der Wagen nur eine untergeordnete Rolle spielen, so muss doch eine rationelle Abstufung der Personentarife wenigstens die Möglichkeit verhindern, dass die Reisenden eines vollbesetzten Abtheiles der niedereren Wagenklasse gerade so viel oder gar noch mehr Fahrgeld einbringen, als diejenigen einer höheren Klasse. Die schärfere Heranziehung der I. Wagenklasse würde dann auch die gute Folge haben, dass sie überall da verschwände, wo sie nicht nöthig ist.

Welcher Zeitpunkt ist für die Anwendung der Tarife maassgebend?

Von Offizial Dr. **Reindl** in München.

In Nr. 82 Jahrg. 1897 d. Ztg. hat Herr Dr. Schlesinger eine eingehende Erörterung der vorstehenden Frage[1]) gegeben und ist dabei zu dem Schlusse gelangt, dass „maassgebend sei für die Gültigkeit der anzuwendenden Tarife der Tag der Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe zur Beförderung seitens der Umkartirungsstation."

Der Herr Verfasser stützt diese seine Ansicht darauf, dass sowohl nach deutschem als nach internationalem Frachtrecht eine Transportgemeinschaft der Bahnen hinsichtlich der Frachtberechnung, welche wohl zur Vertrags-, nicht aber zur Transportausführung gehöre, nicht bestehe, dass daher die Berechnung (und Einhebung) der Frachtgebühren ein selbständiges Recht jeder einzelnen Bahn und zwar nach Maassgabe des Umfanges, der Art und der Zeit der von ihr zu bewirkenden Transportleistung bilde, und dass demnach die Berechnung der Fracht nach den zur Zeit der zu bewirkenden Transportleistung, d. i. bei Umkartirung nach den zur Zeit der Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe seitens der Umkartirungsstation geltenden Tarifen zu geschehen habe.

Ich kann den von Herrn Dr. Schlesinger für seine Auffassung vorgebrachten Gründen keine entscheidende Bedeutung beimessen und bin der Meinung, dass er bei seiner Beweisführung zuweilen, ohne es zu merken, in Widersprüche verfallen ist.

Der Frachtvertrag ist sowohl nach deutschem als nach internationalem Eisenbahntransportrecht seinem Wesen nach ein entgeltlicher. Der Frachtführer verspricht Herbeiführung eines Erfolges (Ausführung des Transportes), der Absender Bezahlung des Frachtpreises (selbst oder durch den Empfänger) nach Maassgabe der hierüber veröffentlichten, zu Recht bestehenden Tarife. Wenn nun nach Art. 27 Abs. 1 und 2 des Internationalen Uebereinkommens und § 74 Abs. 1 und 2 der Verkehrsordnung der Frachtvertrag zwischen Absender und Annahmebahn für die ganze Transportstrecke, also auch für die auf die Annahmebahnen folgenden Bahnen, abgeschlossen wird, so muss sich dieser Vertragsabschluss doch auf alle wesentlichen Bestandtheile des Frachtvertrages, also auch auf die Preisvereinbarung, nicht blos, wie Herr Dr. Schlesinger annimmt, auf die Transportausführung, beziehen. Der Frachtvertrag kann hinsichtlich der rechtlichen Beurtheilung seiner wesentlichen Bestandtheile nicht auseinander gerissen und nach wesentlich verschiedenen Zeitmomenten betrachtet, sondern muss in seiner Totalität aufgefasst und rechtlich gewürdigt werden. Es ist aber anerkannter Rechtsgrundsatz, dass die Beurtheilung eines Vertragsverhältnisses lediglich nach den im Zeitpunkte des Vertragsabschlusses geltenden Bestimmungen und Normen zu erfolgen habe, und es ist weder im deutschen noch im internationalen Frachtrecht eine Vorschrift enthalten, welche der Anwendung dieses Grundsatzes zuwiderlaufen würde. Weder aus den Verhandlungen der Berner Konferenzen über Art. 11 des Internationalen Uebereinkommens noch aus dem Wortlaute des Art. 27 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens und des § 74 Abs. 2 der Verkehrsordnung kann ein gegentheiliger Schluss gezogen werden. Aus den Verhandlungen der Berner Konferenzen geht nämlich nur hervor, dass die Delegirten der einzelnen Vertragsstaaten es ablehnten, für das ganze Geltungsgebiet des internationalen Frachtrechtes ein einheitliches Tarifsystem oder gemeinsame Grundsätze bezüglich der Höhe der Transportpreise aufzustellen[2]), nicht aber, dass sie bezüglich der Frage, welche Tarife im einzelnen Falle anzuwenden seien, eine von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen über die Beurtheilung von Vertragsverhältnissen abweichende Norm aufstellen wollten. Und wenn sodann Art. 27 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens und § 74 Abs. 2 der Verkehrsordnung bestimmen, dass die nachfolgende Bahn „nach Maassgabe des Frachtbriefes" in den Frachtvertrag eintrete, so kann dieses doch nichts anderes heissen, als „nach Maassgabe der durch den Abschluss des Frachtvertrages begründeten Rechte und Pflichten, für welche der Frachtbrief Beweismittel ist."[3]) Zu den durch den Abschluss des Frachtvertrages begründeten Rechten der Bahnen einerseits und Pflichten des Absenders andererseits gehört aber auch die Bezahlung des, wenn auch nicht immer sofort ziffermässig festgestellten, so doch nach Maassgabe der im Zeitpunkt der Vertragsschliessung gültigen und auch im Frachtbrief in Bezug genommenen Tarife[4]) zu berechnenden Transportpreises.

Die Richtigkeit dieser Auffassung ergibt sich auch aus Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens und § 61 der Verkehrsordnung, wonach einerseits der Absender die Fracht bei Aufgabe des Gutes berichtigen kann und auf die Berechnung der Gesammtfracht, wenn dies möglich ist, einen Anspruch[5]) hat, und andererseits die Bahn bei gewissen Gütern die sofortige Bezahlung der Fracht verlangen kann. Diese Bestimmung hat ohne Zweifel zur Voraussetzung, dass eben nur die im Zeitpunkte des Vertragsabschlusses gültigen Tarife maassgebend sind und sie wäre praktisch undurchführbar, wenn die Auffassung des Herrn Dr. Schlesinger richtig wäre. Denn die Eisenbahn kann nie im voraus wissen, zu welchem Zeitpunkte

---

[1]) Herr Dr. Schlesinger hat die Frage in die Form gekleidet: „Welcher Zeitpunkt ist maassgebend für die Gültigkeit der anzuwendenden Tarife?" Mit dieser Fassung wird der Kernpunkt der Frage nicht getroffen. Denn es handelt sich nicht darum, festzustellen, zu welchem Zeitpunkte ein Tarif Gültigkeit erlangt hat, sondern darum, festzustellen, welcher Zeitpunkt für die Anwendung eines zu Recht bestehenden, gültigen Tarifes auf einen einzelnen Transport maassgebend ist.

[2]) Vergl. Gerstner, Kommentar zum Internationalen Uebereinkommen S. 198.

[3]) Vergl. auch Eger, Verkehrsordnung S. 421; R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 211, 212; Eger, Internationales Uebereinkommen S. 500.

[4]) Vergl. die im Frachtbriefe enthaltene Bemerkung: „Sie erhalten die nachstehend verzeichneten Güter usw."

[5]) Die gegentheilige Ansicht des Herrn Dr. Schlesinger erscheint nach dem Wortlaute des Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens und des § 61 der Verkehrsordnung nicht richtig. Der Absender hat nach diesen Bestimmungen das Recht, die Sendung zu frankiren und nur dann, wenn die Fracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, kann die Hinterlegung eines ungefähren Betrages gefordert werden.

das Gut an die folgenden Bahnen übergeben werden wird und welche Tarife daher auf den jeweils folgenden Bahnen zur Anwendung zu kommen hätten, sie könnte daher auch in dem Falle, in welchem ein direkter Tarif zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation bestände, niemals die Frankaturfracht mit Sicherheit berechnen. Wenn Herr Dr. Schlesinger hiergegen einwendet, dass durch die Vereinbarung direkter Tarife ja eine freiwillige Frachtberechnungsgemeinschaft zwischen den betheiligten Bahnen geschaffen und ein durch die Publikation auch dem Verfrachter gegenüber wirksamer Verzicht der nachfolgenden Bahnen auf ihr selbständiges Frachtberechnungsrecht statuirt werde, und dass daher in diesem Falle selbstredend nur ein Zeitpunkt für die Frage des anzuwendenden Tarifes maassgebend sein könne, so lässt er dabei völlig ausser Acht, dass auch der Absender ein Recht auf Berechnung des Transportpreises nach Maassgabe der hierüber aus dem Internationalen Uebereinkommen bezw. der Verkehrsordnung sich ergebenden Rechtsgrundsätze, demnach, wenn die Ansicht des Herrn Dr. Schlesinger richtig ist, nach Maassgabe der zur Zeit der durch die einzelnen Bahnen erfolgenden Transportleistung bestehenden Tarife, hat und dass ihm dieses Recht nicht durch eine zwischen den Bahnen unter einander geschlossene Vereinbarung genommen werden kann. Der Absender wäre daher trotz des Bestehens eines direkten Tarifes stets berechtigt, zu verlangen, dass ihm nachgewiesen würde, ob nicht auf einer oder auf mehreren Bahnen zu der Zeit, während welcher sie den Transport ausführten, Tarife bestanden haben, bei deren Anwendung gegenüber dem direkten Tarife eine billigere Fracht hätte erzielt werden können. Und wenn Herr Dr. Schlesinger etwa weiter geltend machen wollte, der Absender sei an den von den Bahnen unter sich eingegangenen Verzicht auf deren selbstständiges Frachtberechnungsrecht ebenfalls gebunden, so wäre dies nur in den Fällen zutreffend, in welchen der Absender die Abfertigung des Gutes nach dem direkten Tarife ausdrücklich verlangt und dadurch diesem Verzichtsvertrage seinerseits beigetreten wäre, nicht aber in den bei weitem häufigeren Fällen, in denen eine bestimmte Bezeichnung der Tarife im Frachtbriefe nicht erfolgt ist.

Aus der Einheitlichkeit des Frachtvertrages für die ganze Beförderungsstrecke ergibt sich nothwendigerweise, dass, wenn eine Aenderung der reglementarischen Bestimmungen während der Dauer des Transportes eintritt, diese Aenderung für den bereits verabredeten Transport keine Anwendung finden kann. Dies wird von Herrn Dr. Schlesinger auch eingeräumt. Warum sollte das gleiche nicht auch bei den Tarifen gelten? Mit dem Hinweis des Herrn Dr. Schlesinger, „dass dem Reglement eine ganz andere Stellung und Bedeutung zukomme, als dem Gebührentarife, nachdem das erstere die das Rechtsverhältniss normirende Basis des Frachtvertrages und daher auch des für die Gesammttransportstrecke einheitlich erfolgenden Vertragsabschlusses darstelle, während der Gebührentarif nichts anderes sei als das Verzeichniss der von einem bestimmten Zeitpunkte an ausschliesslich gültigen Frachtpreisansätze, welches ganz unabhängig vom Reglement eingeführt, abgeändert und aufgehoben werden könne", ist der in dieser Hinsicht gegen seine Auffassung geltend gemachte Einwand noch keineswegs widerlegt. Denn abgesehen davon, dass die Tarifsätze häufig erstellt sind unter der Voraussetzung, dass auch bestimmte Beförderungsbedingungen auf den Transport zur Anwendung kommen, ist nicht einzusehen, warum nicht auch der im Zeitpunkte des Vertragsabschlusses gültige Gebührentarif zu der „das Rechtsverhältniss normirenden Basis des Frachtvertrages" gehören soll, nachdem doch die Festsetzung des Transportpreises ebenso ein wesentlicher Bestandtheil des Frachtvertrages ist, wie die Uebernahme der Transportleistung durch die Bahn unter den im Reglement enthaltenen Bedingungen, und ebenso wenig ist es erklärlich, warum nicht ein innerhalb eines bestimmten Staatsterritoriums von einem bestimmten Zeitpunkte an ausser Kraft gesetzter Tarif für die noch vor diesem Zeitpunkte abgeschlossenen Frachtverträge solle Anwendung finden können. Die Aufhebung eines Tarifes bedingt doch noch nicht, wie Herr Dr. Schlesinger annimmt, ein absolutes Verbot der Anwendung dieses Tarifes! Wäre die Annahme eines solchen Verbotes zutreffend, so dürfte Herr Dr. Schlesinger nicht, wie er dies nach seiner Auffassung doch thun müsste, die Fracht für ein beispielsweise am 30. Januar von A. nach C. aufgegebenes Gut, welches am 31. Januar von der Zwischenstation B. übernommen und am 1. Februar umkartirt und nach C. weiter befördert wurde, nach dem am 31. Januar für die Strecke B. bis C. noch gültig gewesenen Tarif berechnen obwohl die Beförderungsleistung erst am 1. Februar ausgeführt wurde und von diesem Tage an ein anderer Tarif in Kraft getreten ist. Warum nun ein Tarifsatz, der im Zeitpunkte einer thatsächlichen Beförderungsleistung nicht mehr in Geltung ist, dann noch für diese Beförderungsleistung solle Anwendung finden können, wenn das Gut noch unter seiner Herrschaft von der befördernden Bahn übernommen worden ist, nicht dagegen auch dann, wenn er bereits vor dieser Uebernahme, aber erst nach Abschluss des Frachtvertrages, ausser Geltung getreten ist, vermag ich nicht einzusehen. Herr Dr. Schlesinger wird mir zwar einwenden, dass ja die Zeit der zu bewirkenden Transportleistung von wechselnder Länge sei und dass daher nur ein fixer und für alle Tarifstrecken nach den gleichen Umständen bestimmbarer Zeitpunkt für die Frage nach der Anwendung der Tarife in Betracht kommen, als solcher fixe Zeitpunkt aber nur die Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe durch die Zwischenbahn gelten könne. Aber gerade hier zeigt sich der Mangel einer konsequenten Durchführung des von Herrn Dr. Schlesinger aufgestellten Grundgedankens, dass die Zeit der thatsächlichen Transportleistung für die Berechnung der Fracht maassgebend sein soll. Denn wenn diese Zeit wirklich ausschlaggebend sein soll und wenn sie, da sie von wechselnder Länge ist, auf einen fixen Zeitpunkt zurückgeführt werden müsse, warum soll dann dieser Zeitpunkt gerade die Uebernahme des Gutes mit dem Frachtbriefe sein und nicht, was wenigstens konsequenter wäre, der Zeitpunkt, zu welchem die Transportleistung von der einzelnen Zwischenbahn faktisch begonnen wird? Dieser letztere Zeitpunkt könnte doch ebenso sicher, als der Zeitpunkt der Uebernahme des Gutes, festgestellt werden und der Mangel, dass er innerhalb des Zeitraumes der gesetzlichen Lieferfrist in die Willkür der Bahnen gestellt wäre, wäre ihm, wie später noch gezeigt werden wird, mit dem Zeitpunkte der Uebernahme des Gutes nur gemein. Wenn aber gerade der Zeitpunkt der Uebernahme des Gutes von Herrn Dr. Schlesinger aus dem Grunde gewählt worden sein sollte, weil erst mit diesem Zeitpunkte von der übernehmenden Bahn die Ausführung des Transportes für ihre Linien versprochen werde, so wäre dieser Grund nach den Regeln des zwischen den einzelnen am Transporte betheiligten Bahnen kraft Gesetzes herrschenden Korrealitätsverhältnisses unzutreffend, weil die erste Bahn den Frachtvertrag als Vertreterin aller übrigen Bahnen abschliesst und demnach mit rechtsverbindlicher Kraft auch für die folgenden Bahnen die Ausführung des Transportes für die ganze Beförderungsstrecke verspricht.[6])

Wenn Herr Dr. Schlesinger mit besonderem Nachdrucke zur Begründung seiner Auffassung darauf hinweist, dass „sozusagen infolge praktischer Selbstverständlichkeit seit jeher die Frachtberechnung in der Regel auch thatsächlich zur Zeit der zugehörigen Transportleistung vorgenommen worden sei und dass eine kaum zu bestreitende Präsumption dafür spreche, dass dem Gesetzgeber, wo er nicht zweifellos eine andere Ansicht

[6]) Vergl. R.-O.-H.-G. Bd. 11 S. 211; Eger, Internationales Uebereinkommen S. 491; Gerstner, Internationales Uebereinkommen S. 316; Rosenthal, Internationales Uebereinkommen S. 49.

kundgegeben habe, bereits vorhandene, gewohnheitsrechtlich herausgebildete Zustände als Voraussetzungen seiner Diktate vorgeschwebt haben", so ist mit diesem Hinweis weder gegen die hier vertretene Ansicht, noch für jene des Herrn Dr. Schlesinger etwas bewiesen. In letzterer Hinsicht deshalb nicht, weil Herr Dr. Schlesinger dann immer noch den Beweis schuldet, dass in der Praxis seit jeher auch der Zeitpunkt der Uebernahme des Gutes als der Zeitpunkt der „zugehörigen Transportleistung" betrachtet worden sei; in ersterer Hinsicht aber aus dem Grunde nicht, weil diese Behauptung des Herrn Dr. Schlesinger thatsächlich nicht zutreffend ist. Denn die Frachtberechnung erfolgt sowohl im Falle der Frankirung des Gutes, als im Falle der Frachtüberweisung bei oder sofort nach dem Abschlusse des Frachtvertrages für die ganze Beförderungsstrecke und nur bei Umkartirungen im Zeitpunkte der Umkartirung. Das ist doch gewiss nicht immer oder nicht in der Regel „Zeitpunkt der zugehörigen Transportleistung"? Wenn daher in dem zufälligen Zeitpunkte der ziffermässigen Feststellung der Fracht (der Frachtberechnung) überhaupt eine beweiskräftige Bedeutung für die Frage, welche Tarife dieser Berechnung zu Grunde zu legen seien, liegen würde, so könnte dieselbe doch nur dahin gehen, dass der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses oder der Umkartirung für die Entscheidung der Frage maassgebend seien. Von einem gewohnheitsrechtlichen Zustande vollends hier zu sprechen, geht um deswillen nicht an, weil alle Voraussetzungen für die Annahme eines gewohnheitsrechtlich herausgebildeten Rechtsschutzes fehlen.

Auch die Ausführungen des Herrn Dr. Schlesinger, mit welchen er sich gegen einige weitere, seiner Auffassung entgegenstehende Punkte wendet, scheinen mir keine genügende Widerlegung dieser Einwände zu enthalten.

Vor allem halte ich den vom Standpunkte des praktischen Verkehrslebens aus vorgebrachten Einwand, dass der Absender beim Vertragsabschluss nur mit den in diesem Zeitpunkte zu Recht bestehenden Tarifen rechnen könne, durch den Hinweis des Herrn Dr. Schlesinger auf die in den Publikationsvorschriften festgesetzten Intervalle zwischen Ankündigungs- und Gültigkeitstermin der Tarife noch keineswegs entkräftet. Denn da der Absender nicht weiss und nicht wissen kann, wenn das Gut der folgenden oder einer der folgenden Bahnen übergeben werden wird, dieser Zeitpunkt der Uebergabe aber nach Herrn Dr. Schlesinger's Auffassung für die Anwendung der Tarife maassgebend sein soll, so kann der Absender mit den während der Dauer des Transportes in Gültigkeit tretenden Tarifen auch dann nicht rechnen, wenn er bei Vertragsabschluss weiss, mit welchem Tage die Gültigkeit dieser Tarife beginnt.

Des weiteren sind auch die gegen den Einwand, dass nach Art. 27 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens (§ 74 Abs. 2 der Verkehrsordnung) der Eintritt der folgenden Bahn in den Frachtvertrag „nach Maassgabe des Frachtbriefes" erfolge, und dass somit auch nach jeder Richtung das im Frachtbriefe angebrachte Datum des Vertragsabschlusses maassgebend sei, von Herrn Dr. Schlesinger gemachten Bemerkungen nicht durchschlagend. Dass die Worte „nach Maassgabe des Frachtbriefes" nicht den ihnen von Herrn Dr. Schlesinger unterstellten engen Sinn haben, ist bereits oben näher ausgeführt worden. Damit ist aber auch die Argumentation des Herrn Dr. Schlesinger, wonach der in Streit stehende Grundsatz nicht aus dem Frachtbriefinhalte, sondern aus dem allgemeinen Inhalte des Internationalen Uebereinkommens selbst abgeleitet werden könne, hinfällig. Für das deutsche Frachtrecht kommt überdies noch in Betracht, dass der Verkehrsordnung nicht Gesetzeskraft innewohnt, dass daher die Bestimmungen derselben erst durch den Abschluss des Frachtvertrages im einzelnen Falle zur lex contractus werden, und dass deshalb — selbst wenn die Annahme, der hier in Frage stehende Grundsatz ergebe sich nicht aus dem speziellen Inhalte des Frachtbriefes, sondern aus dem allgemeinen Inhalte der frachtrechtlichen Normen, richtig wäre — dieser allgemeine Inhalt immer nur auf Grund des für den einzelnen Fall abgeschlossenen Frachtvertrages und des hierüber ausgestellten Frachtbriefes für die folgenden Bahnen bindend sein könnte.

Wenig befriedigend ist auch die von Herrn Dr. Schlesinger versuchte Widerlegung des Einwandes, dass die Erreichung einer bestimmten Zwischenstation innerhalb der Gesammtlieferfrist nicht an einen bestimmten Zeitpunkt geknüpft sei, und dass daher auf mehrere, gleichzeitig in derselben Relation aufgegebene Sendungen eventuell verschiedene Tarife in Anwendung gelangen können. Denn wenn Herr Dr. Schlesinger in dieser Hinsicht bemerkt, dass die freie Benutzung der Gesammtlieferzeit ein den Bahnen gewährleistetes Recht sei, und dass nach allgemeinem Rechtsgrundsatze niemand, der von seinem Rechte Gebrauch mache, einen anderen verletze, so übersieht er dabei, dass die Geltung dieses letzteren Grundsatzes da aufhört, wo das Recht eines anderen beginnt, und dass die Anwendung dieses Grundsatzes niemals zu einer Verletzung des Rechtes eines anderen führen darf. Nun ist es aber ein Grundprinzip des internationalen und des deutschen Frachtrechtes, dass jeder Absender ein Recht darauf hat, sein Gut unter den gleichen Bedingungen und namentlich zu dem gleichen Frachtpreise befördert zu sehen, wie das Gut eines anderen, der unter den gleichen Voraussetzungen einen Frachtvertrag mit der Eisenbahn eingeht, und dass es nicht in das Belieben der Eisenbahn gestellt sein soll, ob dieser oder jener Frachtsatz für das bei ihr aufgegebene Gut zur Anwendung zu kommen habe.

Wenn diese Erwägung für Herrn Dr. Schlesinger ausschlaggebend dafür gewesen ist, die Ansicht, welche den Umkartirungstag als maassgebend für den anzuwendenden Tarif betrachtet, als unhaltbar zu bezeichnen, so ist mir nicht ersichtlich, warum er die gleiche Erwägung nicht auch gegen die von ihm vertretene Auffassung gelten lassen will. Der Ausweg, den er in dem Vorschlage zu finden sucht, dass in einem solchen Falle als Zeitmaximum für die Erreichung einer bestimmten Zwischenstation jene Lieferfrist zu betrachten wäre, welche sich ergeben würde, wenn die Sendung blos nach dieser Station aufgegeben worden wäre, ist ein willkürlicher und daher nicht acceptabler Nothbehelf. Denn einerseits könnte trotzdem die gerügte Ungleichheit in der Tarifirung zweier zu gleicher Zeit in der nämlichen Relation aufgegebenen Sendungen in allen jenen Fällen fortbestehen, in welchen die Uebergabe des einen Gutes an die Umkartirungsstation noch vor dem Ablaufe der bis zu dieser Station eingeräumten Lieferzeit erfolgt, die Uebergabe des anderen Gutes aber mit dem Ablaufe dieser Lieferfrist zusammenfällt oder erst nach deren Ablauf vorgenommen wird; andererseits aber ist die auf den Transport von der Versand- bis zu der Umkartirungsstation treffende Lieferzeit eine andere und wäre unter Umständen auch nach einem anderen Rechte zu beurtheilen als jene, welche sich berechnen würde, wenn die Sendung blos von der Versand- nach der Umkartirungsstation aufgegeben worden wäre.

Nach den bisherigen Ausführungen glaube ich, dass vom Standpunkte der rechtlichen Konstruktion des Frachtvertragsverhältnisses aus nur die Annahme, dass der Zeitpunkt des Vertragsabschlusses für die Frage, welche Tarife anzuwenden seien, maassgebend sei, eine befriedigende Lösung geben kann. Wenn die Eisenbahnverwaltungen in Fällen der hier in Frage stehenden Art thatsächlich nur diejenige Fracht erheben bezw. nachträglich berechnen, welche den geringsten Betrag aufweist, so ist dies vom Gesichtspunkte des allgemeinen öffentlichen Interesses aus, welch letzterem ja die Eisenbahnen in erster Linie zu dienen berufen sind, nur zu billigen; ein rechtlicher Anspruch des Absenders oder Empfängers auf eine derartige Berechnung bezw. nachträgliche Berichtigung der Fracht dürfte aber nach geltendem Rechte nicht bestehen.

Kaisers Geburtstag im Danziger Eisenbahnverein.

Ueber die Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers im Eisenbahnverein zu Danzig geht uns folgende — von den „Danziger Neuesten Nachrichten“ gebrachte — Schilderung zu:

Einen festlichen Anblick bot am Sonnabend Abend das Wilhelmtheater. Wappengeschmückt die Brüstungen der Galerien, Embleme, die da kündeten, dass die Männer, die hier zur Geburtstagsfeier des Kaisers zusammengekommen, zur Eisenbahn gehören und ihre Devise „Volldampf voraus“ lautet, in den Logen ein holder Damenflor und unten an langen gedeckten Tischen die Vorstände und Beamten der Direktion und oben die Arbeiter mit ihren Familien, kurzum alle die zum Bau gehören. Auch viele Gäste wohnten dem Feste bei. Schon nach 7 Uhr waren die luftigen, trefflich ventilirten Räume des Theaters in allen ihren Plätzen dicht besetzt, und zur festgesetzten Stunde setzte mit dem Festmarsch von Machts die Kapelle des 128. Regiments kraftvoll ein. Dann folgte die prächtige Leutner'sche Jubelouverture. Und nun erscholl plötzlich ein Läutewerk, und an einem gegenüber der Bühne aufgestellten Signalmast ging ein Arm in die Höhe, auf dem das eine Wort stand: „Silentium!“ Und lautlose Stille trat ein. Der Vorsitzende des Vereins, Herr Regierungsrath Dr. Grünberg, erhob sich und nahm das Wort zu folgenden Begrüssungsworten:

„Noch ist kein volles Jahr vergangen, da wir voll Genugthuung und Stolz in diesem Saale ein glanzvolles Fest begehen konnten, die Centenarfeier. Die Erinnerung an den prächtigen Verlauf ist es nicht zum mindesten gewesen, welche uns beschliessen liess, alljährlich ein solches Fest gemeinsam zu feiern. Wir haben die Ueberzeugung gewonnen, dass diese grossen Feste, wenn sie auch die ganzen Mittel des Vereins in Anspruch nehmen, das beste Mittel sind, die Interessen des Vereins zu fördern, unsere Zwecke zu erfüllen. Meine Herren! Der tägliche Dienst des Eisenbahners ist schwer, er ist geeignet Unzufriedenheit zu zeitigen, Kummer und Sorgen. Da sollen uns diese grossen Feste zusammenführen zur Erholung und zur Kräftigung des Gefühls der Zufriedenheit. Wohl dem, der noch des Gefühls der Zufriedenheit fähig ist. Ich kann es heute mit Genugthuung konstatiren, dass unser Verein fortgesetzt blühet und gedeihet. Die Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins werden immer mehr in Anspruch genommen, die geselligen Zusammenkünfte werden immer reger besucht. — Hier möchte ich mich noch der angenehmen Aufgabe entledigen, unsere heutigen Gäste willkommen zu heissen. Ich begrüsse zunächst die Herren Kollegen von der Marienburg - Mlawkaer Bahn, die auch diesmal unserer Einladung gefolgt sind. Ganz besonders begrüsse ich aber unsere Hilfsbediensteten, unseren ehrenwerthen Arbeiterstand. Sie, meine Herren, werden uns stets hoch willkommen sein, wir werden uns stets freuen, Sie in unserer Mitte zu sehen, uns mit Ihnen als ein einiges Ganzes zu fühlen. — Ich erhebe mein Glas und trinke auf einen angenehmen Verlauf des heutigen Festes!“

Dann stieg das „Erste Allgemeine“, „Stimmt an mit hellem hohen Klang“, das aus Hunderten von Kehlen gesungen wurde. Nach dem alten Coburger Marsch erhob sich Herr Eisenbahndirektions-Präsident Thomé zu folgender Festrede:

„Hochverehrte Festversammlung!

‚Es gibt ein gutes deutsches Wort
Das reisst uns schnell die Herzen fort‘

das Wort ‚Vaterland‘, auch uns reisst es fort, und ihm getreu haben wir uns hier versammelt, um den Geburtstag unseres Kaisers zu feiern. Einmal im Jahr will das monarchische Volk öffentlich Zeugniss ablegen, wie glücklich es ist, einen Herrscher zu besitzen, einen Herrscher, nicht gewählt von einer wankelmüthigen Menge, nicht einen solchen, der mit blutiger Hand die Krone an sich gebracht, sondern einen Herrscher, der entstammt einem alten edlen Geschlecht, dessen Stamm verwachsen ist mit dem Volk. Immer und überall haben es Preussens Könige verstanden, mit dem Volke zu leben, mit ihm zu empfinden. Das Preussenvolk ist von jeher gewöhnt, nicht mit Ehrfurcht allein zu einem unnahbaren Throne zu blicken, sondern auch mit Liebe und Vertrauen zu dem Vater des Landes. Diese Liebe ist es, die unsere Monarchie so fest begründet hat. Darum hat auch das Volk jene Stelle in seine Nationalhymne aufgenommen:

‚Nicht Ross, nicht Reisige,
Sichern die stolze Höh'
Wo Fürsten stehn,
Liebe des Vaterlands,
Liebe des freien Manns
Gründen den Herrscherthron
Wie Fels im Meer.‘

Friedrich der Grosse hat dem Volke ein solches Zutrauen eingeflösst, dass es ihm schon bei Lebzeiten den Namen ‚Der alte Fritz‘ beilegte, der blosse Aufruf Friedrich Wilhelm III. liess das Ganze einmüthig erstehen. Die Liebe zum Vaterland, die Liebe zur Monarchie führte es in den Freiheitskampf und siegreich durch denselben. Die Liebe zur Monarchie ist es also in erster Linie, die der Preusse bethätigen will durch die Feier des Geburtstages seines Herrschers. Aber auch der Person selbst gilt unsere Huldigung. Wir können stolz sein auf unsern Herrscher, die ganze Welt neidet ihn uns, den mit hohen Geistesgaben und immenser Arbeitsfreudigkeit ausgestatteten, der uns zum Wohle regiert und dem wir schon so vieles verdanken, gerade wir, die wir hier versammelt sind. Wie hat sich unter seiner Regierung z. B. die Arbeitsgelegenheit gemehrt, wie sind die Löhne gestiegen. Und erst jetzt wieder hat seine Regierung im Abgeordnetenhaus eine für uns so überaus wichtige Vorlage zur Annahme gebracht. Die oft als Hinderniss im Fortkommen sich zeigende Kautionsstellung soll in Zukunft fortfallen bei vielen Aemtern. Was Wunder, wenn da die Herzen in Liebe und Verehrung ihm entgegen schlagen. Aber nicht minder stark und auf das Wohl des Vaterlandes gerichtet ist seine äussere Politik.“ (Redner erinnert an die neuerliche Besetzung von Kiaotschau.) „So steht er da mitten im Frieden, als ein grosser Mehrer des Reiches. Er ist stets auf Frieden bedacht, festigt ihn und bürgt für ihn, und wenn ihm einst eine spätere Zeit einen Namen geben wird, so wird es vielleicht der sein ‚Der grosse Friedensfürst‘. — Eingedenk des hohen Wortes ‚Wer den Frieden will, muss sich auf den Krieg bereiten‘ schafft er rastlos an der Ausgestaltung unserer Armee. Sein Ziel und sein Streben ist eine tüchtige Feldarmee und eine grosse Flotte. Wenn er beides hat, so kann er jeden Angriff auf des Deutschen Reiches Herrlichkeit siegreich abschlagen zu jeder Zeit. Was Wunder, dass ihm bei solchen Eigenschaften sogar die grössten Feinde der Monarchie persönlich ihre Hochachtung entgegen bringen. Wir sehen in ihm ein Bollwerk gegen die leider in heutiger Zeit immer mehr um sich greifende Verflachung der Gesinnung, ein Bollwerk gegen den Umsturz, und fassen heute bei der Feier seines Geburtstages alle unsere Wünsche zusammen in dem Gebet: ‚Gott schütze, Gott erhalte unsern allergnädigsten Herrn. Seine Majestät der Kaiser, er lebe hoch!‘ “

Brausend erklang das Hoch auf Deutschlands Schirmherrn und wuchtig setzte die Kapelle mit der Nationalhymne ein, die von der ganzen Versammlung stehend gesungen wurde. Als die letzten Klänge verhallt, wandte sich die Aufmerksamkeit der Festversammlung der Bühne zu, auf der 4 lebende Bilder „Deutschland zur See“ zur Aufführung gebracht wurden. Die Bilder waren von Herrn Verkehrsinspektor Bütow in ganz trefflicher Weise trotz grosser Schwierigkeiten entworfen und gestellt worden, der einleitende Prolog und der verbindende Text war vom Redakteur Eduard Pietzcker gedichtet, der auch beides selbst sprach. Das Festspiel fand stürmischen Beifall. Wieder und immer wieder musste sich der Vorhang heben und die frischen Seemannsbilder zeigen. Wie wir übrigens hören, soll diese Aufführung, die soviel Mühe und Arbeit gemacht, zum Besten des Kriegerdenkmals wiederholt werden. An diese patriotische Kundgebung schloss sich der gemeinsame Gesang von „Deutschland, Deutschland über Alles“. Der zweite Theil des Abends brachte die Aufführung mehrerer kurzer Lustspiele, die eine recht flotte Wiedergabe fanden. Grosse Heiterkeit erregte das Auftreten der Tirolergesellschaft Rainer, die eine Fülle prächtiger Schnadahüpfle und Lieder brachte. Namentlich verdienen auch die Zithervorträge Erwähnung. Eine hübsche Ueberraschung bot die Vorführung des Kinematographen. Mitternacht war vorüber, als die Eisenbahner noch immer beim Gerstensaft sassen und manch fröhlich Lied steigen liessen. An den Eisenbahnminister Thielen wurde folgendes Telegramm, das einstimmigen Beifall fand, gesandt:

An den Herrn Arbeitsminister Thielen in Berlin.

Ueber Tausend zur glanzvollen Kaisergeburtstagsfeier versammelte Eisenbahner gedenken auch ihres hochverehrten Chefs in dankbarer Verehrung und senden ihm zum Geburtstage ehrerbietigste Glückwünsche und Grüsse.

Der Eisenbahnverein zu Danzig.
Thomé, Grünberg.

Erst in der ersten Morgenstunde lichteten sich die Logen, und an den langen Tischen zeigten sich Lücken. Man dachte an die Heimkehr. Jedenfalls kann der Verein wiederum mit Stolz und hoher Befriedigung auf das glänzend gelungene Fest im Wilhelmtheater zurückblicken. Weiter, Volldampf voraus!

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Budapester donaurechtsseitigen Ringbahn gelegene Ausweiche Buda-Császárfürdö ist am 1. d. Mts. zur Auf- und Abgabe von Wagenladungs-Frachtgutsendungen der Ganz'schen elektrotechnischen Fabrik und Alexander Hauszmann'schen Steinmetzanlage eingerichtet worden. Die zur Verwendung kommenden Wagen müssen entweder räumlich vollkommen, oder bezüglich der Tragfähigkeit mit mindestens 50 % ausgenutzt werden. Eil- und Stückgüter sowie lebende Thiere können in dieser Ausweiche weder auf- noch abgeladen werden.

Einziehung der Güternebenstelle Luckau. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a/Saale. Die Güternebenstelle Luckau ist am 31. Januar d. J. eingezogen worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 248 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Staatseisenbahndirektionen, der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach dem dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Bericht über die **Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung** während des Zeitraumes vom 1. Oktober 1896 bis dahin 1897 belief sich die Summe der für Eisenbahnbauten und Beschaffungen auf Grund von Gesetzen und extraordinären Geldbewilligungen noch zur Verfügung stehenden Mittel Ende September 1897 auf 405 100 000 ℳ, wovon 404 900 000 ℳ auf Bauten und Beschaffungen für Rechnung von Staatsfonds, mit Ausschluss des Baufonds der in das Eigenthum des Staates übergegangenen früheren Privateisenbahnen entfielen. Von der letzteren Summe stellten 343 200 000 ℳ Bewilligungen durch besondere Gesetze und 61 700 000 ℳ Bewilligungen durch das Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung dar.

— Der Centralverband deutscher Industrieller hat an das preussische Abgeordnetenhaus eine Eingabe gerichtet, welche die **bauliche und betriebliche Ausgestaltung der preussischen Staatsbahnen** betrifft. In der Eingabe wird von den Klagen ausgegangen, welche sich regelmässig im Herbst über Stockungen im Güterverkehr auf den preussischen Bahnen erheben. Der Centralverband sieht die Ursache dieser Stockungen weniger in einem Wagenmangel, dem übrigens durch die Eisenbahnetats der letzten Jahre abzuhelfen unternommen sei, als in dem zu langsamen und daher ungenügenden Umlauf der Wagen. Der Centralverband glaubt annehmen zu dürfen, dass durch die Erweiterung und den entsprechenden Ausbau der hierbei in Frage kommenden, bisher ungenügend mit Gleisen zur Aufnahme von Güterzügen versehenen Stationen die Umlaufszeit der Güterwagen verkürzt und die Güterbewegung im allgemeinen beschleunigt werden kann. Das Hauptgewicht sei auf den schnellen Verkehr der Güterwagen in den Industriebezirken und besonders in den Kohlenbezirken zu legen. Nach dem Erachten des Centralverbandes kann demnach das im wesentlichen auf die Vermehrung des Wagenparkes gerichtete Streben allein Abhilfe nicht schaffen. Vor allem sei in den Industrie- und Kohlenbezirken, vornehmlich in dem rheinisch-westfälischen Bezirk, die Erweiterung der betreffenden Bahnhöfe, die Neuanlage genügend grosser und in jeder Beziehung bestens ausgestatteter Sammel- und Rangirbahnhöfe, die Vermehrung der Gleise auch auf den Strecken, und, wenn sich dieses Mittel als unzureichend oder unausführbar erweisen sollte, der Bau von Parallelbahnen dringend erforderlich. Gleichzeitig müsste auch auf den dem Fernverkehr dienenden Bahnen der Ausbau derjenigen Stationen erfolgen, deren Erweiterung für einen weniger behinderten Lauf der Güterzüge geboten erscheint. Der Centralverband richtet schliesslich an das Abgeordnetenhaus die Bitte, nicht nur die von der Staatsregierung in dem Etat der Eisenbahnverwaltung für die Ausgestaltung der preussischen Staatsbahnen und die Vermehrung der Betriebsmittel geforderten Beträge zu bewilligen, sondern auch aus eigener Initiative für die Bereitstellung und Verwendung noch weiterer Mittel zur Erreichung des gedachten Zweckes einzutreten.

— Im Etat der preussischen Eisenbahnverwaltung für 1898/99 ist bekanntlich zum ersten Male ein **Dispositionsfonds** von 5 000 000 ℳ **zum Erwerb von Grund und Boden für Eisenbahnzwecke** vorgesehen. Wenngleich der Eisenbahnverwaltung schon in ihren Dispositionsfonds Mittel zur Verfügung stehen, um Grund und Boden im geeigneten Augenblicke unter der Hand zu erwerben, so sind die vorgedachten Fonds doch so sehr zur Befriedigung anderer dringlicherer Bedürfnisse in Anspruch genommen, dass sie den Zwecken des Grunderwerbs, zumal es sich vielfach um grössere Summen handelt, nur in beschränktem Umfange dienen können. Aus diesem Grunde, und da es sich bei dem fortgesetzten Erweiterungsbedürfniss der Eisenbahnverwaltung oft um Wahrung erheblicher finanzieller Vortheile für den Staat durch rechtzeitigen Ankauf geeigneter Terrains handelt, erschien es angezeigt, der von der Landesvertretung wiederholt gegebenen Anregung folgend, einen besonderen, nach gemeinsamer Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers zu verwendenden Dispositionsfonds mit der oben erwähnten Zweckbestimmung zu bilden und damit die Möglichkeit zu schaffen, in grösserem Umfange, als es bis dahin möglich war, mit geeigneten vortheilhaften Grundstücksankäufen selbst dann vorzugehen, wenn ein unmittelbares Bedürfniss bei der Verwaltung noch nicht vorliegen sollte. Ueber die Verwendung des Fonds soll der Landesvertretung jährlich Rechenschaft gegeben werden.

— Von verschiedenen Blättern wurde kürzlich mitgetheilt, dass der Berliner Bahnmeisterverein eine Eingabe an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Aufstellung geräumiger, heizbarer und mit Kochöfen versehener Holzbuden zum **Schutze der Streckenarbeiter** gerichtet habe. Diese Nachricht bestätigt sich nicht. Der Berliner Bahnmeisterverein hat zur Absendung eines derartigen Gesuchs auch keine Veranlassung gehabt, denn der Herr Minister hat bereits im vergangenen Jahre aus eigener Initiative angeordnet, dass den Angestellten der Eisenbahn, welche ihre Ruhepausen nicht in ihrer Häuslichkeit, sondern auf Bahnhöfen oder freier Strecke zu verbringen haben, Unterkunftsräume und die Gelegenheit zur Erwärmung ihrer Mahlzeiten und zur Herstellung erfrischender Getränke durch Aufstellung transportabler Oefen geboten werden sollen. Der Berliner Bahnmeisterverein hat sich dagegen in seiner letzten Sitzung eingehend mit obiger Frage hinsichtlich der Streckenarbeiter beschäftigt und die grosse Fürsorge des Ministers im Interesse der Betriebssicherheit und Humanität dankbar anerkannt. Um diesen Intentionen nun nachzukommen, schlägt der genannte Verein vor, dass für die den Witterungseinflüssen besonders schonungslos ausgesetzten Streckenarbeiter der nöthige Schutz durch Aufstellung transportabler Holzbuden oder wasserdichter Zelte, sowie zweckentsprechender Wärm- und Kochöfen in den Grenzen des vorhandenen Budgets beschafft werden.

— Am 1. d. Mts. hat sich die **Verlegung des Vorortverkehrs der Berliner Nordbahn** von der Bernauerstrasse nach dem Stettiner Bahnhof vollzogen. Der neue Vorortsbahnhof der Stettiner Bahn, auf der Stelle des alten Güterankunftsbahnhofs angelegt, besitzt 2 Bahnsteige, die nach Art der Berliner Stadtbahnhöfe überdacht sind. Der rechtsseitige Bahnsteig dient ausschliesslich dem Vorortsverkehr der Nord- und Kremmener Bahn, der linksseitige Bahnsteig dem Vorortsverkehr der Stettiner Bahn. Der erste Vorortszug vom Stettiner Bahnhof nach Oranienburg wurde am 1. d. Mts. um 5 Uhr 22 Minuten abgelassen; der erste Vorortszug von Oranienburg traf um 5 Uhr 12 Minuten ein. Er brachte etwa 50 Fahrgäste, die beim Einlaufen des Zuges in den neuen Bahnhof in laute Hurrahrufe ausbrachen. Die Züge der Nordbahn fahren von der Invalidenstrasse aus neben der Stettiner Bahn bis zum Humboldthain, wo die Gleise auseinanderlaufen, um sich sodann in der Nähe der Brunnenstrasse wieder zu treffen. Neben einander führen die Gleise in den Bahnhof Gesundbrunnen ein. Von dort aus läuft der Schienenweg der Nordbahn rechtwinklig nach der alten Bahnstrecke hinüber und vereinigt sich mit ihr hinter der nunmehr aufgehobenen alten Haltestelle Gesundbrunnen. Aus Anlass der Rückverlegung der Züge nach dem Stettiner Bahnhof fanden am Eröffnungstage bei den Anwohnern der Nordbahnvororte Kommerse und Festlichkeiten statt.

— Die von uns in Nr. 9 S. 133 berichtete Mittheilung mehrerer Zeitungen, wonach ein Lokomotivführer für die **Entdeckung eines Schienenbruchs** auf der Strecke zwischen den Stationen Torgau und Mockrehna und für die durch sein entschlossenes Handeln abgewendete Gefährdung eines Eisenbahnzuges mit einer **Belohnung** von 2 ℳ abgefunden worden sei, bestätigt sich — wie vorauszusehen war — nicht. Wie die „Nordd. Allgem. Ztg." von der königlichen Eisenbahndirektion in

Halle a. S. erfahren hat, ist dem Lokomotivführer zwar auf die von ihm formularmässig erstattete Meldung von dem Vorfinden eines Schienenbruches die für derartige Fälle übliche Prämie von 2 ℳ gewährt worden; ausserdem aber hat ihm die vorgesetzte königliche Eisenbahndirektion, sobald sie von dem Vorfalle Kenntniss erhalten hat, für sein umsichtiges Verhalten noch eine Belohnung von 36 ℳ zu theil werden lassen.

— Auf das Verlangen des landwirthschaftlichen Hauptvereines der Kreise Lissa, Fraustadt, Kosten usw. nach Beseitigung der Sondertarife für die **Massenbeförderung** der sogen. **Sachsengänger** antwortet die „Freis. Ztg." nicht unzutreffend, dass die Sachsengänger keinerlei Vorrechte geniessen, sondern nur jene Vortheile, welche die Bahnverwaltung bewilligt, wenn Gesellschaften von mindestens 30 Personen, gleichviel in welcher Klasse, eine gemeinschaftliche Fahrt unternehmen.

— Nach einer Mittheilung des „Hirschberger Tageblattes" sind die von der reichsgräflich Schaffgotsch'schen Verwaltung geplanten wirthschaftlichen Unternehmungen insbesondere die **Kleinbahnen** im **Riesen- und Isergebirge** keineswegs fallen gelassen worden, sondern werden vielmehr eifrig gefördert, so dass an ihre baldige Verwirklichung gedacht werden kann.

— Die Arbeiten der im Bau begriffenen Eisenbahnstrecke **Geestemünde-Bremervörde-Stade** nehmen bei der gelinden Witterung rüstigen Fortgang, so dass mit Sicherheit anzunehmen ist, dass die Erdarbeiten bis zum Frühjahr beendigt werden. Die Herstellung des Oberbaues der Bahn soll durch eine kriegsstarke Kompagnie Eisenbahntruppen geschehen. Wie jetzt feststeht, sind dazu 180 Mann und 4 Offiziere vom Eisenbahnregiment Nr. 2 unter Führung des Hauptmanns Alberti ausersehen. Die Mannschaften treffen am 12. April in Geestemünde ein. Die Dauer der Arbeiten ist auf 8 bis 10 Wochen berechnet. Die Eröffnung der Bahn wird voraussichtlich im Spätherbst dieses Jahres erfolgen können. Die Strecke Geestemünde-Bremervörde bildet bekanntlich den ersten Theil der seit langen Jahren von den Unterweserorten erstrebten Linie **Geestemünde-Buchholz**, welche den Hafenstädten ein weites Hinterland erschliesst und ferner eine direkte Verbindung mit Berlin herstellt. Mit dem Bau der Strecke Bremervörde-Buchholz wird in diesem Jahre begonnen werden. Die Unternehmerarbeiten gelangen im Frühjahre zur Ausschreibung. Man hofft dann die Bahn im Jahre 1899 fertig zu stellen. („B. T.")

— Auf Grund einer kaiserlichen Verordnung ist der Bau einer zweigleisigen Vollbahn von **Busendorf** in Lothringen bis zur **preussischen Grenze** bei Niedaltdorf als im öffentlichen Nutzen liegend und dringend erklärt worden.

— Die Konkurrenz, die die neue deutsch-schwedische Dampfschiffverbindung über Sassnitz-Trelleborg den dänischen Routen gemacht hat, hat verschiedene Pläne zu einer **neuen Verbindung zwischen Skandinavien und dem Kontinente** hervorgerufen. Erstens wird ein neuer grosser Dampfer, der 630 000 Kr. kosten wird, auf der Route Kiel-Korsör in Betrieb gesetzt werden. Ferner ist von einem neuen Projekte die Rede, das darauf ausgeht, eine Brücke über den Kleinen Belt zu bauen. Endlich spricht man von einer neuen Verbindung zwischen der Südspitze Laalands und der Insel Fehmarn vermittelst einer Dampffähre. Fehmarn werde dann durch eine Eisenbahnbrücke mit dem Kontinent verbunden werden, sodass man die Reise von Kopenhagen nach Hamburg in 6 Stunden machen könnte. („Hamb. Corresp.")

— In Rostock wurde am 29. v. Mts. eine Konferenz von Vertretern der mecklenburgischen und dänischen Staatseisenbahnen über die Einrichtung einer **Dampffährenverbindung** zwischen **Warnemünde** und **Gjedser** abgehalten. Die Verhandlungen, denen der Staatsrath von Pressentin, Generaldirektor Ehlers-Schwerin, Generaldirektor Tegner-Kopenhagen und andere Herren beiwohnten, sollen einen für beide Theile günstigen Verlauf genommen haben, sodass nunmehr die Verwirklichung des Projektes gesichert erscheint. Im Prinzip hatte sich mit der Ausführung des Verkehrsplans auch schon die vorjährige Landtagsversammlung der mecklenburgischen Stände einverstanden erklärt. Wie es heisst, sollen im Vorhafen Warnemünde ein neuer Hafen und Bahnhof angelegt werden.

— Ende Januar hat in Danzig der westpreussische Zweigverband deutscher Müller beschlossen, gleich dem ostpreussischen Zweigverbande eine Petition an den Minister der öffentlichen Arbeiten **gegen die jetzigen Binnenlands-Getreidetarife** nach den Seeplätzen zu richten, weil dieselben die Existenz der binnenländischen Mühlen gefährdeten.

— In den nächsten Monaten wird vermuthlich der **Eisenbahngüterverkehr** eine Vermehrung durch ein neues Erzeugniss erhalten, das bisher nur gelegentlich und in kleineren Mengen erschien. Infolge des milden Winters haben die Flüsse, Seeen und Teiche Deutschlands das erforderliche **Natureis** nicht liefern können. Dabei ist der Bedarf an Eis beständig im Steigen, manche Betriebe brauchen Eis in grossen Massen, auch viele Haushaltungen beziehen regelmässig Eis. Zwar finden sich in grossen Anlagen, wie in Brauereien, Schlächtereien, Molkereien usw. Eismaschinen, allein sie liefern eben nur den Bedarf der betreffenden Anlage. Voraussichtlich wird Deutschland einen grossen Theil seines Bedarfs vom Auslande beziehen müssen und wird ihn ganz decken können in jenen nördlichen Ländern, wo die Eisgewinnung am leichtesten zu bewerkstelligen ist, vermuthlich in Norwegen. Schon in früheren Jahren kam norwegisches Eis in Segelschiffen nach Stettin und wurde von dort weiter zu Wasser oder mit der Eisenbahn nach dem Binnenlande verfrachtet. Bei der Beförderung von Eis mit der Eisenbahn wird wahrscheinlich mit der Zeit die Einstellung besonderer Wagen nothwendig werden, welche ähnlich wie die Spezialwagen der Brauereien besondere mit schlechten Wärmeleitern versehene Wände haben. Ausserordentlich entwickelt ist dieser Eisverkehr in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo alljährlich Eis in grossen Massen gewonnen und in quadratische Quadern zersägt nach den südlichen Staaten versendet wird.

— Für die **Binnenschifffahrt** war der Winter ausserordentlich günstig und sie glaubt bereits, ihn überstanden zu haben. Nach Berliner Lokalberichten haben die grossen Gesellschaften, die den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg besorgen, den Eilgutverkehr schon am 31. Januar d. J. in vollem Umfange wieder aufgenommen. Auch die Schleppkähne werden ihre regelmässigen Fahrten bald wieder antreten.

— Künftigen Mai wird in Nürnberg der dritte Verbandstag des **deutsch-österreichischen Verbandes für Binnenschifffahrt** abgehalten werden. Das Protektorat darüber hat Prinz Ludwig von Bayern übernommen.

— Bei der Berathung der Ausgaben für das Kanalamt kam im Reichstage am 31. v. Mts. die **Tariffrage** für den **Kaiser Wilhelmkanal** zur Erörterung. Bis zum 30. September 1899 hat der Bundesrath das Recht, die Tarife selbständig festzusetzen. Da der jetzige Tarif erst $1^1/_2$ Jahre besteht, so ist die Regierung vorerst nicht gewillt, eine Aenderung vor Ablauf der gesetzlichen Frist vorzunehmen. Im Laufe des nächsten Winters will sie, wie Staatssekretär Graf Posadowsky mittheilte, einen neuen Tarif vorbereiten, der dann der Genehmigung des Reichstages zu unterliegen hat. Dann werde man sich auch darüber entscheiden müssen, ob ein anderes System für die Tarife als bisher anzuwenden ist oder nicht. Graf Posadowsky sprach davon, den Verkehr durch den Kanal, der bekanntlich weit hinter den ursprünglich gehegten Erwartungen zurückgeblieben ist, durch Einführung gewisser Abonnements zu fördern, etwa derart, dass man Schiffsgesellschaften und Schiffen, die eine bestimmte Anzahl Registertonnen jährlich durch den Kanal führen, für einen bestimmten Mindestbetrag gewisse Rückvergütungen gewährt, vielleicht auch Staffeltarife anwendet und zwar degressive Staffeltarife. Eine Täuschung der Kanalverwaltung über Herkunft und Ziel der Schiffe bei solchen Tarifen erachtet man für ausgeschlossen. Dagegen wendete der Abgeordnete Jebsen ein, dass alle Ausnahmebestimmungen, wie Jahresabonnement, Staffeltarife, Rückvergütungen usw. nur den grossen Dampfergesellschaften zu gute kommen und nur Verwirrung hervorrufen würden. Das beste wäre ein einfacher, leicht verständlicher Tarif, wie er beim Suezkanal besteht. Graf Posadowsky sprach schliesslich die Erwartung aus, dass in absehbarer Zeit es möglich sein wird, aus den Betriebseinnahmen wenigstens die Verwaltungskosten des Kanals zu decken.

— Nach einer Notiz der Tagespresse wird der **Kanal Dortmund-Emshäfen** am 1. Februar 1899 durch Se. Majestät den Kaiser eröffnet werden.

— In den letzten Tagen feierte die **Handelskammer Mainz** das Jubiläum ihres 100jährigen Bestehens. Gelegentlich des aus Anlass dessen veranstalteten Festmahls erregte die Rede des Präsidenten der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion besonderes Interesse, weil sie eine erste öffentliche Kundgebung dieser neuen Stelle über ihre Wirksamkeit bildete. Die „Kölnische Zeitung" schreibt hierüber: Der Eisenbahndirektions-Präsident Breitenbach hat mit dieser Rede einen Treffer erzielt, wie das auch die Antwort des Handelskammerpräsidenten erkennen liess, worin zwar mit einem Ton der Wehmuth von der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn, aber doch mit maassvoller Anerkennung von der neuen Staatsbahn gesprochen wurde. Bekanntlich berührt die Frage des Sitzes der Landeseisenbahnverwaltung eine sehr em

pfindliche Stelle in der Seele jedes guten Mainzers, weil die Stadt sehr an ihrer Ludwigsbahn hing und mit Löwenmuth wenigstens für die Erhaltung des Sitzes der Eisenbahndirektion in Mainz kämpfte. Das ist ihr nun auch gelungen und als äusseres Zeichen dieser Errungenschaft eines berechtigten Partikularismus tragen die „höhern" Personenwagen dieses gemeinsamen Staatsbahnnetzes das hessische Wappen neben dem preussischen als gleichberechtigt auf ihren Aussenwänden. Herr Breitenbach hatte auf die besondere Begrüssung der Gäste durch den stellvertretenden Vorsitzenden der Handelskammer, Kommerzienrath Weismann, ausgeführt, dass die Eisenbahnverwaltung nur, wenn sie in Uebereinstimmung mit den wirthschaftlichen Kräften des Bezirks und besonders mit der Handelskammer arbeite, ihre Aufgabe erfüllen könne, dass sie die ihr vom Vorredner gespendete Anerkennung nach aussen hin noch nicht, sondern mehr für den engeren Bezirk verdient habe, dass sie sie aber in nicht ferner Zeit verdienen werde. Er feierte den sachverständigen Beirath, den die Handelskammer für die Verkehrsbehörde bilde. Je allgemeiner und höher ihr Gesichtspunkt sei, um so werthvoller der Beirath. Die Handelskammer Mainz befinde sich stets auf dieser Höhe; sie vereinige eine solche Summe von Einsicht, Thatkraft und Sachkenntniss, dass die Eisenbahndirektion sich stets mit grösstem Vertrauen an sie wenden werde. Gar nicht zu verkennen sei es, wie sie programmatisch auf die Gestaltung des hessischen Eisenbahnwesens gewirkt habe. Auch auf Tarifsachen habe sie Einfluss ausgeübt. Im Auftrage des Eisenbahnministers übermittele er dessen Glückwünsche und er bringe ferner die der Mainzer Direktion wie aller übrigen Staatsbahnverwaltungen dar, in der Hoffnung, dass auch im neuen Jahrhundert der Handelskammer dieselben guten gefestigten Beziehungen zwischen ihr und der Eisenbahnbehörde sich fortbilden und fortsetzen mögen.

Geheimer Kommerzienrath Michel erwiderte in seiner Danksagung hierauf, dass die Gestaltung des Eisenbahnwesens grosse Aufregung im Lande und besonders im Bezirk Mainz hervorgerufen habe, weil man sich der Segnungen des Wettbewerbs bewusst gewesen sei. Mit Rücksicht auf die Allmacht des Staatsbahngedankens hätten, sowie die Dinge lägen, Hessen und Mainz sich nur beglückwünschen können, dass der Vertrag mit Preussen zustande gekommen sei. Unter der gemeinschaftlichen Eisenbahnverwaltung sei manches besser geworden, während die hessische Ludwigsbahn in den letzten Jahren nicht mehr imstande gewesen sei, Verbesserungen vorzunehmen. Er gab schliesslich der Hoffnung Ausdruck, dass nächstens die Eisenbahnbehörde das ihr gespendete Lob als ganz verdient werde hinnehmen können.

— Die Stettiner Staatseisenbahnbeamten und Arbeiter hatten sich am 28. Januar d. J. zur **Feier des Geburtstags Sr. Majestät des Kaisers** in dem festlich geschmückten grossen Saale der Grünhof-Bockbrauerei zu einem Festkommerse vereinigt.

Der grösste Theil der Erschienenen, an der Spitze der Eisenbahndirektions-Präsident Heinsius und die Mitglieder der Eisenbahndirektion, hatten ihre Damen zu der Feier mitgebracht, so dass etwa 2 500 Personen versammelt waren.

Den Kaisertoast brachte in kernigen, von Vaterlandsliebe durchglühten Worten der Stationsvorsteher Stumpe aus, nachdem die Anwesenden namens des Festausschusses durch den Eisenbahnsekretär Wegner begrüsst waren. Letzterer hatte auch die Leitung des Kommerses übernommen.

Unter brausendem Jubel aller Anwesenden wurde kurz vor Schluss des Kommerses die Absendung eines Huldigungstelegrammes an Se. Majestät den Kaiser beschlossen und sofort zur Ausführung gebracht.

Die schöne Feier bildete einen Beweis dafür, dass in dem ernsten verantwortungsvollen Beruf der Eisenbahnbeamten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen ein festes, von gegenseitigem Vertrauen getragenes Einvernehmen herrscht.

— Unter der Aufschrift „Germania docet!" bringt der „Cafaro", eine Genueser Zeitung, eine Anzahl von Aufsätzen über die **Vorzüge des öffentlichen Lebens in Deutschland**, insbesondere über die deutschen Privat-, Staats- und Gemeindebetriebe. Nach allen Richtungen hin, so heisst es in diesen Aufsätzen, hätten die Italiener von Deutschland zu lernen, insbesondere auch aus den öffentlichen Verkehrsanstalten Deutschlands, aus seinen Eisenbahnen, die über alles Lob erhaben und den englischen, dänischen, belgischen weit überlegen seien. Von den deutschen Eisenbahnen sagt der „Cafaro", dass sie wunderbar betrieben werden, insbesondere hebt er die verhältnissmässig billigen Personen- und Waarentarife in Deutschland hervor, welche nur ein Viertel der betreffenden Sätze in Italien betragen.

— **Personalnachricht.** Der zur königlichen Eisenbahndirektion in Essen kommittirte frühere Vorstand der Betriebsinspektion Berlin 7 (Potsdamer Bahnhof), Regierungs- und Baurath Herr, ist zum Mitglied der Eisenbahndirektion in Essen ernannt worden.

Deutsche Kolonien.

— Im Budgetausschuss des Reichstags kam es bei der Berathung des Kolonialetats zu einer Erörterung über die **Usambarabahn** in Deutsch-Ostafrika. Zur vorläufigen Inbetriebhaltung dieser Bahn ist in den Etat ein jährlicher Zuschuss von 72 000 ℳ eingestellt worden, der schliesslich auch bewilligt wurde. Zunächst handelt es sich nur darum, den Bahndamm bis Muhesa vor Zerstörung durch die Witterung zu schützen und dann zu erwägen, ob die Linie bis Korogwe im Interesse der Kaffeepflanzungen fortzuführen sei entweder für Reichsrechnung oder anderweitig. Unterstaatssekretär Freiherr von Richthofen musste mittheilen, dass die Bahngesellschaft bankerott sei und das Reich deshalb eingreifen müsse. Die Streitigkeiten mit der Gesellschaft sind noch nicht beigelegt worden, die Verhandlungen schweben noch. Allgemein erachtete man eine Verlängerung der Bahn für nothwendig, um sie lebens- und ertragsfähig zu machen, etwa bis in das Handeïgebirge auf 110 km. Von oppositioneller Seite wurde behauptet, dass die Bahn zu theuer gebaut sei, dass sie keinen Verkehr habe, dass nur jeden Sonnabend ein Jagdzug (!) verkehre und dass man überhaupt in Afrika durch Wegebauten und Kameelbeförderung bessere Verkehrsmittel schaffe als durch Eisenbahnen. Im übrigen stand man dem Gedanken einer **Centralbahn** zurückhaltend gegenüber in der Meinung, dass die Erfahrungen noch nicht ausreichen, um mit sicherem Erfolge an ein solches Unternehmen heranzutreten.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Erhöhung der Betriebssicherheit im Eisenbahnverkehr.** Der Eisenbahnminister plant verschiedene Maassnahmen, durch welche die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gehoben und die Wiederkehr ähnlicher Unfälle, wie sie im vorigen Jahre in so grosser Zahl stattfanden, möglichst verhindert werden soll. Abgesehen von den nothwendigen Erweiterungsbauten und Investitionen für den Bahnkörper handelt es sich hierbei bekanntlich um eine Regelung und eventuell Einschränkung der Arbeitszeit im Eisenbahnverkehre. Es soll auf den österreichischen Staatsbahnen die Maximaldauer, welche für die Verwendung der einzelnen Eisenbahnarbeiter im Dienste maassgebend ist, geregelt und der thatsächlichen Leistungsfähigkeit der betreffenden Kategorie von Bediensteten angepasst werden. Hierdurch soll bewirkt werden, dass das Personal der Staatsbahnen vor Ueberanstrengung bewahrt und zur Erfüllung seiner, eine stete Aufmerksamkeit erfordernden Berufspflichten stets tauglich erhalten werde. Selbstverständlich involvirt diese Maassnahme für breite Schichten der Eisenbahnbediensteten eine ganz namhafte Verminderung der Arbeitszeit und die nothwendige Folge wird eine bedeutende Vermehrung des Eisenbahnpersonals sein. Man schätzt das Mehrerforderniss, welches diese Maassregel für die Staatsbahnen zur Folge haben wird, auf etwa 1 000 000 Gulden im Jahre. Es wird jedoch darauf gerechnet, dass ein Theil dieses Mehraufwandes durch die erhöhte Betriebssicherheit und die aus der Verminderung der Eisenbahnunfälle erwachsenden Ersparnisse (in Bezug auf Materialschäden und Ersatzleistungen für Verletzung von Personen) zum Theil ausgeglichen werden wird. Der Eisenbahnminister wird die von ihm geplanten Maassnahmen gleichzeitig den Privatbahnen mittheilen und die letzteren auffordern, eine ähnliche Regelung der Arbeitszeit im Eisenbahnverkehre durchzuführen. Die Vorarbeiten sollen mit grosser Beschleunigung getroffen werden, damit die beabsichtigte Herabsetzung der Arbeitszeit gleichzeitig mit der Einführung des Sommerfahrplanes in der eigentlichen Reisesaison bereits ins Leben treten kann.

— **Der Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Vor einem überzahlreichen Publikum hielt der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, Herr Gustav Gerstel, im Ingenieur- und Architektenverein einen Vortrag über den künftigen Betrieb auf der Wiener Stadtbahn. Der Vortragende skizzirte zuerst das bekannte Bauprogramm des die künftige Stadtbahn bildenden Linienkomplexes und ging dann an der Hand einer Reihe von Situationsplänen auf eine Darlegung des künftigen Betriebes der Stadtbahn über. In diesem Frühjahre ist nur die Eröffnung der Vorortelinie Penzing-Heiligenstadt (Nussdorf), der Gürtellinie Westbahnhof-Heiligenstadt und der oberen Wienthallinie von Hütteldorf zur Lobkowitzbrücke sowie der Verbindungskurve zwischen der Wienthal- und Gürtellinie zu gewärtigen, während die Eröffnung der in die innere Stadt hineinführenden

unteren Wienthal- und der Donaukanallinie erst im Jahre 1899 erfolgen soll.

Die Stadtbahnlinien sollen sowohl dem Personen-, als dem Güterverkehre dienen und wird letzterer, von der Vorortelinie abgesehen, zur Nachtzeit abgewickelt werden. Für den Marktverkehr wurde ein eigener Güterbahnhof in Michelbeuern an der Gürtellinie im Zusammenhange mit einer Markthalle angelegt. Was den Personenverkehr betrifft, welcher selbstredend in erster Linie in Betracht kommt, so wurde, damit die Stadtbahn ihren Zwecken entsprechen könne, der direkte Durchlauf der Stadtbahnzüge auf die Westbahn und die Franz Josefbahn im Bereiche deren Lokalverkehrs in Aussicht genommen. Es wird demnach selbst zwischen Tulln und Neulengbach eine direkte Fahrt mittelst der Stadtbahn möglich sein. Dagegen kann es erst den im Laufe des Betriebes zu gewinnenden Erfahrungen vorbehalten bleiben, ob überhaupt und unter welchen Beschränkungen ein Fernverkehr aus dem Bereiche der nur zweigleisigen Stadtbahn heraus eingeleitet werden kann. Für den Durchlauf von Fernzügen wird die Stadtbahn anstandslos herangezogen werden können.

Je nach der Tageszeit wird ein verschieden dichter Verkehr sich entwickeln, wobei, vorerst von Sommersonntagen abgesehen, die Zeit von 6 Uhr früh bis 11 Uhr Nachts zu berücksichtigen kommt. Der Frühverkehr wird im allgemeinen ein dichter sein und vornehmlich dazu dienen, um aus den immer mehr und mehr mit Jahresparteien besetzten Sommerfrischen, wie aus den Vororten die Arbeiter, Schulkinder, Beamten usw. ihrem Ziele zuzuführen. Durch die Verlängerung der Züge der West- und Franz Josefbahn in die Stadt (nach Eröffnung des Betriebs der unteren Wienthal- und Donaukanallinie) werden im Fahrplane manche Umänderungen platzgreifen müssen. Zwischen diese Züge hinein werden für den internen Verkehr andere reine Stadtbahnzüge einzuschalten sein und da im Bereiche der Stadt jeder Zug zum Stadtbahnzuge wird, muss ein sehr eingehendes Studium es erreichen, trotz Anpassung an alle Bedürfnisse eine strenge Regelmässigkeit in der Zugfolge auf den einzelnen Stadtstrecken zu erzielen.

Die Haltestellen und Stationen der Stadtbahn werden getrennte Bahnsteige für beide Fahrrichtungen besitzen und nur die Haltestelle Praterstern wird einen gemeinsamen Mittelbahnsteig aufweisen.

Für Aufnahme und Abgabe von Gepäck wird vorerst neben den Stationen Heiligenstadt und Hütteldorf nur die Station Hauptzollamt eingerichtet und dadurch voraussichtlich ein Zugaufenthalt von einer Minute bedingt sein; für alle übrigen Haltepunkte wird vorläufig ein Aufenthalt von einer halben Minute angenommen.

Für die Stadtbahn werden Durchgangswagen mit Stirnthüren, Mittelgang und zur Benutzung freigegebenen Plattformen in Verwendung kommen.

Aus ökonomischen Gründen wird im gewöhnlichen Verkehre vorerst mit schwächeren Garnituren gefahren werden und sind demgemäss für den Sommerverkehr Züge von 7 Wagen als Normalgarnitur in Aussicht genommen. Nach bewährtem Berliner Muster werden im Lokal- und Stadtbahnverkehre nur Wagen II. und III. Wagenklasse eingeführt werden.

Was die Wahl der Durchgangswagen betrifft, so wurden dieselben in Aussicht genommen wegen ihrer Vorzüge in Bezug auf Beleuchtung und Beheizung, wegen ihrer grösseren Fassungsfähigkeit, des kleineren Gewichtes, der leichteren Besetzbarkeit und der geringeren Kosten. In jedem Zuge, der in der Regel aus 7 Wagen bestehen wird, werden sich 2 Wagen II. Klasse befinden. Je 1 Wagen II. und 1 Wagen III. Klasse ist für Nichtraucher bestimmt.

Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird 40 km, die Durchschnittsgeschwindigkeit unter Berechnung der Aufenthalte 20 km in der Stunde betragen.

Bei den schwierigen Verhältnissen in Wien erscheint es aus Sicherheitsrücksichten vorläufig nicht gerathen, unter eine Zugfolge von 3 Minuten herabzugehen. Dies ergibt in der Stunde ein Maximum von 20 Zügen in jeder Richtung. (Auf den in diesem Frühjahre zu eröffnenden Linien werden an Wochentagen vorerst nur 5 Züge in der Stunde in jeder Richtung verkehren.)

An Sonntagen glaubt man in einer Stunde 18 000 Personen befördern zu können. Zur Abwickelung des Sonntagsverkehrs sind 55 Wagengarnituren bestimmt erforderlich.

Der Vortragende erörterte sohin in ausführlicher Weise sämmtliche in Anwendung kommenden Sicherheitsvorkehrungen, welche eine nahezu absolute Gefahrlosigkeit des Betriebes gewährleisten, und schloss seinen Vortrag mit den Worten: „Wir wollen zuversichtlich hoffen, dass es dem bewährten Pflichteifer, der Umsicht und Thatkraft der zur Belebung der Stadtbahn berufenen staatlichen Organe gelingen wird, das komplizirte Uhrwerk des Betriebes zum Besten der Stadt Wien, zur Ehre des Staatsbetriebes nach rasch überwundenen Reibungen und Hemmnissen in tadellosem Gange zu erhalten.“

— Es ist in Aussicht genommen, die Strecke **Tulln-Gmünd** der ehemaligen Franz Josefbahn mit einem **Doppelgleise** auszustatten, da der Verkehr Wien-Budweis für die Dauer auf einfachem Gleise sich bei den bedeutenden Dimensionen, welche derselbe angenommen hat, nicht mehr durchführen lässt. In den Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 wurde für das zweite Gleis in der Strecke Tulln-Absdorf die erste Rate mit 222 300 fl. eingestellt. Derzeit werden bereits die Projekte ausgearbeitet und hofft man beim Eintritt der günstigeren Jahreszeit mit dem Baue beginnen zu können.

— Wie verlautet, besteht die Absicht, in **St. Anton am Arlberg** ein **Elektrizitätswerk** zu errichten und die Betriebskraft hierfür dem Rosannaflusse zu entnehmen. Diese Anlage hätte zunächst als Ladestation für Akkumulatoren zu dienen, welche für den Betrieb eines Arbeiter-Transportwagens und allenfalls auch für die Beleuchtung der Arbeitsstellen vom Arbeitswagen aus Verwendung finden sollen.

— Bekanntlich konnte die **elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen** bisher nur mittelst transportabler Akkumulatorenbatterien bewerkstelligt werden, welche nach erfolgter Entladung ausgewechselt und behufs Wiederladung nach einer elektrischen Centralstation befördert werden mussten, was eine kostspielige, umständliche und mit vielen Unzukömmlichkeiten verknüpfte Manipulation erfordert.

Die Akkumulatorenfabrik Wüste & Rupprecht führt nun ein neues, von Ingenieur Emil Dick herrührendes System der elektrischen Zugbeleuchtung aus, bei welchem diese Mängel der bisherigen Systeme vermieden werden. Bei dem neuen System wird im Zuge eine Dynamomaschine mitgeführt und von einer Wagenachse in Betrieb gesetzt. Dadurch wird ermöglicht, den elektrischen Strom für die Beleuchtung des Zuges und für die Ladung der benöthigten Akkumulatoren im Zuge selbst zu erzeugen, denn auch hier sind Akkumulatorenbatterien mit in Verwendung, welche die Beleuchtung zu bestreiten haben, wenn der Zug stillsteht, oder seine Geschwindigkeit soweit vermindert, dass die mit einer Wagenachse gekuppelte, die Stromquelle bildende Dynamomaschine (die sogenannte „Wagendynamo“) die erforderliche Tourenzahl nicht mehr erhält, um die für die Zugbeleuchtung nothwendige elektrische Energie aufzubringen.

Die Einrichtung, eine mit dem Zuge mitfahrende Dynamomaschine als Stromquelle zu benutzen, ist an und für sich nicht neu (einschlägige Versuche wurden namentlich auf englischen Bahnen gemacht), doch scheiterten die in dieser Richtung angestellten Versuche stets daran, dass es nicht gelang, jenes sichere Funktioniren der Dynamo und der mit derselben verbundenen automatischen Schaltapparate zu erreichen, welches für eine gleichmässige Beleuchtung unerlässlich ist.

Das von der Firma Wüste & Rupprecht ausgeführte System Dick hat diese Schwierigkeiten überwunden und sichert ein vollkommen zuverlässiges automatisches Vorsichgehen der Regulirung der Spannung sowohl, wie auch der Umschaltung des bald von der Dynamo, bald von den Akkumulatoren zu liefernden Stromes.

Das neue System ist auf den österreichischen Staatsbahnen bei einem Lokalzug der Strecke Wien-St. Pölten eingerichtet und wird daselbst bereits seit acht Wochen im regelmässigen Betriebe verwendet. Die täglichen Fahrten haben ein äusserst verlässliches Funktioniren ergeben.

— Bezüglich des **Ausbaues** der bisher eine Sackbahn bildenden 63 km langen **Valsuganabahn** von Trient nach Tezze, bezw. der Herstellung des Anschlusses nach Italien wird berichtet, dass gegen Ende des verflossenen Monats Dezember auf Einladung des Bürgermeisters Grimani in Venedig eine Zusammenkunft der Abgeordneten von Venedig, der Vertreter des Provinzialausschusses, der Handelskammer und der Società Veneta zu dem Zwecke der beschleunigten Inangriffnahme des Baues der Eisenbahn Venedig-Valsugana stattgefunden hat. Es wurde der Beschluss gefasst, bei der Regierung dringende Vorstellung wegen Ertheilung der Konzession zum Baue und Betriebe der Linien Mestre-Castelfranco und Bassano-Primolano-Tezze zu erheben. — Das Kapital der Valsuganabahn, die vom Staate für Rechnung der Eigenthümer betrieben wird, beträgt derzeit 12 000 000 Kr., davon entfallen 3 000 000 Kr. auf Aktien und 9 000 000 Kr. auf Prioritäten. Die 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien (4 000 Stück à 400 Kr.) sowie der Obligationen ist vom Staate mit dem Maximalbetrage von jährlich 190 888 fl. garantirt. Die erste Bilanz für 31. Dezember 1896 ergab einen Nettoertrag von 35 434 fl., der staatlich zu deckende Abgang bezifferte sich demnach mit Rücksicht auf die Prioritätszinsen und die Amortisationsquote für 1896 von zusammen 132 899 fl. auf 97 465 fl.

— Dank dem Entgegenkommen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung wurde es ermöglicht, trotz der durch Brand erfolgten vollständigen Zerstörung des Bahnhofsgebäudes

in der italienischen **Grenzstation Pontebba** den Verkehr aufrechtzuerhalten, indem der italienischen Bahn- und Postverwaltung bis zur Wiederherstellung des abgebrannten Stationsgebäudes in dem österreichischen Stationsgebäude in Pontafel Amtsräume zur Verfügung gestellt wurden.

— **Versicherung von Postbediensteten gegen Unfallsgefahr.** Die Verletzungen der in den Eisenbahnpostwagen Dienst thuenden Postbediensteten infolge von Rangirstössen bildete die Quelle zahlloser Entschädigungsklagen auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Gemäss der Bestimmungen der Art. 5 und 7 der sogen. Unfallversicherungs-Novelle vom Jahre 1894 sind die Eisenbahnverwaltungen in die Lage gesetzt worden, die Postbediensteten, welche von ihnen konzessionsmässig ohne Anspruch auf Entgelt befördert werden müssen, das ist also die Ambulanzbeamten und Diener, freiwillig gegen Unfälle zu versichern, wogegen bezüglich dieser Bediensteten dann das sogen. Haftpflichtgesetz ausser Kraft tritt. Die österreichischen Eisenbahnverwaltungen haben von dieser gesetzlichen Ermächtigung thatsächlich Gebrauch gemacht und die sämmtlichen Postambulanz-Bediensteten bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen korporativ versichert. Bezüglich dieser Bediensteten ist damit an Stelle der Haftung der einzelnen Bahngesellschaft auf Grund des Haftpflichtgesetzes die Gesammthaftung aller Bahnen auf Grund der Unfallversicherungs-Gesetze getreten. Demgemäss ist auch die Möglichkeit einer civilrechtlichen Klage gegen eine einzelne Bahn ausgeschlossen; alle Ansprüche, welche sich für die Postambulanz-Bediensteten aus Eisenbahnunfällen ergeben können, sind im Rahmen des Statuts der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt bezw. der Unfallversicherungs-Gesetze überhaupt zu erheben und eventuell im schiedsrichterlichen Wege auszutragen.

— Im Kreise der Verwaltung der **Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft** besteht die Absicht, über die seit längerer Zeit geplante Vermehrung des Aktienkapitals nunmehr schlüssig zu werden und der nächsten ordentlichen Generalversammlung den diesbezüglichen Antrag vorzulegen. Derzeit beträgt das Aktienkapital 3 187 200 fl., bestehend aus 39 840 Aktien zu 80 fl. Dieses Kapital soll nun auf 4 000 000 fl. erhöht werden, so dass 10 160 neue Aktien zur Ausgabe gelangen würden. Nach den Statuten ist den Aktionären das Bezugsrecht anzubieten. Es würden daher auf vier alte eine neue Aktie entfallen.

— **Eisenbahngemälde.** Der Maler Moll arbeitet an einem Bilde, das die Stadt Wien mit der Stadtbahn darstellt. Dieses Gemälde wurde auf Vorschlag des künstlerischen Beiraths der Wiener Stadtbahn, Ober-Bauraths Professors Otto Wagner, von der Generaldirektion der Staatsbahnen bestellt und wird den Hofsalon des Kaisers im Pavillon der Stadtbahn in Hietzing schmücken. Es wird die Stadt, von einer entsprechenden Höhe aus gesehen, darstellen. — Im Atelier des Hoftheatermalers Hermann Burghart werden gegenwärtig 2 grosse Bilder für die Südbahngesellschaft gemalt, welche Abbazia und die Semmeringhotels darstellen und für die in diesem Jahre stattfindende Wiener Jubiläumsausstellung bestimmt sind.

— **Tarifbegünstigungen für ungarische Mehlsendungen über Fiume.** Die Frage des Fiumaner Mehlfrachtsatzes ist in einem für die Mühlenindustrie günstigen Sinne entschieden worden. Der ungarische Handelsminister hat im Interesse der über Fiume nach dem Zollauslande gehenden ungarischen Mehlausfuhr, mit Berücksichtigung der schwierigen Situation der ungarischen, namentlich aber der hauptstädtischen Mühlenindustrie, neuerdings jene besonders ermässigten Frachtsätze bewilligt, die im vergangenen Jahre von Budapest und von den Provinzialstationen für Mehlsendungen nach England, Brasilien, den westlichen französischen, den belgischen und holländischen Häfen, sowie nach Nordafrika und durch den Suezkanal nach Ostasien bestanden haben. Diese Sätze betragen 50 kr. bezw. 53 kr. für 100 kg von Budapest nach Fiume und sind gegenüber dem normalen Frachtsatze um 40 kr. billiger. Derselben Konzession werden die von Budapest entfernter liegenden Provinzialmühlen theilhaftig, auch die Mühle in Agram erhält eine entsprechende Begünstigung. Es ist für sämmtliche Mühlen die Bedingung gestellt, dass alle über Gibraltar hinausgehenden Mehlsendungen über Fiume instradirt werden müssen. Die Sendungen nach Brasilien müssen durch die „Adria", den „Lloyd" oder die „Conard-Line" befördert werden. Die „Adria"-Gesellschaft hat ihre Frachtsätze ebenfalls ermässigt.

— **Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft.** Als Resultat der im Schoosse des Handelsministeriums in den letzten Tagen des vergangenen Jahres abgehaltenen Konzessionsverhandlungen bezüglich des Ofener elektrischen Strassenbahnnetzes hat der Handelsminister die Konzession für den Ausbau der Kelenfölder und Leopoldifelder Linie ertheilt. Die Konzession für die elektrische Strassenbahnlinie auf der inneren Ofener Ringstrasse und für die Franz Josefbrücke wurde bekanntlich schon im Sommer des vorigen Jahres ertheilt. Das neue Netz sichert nicht nur eine grosse Entwickelung Ofens, sondern ist auch vom kommerziellen Standpunkte aus von grosser Bedeutung, indem nun eine bauliche Entwickelung auf grossen Territorien möglich ist, welche auf die industrielle Thätigkeit der Hauptstadt belebend wirken wird. Das Baukapital des grossen neuen Netzes wurde mit 6 867 600 fl. festgestellt. Von diesem Betrage sind 1 863 000 fl. für Betriebsmittel zu verwenden. In Anbetracht der voraussichtlichen Entwickelung des Verkehrs hat die Regierung es für nothwendig erachtet, die Gesellschaft zu verpflichten, gleichzeitig ein Reservekapital von 3 000 000 fl. zu beschaffen. Im Laufe der Konzessionsverhandlungen hatten die Vertreter der Kommune die Frage aufgeworfen, ob die Bedeckung des Baukapitals nicht im Wege einer Obligationenemission erfolgen könnte. Das Finanzministerium hat im Einverständnisse mit dem Handelsministerium dieser Art der Kapitalbeschaffung nicht zugestimmt und muss das Baukapital im Wege einer Aktienemission beschafft werden. Es werden auch im vorliegenden Falle jene Grundsätze, die die Regierung bei Eisenbahnfinanzirungen im allgemeinen vor Augen hält, zur Anwendung zu gelangen haben. Den Intentionen der Gesetzgebung entspricht es, die Emission von Obligationen nur dann zu gestatten, wenn dieselben in Wirklichkeit Prioritätsobligationen sind. Im Sinne des ungarischen Eisenbahnrechtes gelten als Prioritätsobligationen nur jene, deren Verzinsung und Tilgung vom Staate oder öffentlichen Körperschaften garantirt sind. Die Regierung geht von dem richtigen Standpunkte aus, dass bei Eisenbahnen die Emission von Obligationen nur dann platzgreifen soll, wenn die Schuld hypothekarisch sichergestellt werden kann. Diese besondere Sicherheit bietet nur die Eintragung in das Eisenbahngrundbuch. Da bei Strasseneisenbahnen diese gesetzlichen Voraussetzungen fehlen, so muss bei diesen Unternehmungen, mit Rücksichtnahme auf den Landeskredit, die Aktienemission als die richtige Art der Bedeckung betrachtet werden.

Vereins-Ausland.

— In Genua ist — wie aus Mailand gemeldet wird — der **Wagenmangel der Mittelmeerbahn** nachgerade unerträglich geworden. Die Mailänder schwer betroffenen Baumwollindustriellen haben sich in den letzten Wochen mehrfach beschwerdeführend an die Regierung gewendet, ohne dass bis jetzt durchgreifende Abhilfe zu ermöglichen gewesen wäre. Tausende von Tonnen verschiedenster Güter sollen auf den Kais in Genua lagern, vergeblich der Verladung harrend, zum grossen Schaden des gesammten Handels von Oberitalien.

— In Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 5 S. 75 d. Ztg. über den von der königlichen Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen ausgeschriebenen **Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen für Stockholm** ist noch mitzutheilen, dass der Termin für die Einreichung der Bewerbungen mit dem 31. August d. J. abläuft. Es sind 3 Preise (12 000, 8 000 und 4 000 Kronen) ausgesetzt und zu Preisrichtern folgende Herren ernannt: Kaufmann Almgren, Professor Almqvist von der königlich technischen Hochschule, Generaldirektor a. D. Graf Cronstedt, ehemaliger Chef der Generaldirektion, Generalkonsul Fränckel und Oberdirektor der königlichen Generaldirektion Sundberg in Stockholm.

— Aus Petersburg wird mitgetheilt, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten abermals mit der Frage der **Verbindung Astrachans mit dem russischen Eisenbahnnetze** beschäftigt ist. Es wird dabei bemerkt, dass der Bahnbau bereits entschieden sei. Letzteres ist uns neu, aber allerdings keineswegs unglaubwürdig, denn der Verkehr vom kaspischen Meere her wächst rapid, während die Leistungsfähigkeit der Wolgaschifffahrt schon manche schwere Probe zu bestehen hat, ohne immer siegreich hervorzugehen. Zudem kommt die lange Unterbrechung in Betracht, die der Winter durch Eis mit sich bringt. Zur Zeit soll die ministerielle Instanz namentlich damit beschäftigt sein, die Frage zu entscheiden, an welchem Ufer der Wolga die Eisenbahn zu bauen ist. Die Strecke am rechten Ufer ist um 60 Werst kürzer als die Linie am linken Ufer, weshalb denn auch Stimmen laut geworden sind, welche den Bau der Bahn am rechten Ufer befürworten; doch die Astrachanische städtische Verwaltung dringt darauf, dass die Bahn am linken Ufer der Wolga angelegt werde, wobei sie sich u. a. auf folgendes stützt: 1. die Linie am linken Ufer hat in den Grenzen des Gouvernements eine grössere Ausdehnung als die Strecke am rechten Ufer; 2. die Linie am linken Ufer verbindet Astrachan auf dem kürzesten Wege mit Moskau und Petersburg; 3. sie führt über die am meisten angesiedelten

Punkte; 4. sie durchschneidet den Ackerbau-, den Fischerei- und den Industrierayon; 5. sie führt durch Ortschaften, in welchen sich der Garten- und Gemüsebau entwickeln könnte; 6. durch die Linie erschliesst sich die Möglichkeit einer weiteren zweckentsprechenden Entwickelung eines jenseits der Wolga belegenen Eisenbahnnetzes. Wenn jedoch die Bahn am rechten Ufer gebaut werden sollte, so verliert — nach Ansicht der städtischen Verwaltung — Astrachan seine jetzige Bedeutung, da sein ganzer Handel und seine Industrie auf das rechte Wolgaufer übergehen und sich dort am Endpunkte der Bahn konzentriren würden. Der Punkt 6 scheint uns der weitaus wichtigste zu sein, denn bisher ist der Theil des asiatischen Russlands, der begrenzt ist: von der Eisenbahn Ssaratow-Uralsk (schmalspurig), dem Uralfluss, dem Kaspischen Meere und dem Wolgastrome (etwa 182 000 qkm gross) ziemlich ohne Eisenbahnen, denn abgesehen von der oben angeführten Grenzbahn (400 Werst), einer Zweigbahn von Urbach nach Alexandrow-Gai (173 Werst) und einer Verbindungsbahn vom Baskuntschak-Salzsee zur Wolga (53 Werst) ist das fruchtbare Gebiet ohne Eisenbahn. Würde nun die Bahn Astrachan-Zarizyn auf dem linken Ufer erbaut, so wäre damit die Gelegenheit gegeben, durch Anschlussbahnen das Gebiet zu erschliessen.

— **Bau von Zweigbahnen im Kaukasus.** Der Kaukasus ist einer der ergiebigsten und reichsten Fundorte für Manganerze, es werden daher von dort grosse Mengen dieses werthvollen Erzes auf den europäischen Markt gebracht. Bisher hat sich jedoch kein zuverlässiger und regelmässiger Bezug ermöglichen lassen, weil die Wegeverbindungen zu den bedeutendsten Fundorten ungenügende waren und nicht jederzeit passirt werden konnten. Um diesen und noch manchen anderen Unzulänglichkeiten zu begegnen, besteht die Absicht, von der Tschiatury-Zweigbahn der transkaukasischen Bahn folgende 3 Linien zu bauen: 1. von Ssalieti, einige Werst von Tschiatury entfernt, in südöstlicher Richtung von der Tschiatury-Zweigbahn bis zur Kolonie Schukruty in einer Länge von 12 Werst; 2. von Tschiatury in nördlicher Richtung bis zur Kolonie Zirkwali in einer Ausdehnung von 7 Werst, und 3. von Tschiatury in östlicher Richtung bis zur Kolonie Perewi in einer Ausdehnung von 31 Werst. Ob der Bau der Privatunternehmung überlassen oder ob derselbe von der Staatsregierung ausgeführt werden wird, ist noch nicht entschieden.

— Amtlich wird in der „Handels- und Industrie-Zeitung" berichtet, dass auf dem unlängst stattgehabten Kongress der Vertreter des russischen Eisenbahnnetzes allgemeine **Vorschriften für den Transport von Sendungen mit Begleitern** aufgestellt worden sind. Es ist danach im allgemeinen als unerwünscht erachtet worden, dass Sendungen unterwegs von Personen begleitet werden, welche nicht zum Bestande der Eisenbahnangestellten gehören, da in diesem Falle leicht Missverständnisse und Ungelegenheiten zwischen den Begleitern und dem Zugpersonal entstehen können. Darum soll eine Zulassung von Begleitern nur auf den Transport gewisser Güter beschränkt werden, welche eine besondere Behandlung und Bedienung erfordern. Zur Erreichung dessen sind die Güter in 2 Kategorien getheilt worden, nämlich in solche, bei deren Transport die Beigabe eines Begleiters für den Absender obligatorisch ist, dahin gehören: Pferde, Rindvieh, Kleinvieh, wilde Thiere und lebende Fische, und in solche, bei denen die Beigabe eines Begleiters dem Absender freigestellt ist, dahin gehören: lebendes Geflügel, kleine Thiere und Vieh beim Transport in Kisten, Käfigen und Körben, rollendes Material der Eisenbahnen, Särge mit Leichen und schliesslich Sendungen, welche in Spezialwagen zur Abfertigung gelangen, wie: Naphtasendungen, Spiritus, Wein, Fleisch, Früchte, Gemüse und Grünzeug. Für jede kleinere Sendung ist nur ein Begleiter zulässig und bei grossen Transporten muss auf 8 Wagen mindestens ein Begleiter kommen. Die Begleiter finden in einem Wagen III. Klasse Unterkunft, der dem Güterzuge anzuhängen ist. Bei Abfertigungen ganzer Wagenladungen können die Begleiter auf ihren Wunsch und mit Einwilligung der Bahn auch in dem Wagen, in welchem das Gut verladen ist, Unterkunft finden. Die Bahn haftet nicht für die Beschädigung von begleiteten Sendungen, wenn die Beschädigung durch den Begleiter hätte verhütet werden können. Der Entwurf dieser Vorschriften liegt gegenwärtig dem Ministerium der Verkehrsanstalten zur Durchsicht vor.

— In einem ausführlichen Artikel, überschrieben: **Die Eisenbahntarife im Jahre 1897,** bringt die russische offizielle „Handels- und Industriezeitung" in ihrer No. 2 eine detaillirte Darstellung der Thätigkeit der Departements des Finanzministeriums, denen die Bearbeitung sämmtlicher Tarife der russischen Eisenbahnen obliegt. Die sämmtlichen Arbeiten lassen sich in folgende hauptsächlichen Gruppen zusammenfassen: 1. der allgemeine Tarif für die Beförderung aller Güter; 2. die Tarife für Massengüter; 3. die Tarife des internationalen Verkehrs; 4. die Stationsgebühren; 5. die Personentarife und 6. die Feststellung der kürzesten Entfernungen zwischen den Eisenbahnstationen. Im einzelnen kann auszugsweise noch das Folgende mitgetheilt werden.

Was zunächst die allgemeinen Tarife für Frachten jeder Art — ausschliesslich der Massengüter — betrifft, so ist mit dem 1. Januar 1897 der neuredigirte allgemeine Tarif auf alle russischen Bahnen — unter Abschaffung des Unterschiedes der Bahnen 1. und 2. Gruppe in dieser Hinsicht — ausgedehnt worden, wobei als neue Norm der Tragkraft eines Wagens 750 Pud (= 12285 kg) (früher 610 Pud = 10000 kg) festgesetzt worden sind. Da aber der allgemeine Tarif, trotz der vielen Verbesserungen, immer noch den allgemeinen Bedürfnissen nicht vollständig entspricht, so wurden in dem verflossenen Jahre noch mancherlei Aenderungen an demselben ins Auge gefasst; die Vorarbeiten sind bereits soweit gediehen, dass zu Anfang dieses Jahres der allgemeine Tarif, der seit 1893 in Kraft ist, endgültig wird durchgesehen werden können. Auf der Tagesordnung der Sitzungen des Tarifkomitees zur Durchsicht des allgemeinen Tarifs steht ein sehr reichhaltiges Programm — unter anderem wird beabsichtigt, alle Klassentarife abzuschaffen. Augenblicklich bestehen nämlich zwölf verschiedene Tarifklassen, über welche man vielfach geklagt hat. — Im Jahre 1897 ist der allgemeine Tarif auf die sibirische Eisenbahn anfangs bis zum Ob und sodann bis Krasnojarsk hin ausgedehnt worden. Im Prinzip ist ferner beschlossen worden, ihn auch noch weiter für die Frachten nach dem fernen Osten in Anwendung zu bringen, d. h. die Häfen des fernen Ostens sollen in den direkten Verkehr aufgenommen werden. Die Güter werden jetzt nur in Odessa und St. Petersburg zur direkten Beförderung angenommen; an anderen Punkten müssen die Absender die Hilfe der Kommissionäre in Anspruch nehmen, was nicht nur theurer, sondern auch unbequem ist. Mit Rücksicht darauf ist eine besondere Kommission eingesetzt worden, die ihre Arbeiten in Kürze beenden wird.

An zweiter Stelle folgen sodann die Tarifmaassnahmen, die sich auf die Massenfrachten beziehen; im verflossenen Jahre wurden die Tarife für Getreide, Eisen und Naphta endgültig geregelt. Für die Eisenfrachten ist seit dem 1. September 1897 ein neuer ermässigter Tarif in Geltung und für Naphtaprodukte ein gleichmässiger Satz für alle Eisenbahnen ($^1/_{24}$ bis $^1/_{70}$ Kop. pro Werst und Pud) unter geringfügigen Ausnahmen festgesetzt. Es sei ferner erwähnt, dass in dem verflossenen Jahre besondere Tarifermässigungen für einige landwirthschaftliche Produkte, für künstliche Düngemittel, sowie — mit Rücksicht auf den Mangel an Viehfutter in einigen Gouvernements Russlands — für Heu, Hornvieh und Pferde bewilligt wurden. — Hinsichtlich des Verkehrs mit dem Auslande sind auch wichtige Maassregeln getroffen worden. Zunächst sind die Tarife für zu exportirendes Petroleum von 19 auf 12 Kop. für das Pud herabgesetzt worden. Im verflossenen Jahre hat ferner die seit langem bestehende Konkurrenz zwischen den russischen und den österreichischen Bahnen hinsichtlich des Transports von ägyptischer Baumwolle ihre endgültige Regelung gefunden; die beiden Eisenbahnverwaltungen haben sich nunmehr dahin geeinigt, dass $^2/_3$ von der nach Russland zu transportirenden Baumwolle auf russischen Bahnen und $^1/_3$ auf österreichischen befördert werden soll. Ein selbständiger Tarif ist ferner für russische Erzeugnisse, insbesondere der Hausindustrie, die nach Hamburg gehen, eingeführt worden. Mithin ist durch diesen Tarif der Grund zu einem neuen Güteraustausch Russlands mit dem Auslande gelegt.

Auch hinsichtlich der Aufbewahrung von Gütern auf den Eisenbahnstationen ist das verflossene Jahr nicht ohne günstige Resultate abgelaufen. Mit Rücksicht darauf, dass Russland jährlich an vielfältigen Verkehrs- und Lagerstauungen krankt, hat das Taritkomitee zunächst bewilligt, dass im Falle der Ueberhäufung die Güter über eine andere weniger belastete Linie geleitet werden dürfen, und ferner ein sehr geringes Entgelt für Anweisung eines Platzes auf den Eisenbahnstationen für die lagernden Frachten festgesetzt. Die letztere Maassnahme ist von grosser Wichtigkeit, weil damit die angeführten Massengüter innerhalb der Grenzen der Stationen lagern und infolge dessen zu denjenigen Gütern gehören, die in der Reihenfolge ihrer Anfuhr abgefertigt werden müssen.

— **Auf der XLVII. allgemeinen Tarifkonferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen,** welche in St. Petersburg am 22. Januar/3. Februar d. J. stattfindet, werden folgende Fragen berathen werden:

1. Ergänzung der Nomenklatur des Tarifes Nr. 6136 für die Beförderung von Fischen; 2. Tarifirung von Kasein (Käsestoff); 3. Regulirung der Tarife für Kerosin nach der Station Rowno der Polessje- und Südwest-Bahnen; 4. Bestimmung darüber, wie die Gebühr für Stationsunkosten für Sendungen von Steinkohlen und Salz bis zum 1. Oktober 1897 zu berechnen ist; 5. Tarifirung von Schiffspanzern; 6. Ausschluss des Artikels „Pavillons auseinandergenommene aller Art" aus Gruppe 29 der Nomenklatur und Zuzählung desselben zu einer anderen Gruppe; 7. Gleichstellung des Tarifs für Pfeffergurken, gesalzene und geweichte, mit dem für marinirte Gurken in Fässern, Fässchen

und Zubern; 8. Ermässigung des Tarifes für Waldwollextrakt; 9. Tarifirung von Fischwaaren in Blechdosen und Glasgefässen in Fässern verpackt; 10. Ermässigung des Tarifes für rohe Weiden auf den Südostbahnen; 11. Aenderung der Nomenklatur der Gruppe 78 (Säureschlacken usw.), in Zusammenhang mit der Abänderung der Nomenklatur der Kategorie IV der Waaren, die zum Tarif für Eisen befördert werden; 12. Frachtvertheilung für Steinkohlensendungen aus dem Donezbassin im Verkehre mit der Lodzer Eisenbahn; 13. Tarifirung von Sendungen, bestehend aus Schweinen in Käfigen, falls im Frachtbriefe das Gewicht der letzteren nicht angegeben ist; 14. a) Aufnahme der Station Lowitsch der Warschau-Wiener Eisenbahn in den Ausnahmetarif Nr. 2 der Gruppe 111 (Phosphorite) und b) Beschlussfassung darüber, ob es nicht zweckentsprechend wäre, den Ausnahmetarif 1 dieser Gruppe aufzuheben; 15. Ermässigung des Tarifes für Strohflaschenhülsen; 16. Tarifirung von gusseisernen Lagern mit kupfernen Walzen; 17. Erstellung eines ermässigten Tarifes für Exponate der allrussischen Pferdeausstellung im Mai 1898 in St. Petersburg; 18. Ausdehnung des ermässigten Tarifes Nr. 77 — 1895 auf Militärpersonen der Grenzwache; 19. Wiedererstellung derselben Spezialtarife für Getreide, Flachs und Zucker für die Navigationsperiode 1898, die in der Navigationsperiode 1897 gegolten haben; 20. Erstellung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Waaren, die zu den Klassen I und II und den Differentialtarifen Nr. 1 und 2 gehören, und ebenso für Zucker von Moskau nach Nowousensk und Alexandrow-Gai der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn in der Richtung über Rjäsan-Saratow-Urbach und Beseitigung der Gebühr für das Uebersetzen über die Wolga für Waaren der III. Klasse; 21. Ermässigung des Tarifes für die Beförderung von Hunden in Güterwagen; 22. Tarifirung einer Waare, bestehend aus einem Gemisch von Lumpen, altem Garn, alter Watte, Flicken u. d. ähnlichen; 23. Aufhebung der Bestimmung, nach welcher es gestattet ist, eine unbegrenzte Anzahl von Hornvieh in einem Wagen bei Zahlung eines Frachtsatzes von 10 Kop. für Wagen und Werst zu verladen; 24. Tarifirung einer Waare unter der Benennung Sakis, eines Produktes aus Palmenharz.

— Petersburger Mittheilungen zufolge wird vom 31. Januar d. J. ab bis auf weiteres von jedem Pud Waare, das auf die Stationen der Linie Jeletz-Waluiki der Gesellschaft der **Südostbahnen** zugeführt wird, eine **Steuer von 0,2 Kop.** erhoben werden. Offenbar wird diese Steuer, wie auch schon bei einer Anzahl anderer Bahnen, erhoben, um aus den Erträgen Lagerschuppen in grösserer Ausdehnung zum Schutze der Versandgüter erbauen zu können.

— Der Inhalt der Konzession, welche die **kanadische** Regierung zum Bau der **Stickeen-Teslin-Eisenbahn** vergeben hat, wird erst allmählich bekannt. Die Monopolklausel lautet: „Während eines Zeitraums von 5 Jahren, vom 1. September 1898 an gerechnet, soll der Bau von keiner Eisenbahn vom Lynnkanal oder einem Punkte bei der internationalen Grenze von Kanada und Alaska in den Yukondistrikt genehmigt werden. Während eines Zeitraums von 10 Jahren, vom 1. September 1898 an gerechnet, soll den jetzigen Unternehmern der Vorzug gegeben werden, wenn die Regierung es für angemessen erachtet, eine Subvention zum Bau einer Eisenbahn vom Stickeenfluss an der Küste von Britisch-Columbien zu gewähren, vorausgesetzt, dass die Unternehmnr bereit sind, diesen Bau innerhalb einer gewissen Zeit zu vollenden."

— Während die den Unterkongo mit dem Oberkongo verbindende Eisenbahn noch ihrer Vollendung harrt, hat die Kongoregierung zur Erschliessung ihrer reichen Südprovinzen den sofortigen **Bau einer zweiten Kongo-Eisenbahn** beschlossen. Die Vorarbeiten sind fertig, und die Katangagesellschaft soll den Bahnbau in die Wege leiten. Diese Bahn soll nach Manyema, Urua, Katanga und dem Tanganyikasee führen. Sie geht von dem Lubefu, einem Zuflusse des Kassai aus, führt nach Nyangwe, der Hauptstadt Manyemas, geht durch die Höllenthore nach dem oberen Lualaba, von wo aus durch das Thal der Lukuga eine Seitenbahn nach dem Tanganyikasee führt, während die Hauptlinie durch Urua nach Katanga führt. Welche Bedeutung diese Bahn hat, ersieht man daraus, dass man bis heute mindestens 4 Monate braucht, um von Antwerpen aus den Tanganyikasee zu erreichen. Mit der neuen Bahn bedarf es dazu nur 39 Tage und zwar 21 Tage von Antwerpen nach Matadi, 2 Tage durch die Kongo-Eisenbahn nach dem Poole, 10 Tage vom Poole mittelst Dampfer nach dem Lubefu, 1 Tag von Lubefu nach den Höllenthoren und 5 Tage von der Lukuga bis zum See. Diese Bahn eröffnet die reichsten Provinzen und ist politisch wichtig, da sie einen grossen Theil der kongostaatlichen Grenze berührt. Die „Belgique Coloniale" erwartet zwei neue Bahnen: Die transafrikanische Eisenbahn über den Nyassa und Sambeze und die deutsche Eisenbahn Udschidschi-Dar-es-Salaam.

— Ueber die **Kohlenstationen** auf dem **Seewege** nach **Ostindien** veröffentlichte unlängst die „St. James-Gazette" eine Darstellung vom englischen Interessenstandpunkt aus, worin sie der englischen Regierung zur Erwägung gab, ob nicht den übrigen europäischen Schiffen, die in den aussereuropäischen Gewässern stationirt sind, die Kohleneinnahme abgeschnitten werden könne. Nach der Versicherung des Londoner Blattes wäre es schon jetzt für die russischen Kriegsschiffe in Port Arthur und Ta-lien-wan nicht leicht, sich mit Kohlen zu versehen. Auf noch grössere Schwierigkeiten würden die Kriegsschiffe der übrigen europäischen Mächte in China stossen, um ihren Bedarf an guten Kohlen in hinreichender Menge zu decken. Das genannte Blatt fährt dann fort: „Jeder weiss, dass die beiden deutschen Kriegsschiffe wiederholt keine Kohlen haben auftreiben können. Daraus darf man aber noch nicht den Schluss ziehen, dass Grossbritannien nur seine Kohlenstationen den Schiffen anderer Mächte zu verschliessen brauchte, um sie hilflos zu machen. Die Verweigerung von Kohlen auf einer auswärtigen Station bildet eine unfreundschaftliche Handlung und ist einer Kriegserklärung ziemlich gleichbedeutend. In einigen Fällen kann man ja sagen, dass man selber kaum genug Kohlen habe. Unter den jetzigen Verhältnissen würde aber eine solche Erklärung mit dem grössten Misstrauen aufgenommen werden. In der That möchte sie gar nicht acceptirt werden, wenn die betreffende Kohlenstation nicht hinlänglich stark befestigt wäre, um den Platz zu vertheidigen. Nach Sir George Clarke's „Imperial Defence" gibt es 7 englische Kohlenstationen zwischen dem rothen Meere und dem Platze, wo die europäischen Kriegsschiffe gegenwärtig kreuzen. Es sind dies Aden, Bombay, Trincomalee, Madras, Mangun, Singapore und Hongkong. Davon sind Trincomalee, Madras und Singapore befestigt und könnten eine Zeit lang aushalten. Dieses sind aber nicht die einzigen Kohlenstationen, von welchen die Kriegsschiffe anderer Mächte Kohlen beziehen könnten, wenn sie sich bei den chinesischen Meeren befinden. Es gibt mehrere japanische und chinesische Häfen, wo Kohlen zu bekommen sind. Die Franzosen haben einige kleine Stationen, während die Russen sich und ihre Verbündeten in Wladiwostok mit Kohlen versehen können. Dieses ist der einzige befestigte Hafen ausserhalb Japans in den östlichen Meeren, wo Vorräthe mit guten Kohlen, wie sie Kriegsschiffe brauchen, in Menge aufgespeichert worden sind. Wenn Russland mit einer Macht zusammengeht, so stehen natürlich der letzteren die Kohlen von Wladiwostok auch zu Gebote. Ebenso würden die japanischen Häfen Kohlen an die Gegner Englands liefern, wenn nicht, wie Lord Charles Beresford räth, ein Abkommen zwischen Japan und England abgeschlossen worden wäre. Die Kohlenvorräthe Wladiwostoks würden nicht lange ausreichen, wenn alle übrigen europäischen Kriegsschiffe ihre Kohlen von diesem hoch im Norden gelegenen Hafen beziehen müssten. Da tritt für England eine Gelegenheit ein, die anscheinende Gleichgültigkeit, womit es den Ereignissen im fernen Osten zuschaut, wieder gut zu machen. Kohlenschiffe sind sehr langsam fahrende Schiffe. Wenn die britische Regierung die britischen Kohlenstationen schliesst, so könnte ein Feind nicht viel Unheil anrichten, bis die grossen britischen Kriegsschiffe, welche den Suezkanal nicht mit Sicherheit passiren können, um das Kap der guten Hoffnung herumgesegelt sind. Nach den Ansichten der grössten Autoritäten würde es nicht möglich sein, die verbündeten Kriegsschiffe anderer Nationen mittelst Kohlenmangels schachmatt zu setzen. Aber sehr wohl könnten sie in Schach gehalten werden, bis England ihnen mit überlegener Macht entgegentreten könnte."

— Aus Peking wird gemeldet, dass die deutsche Regierung als Sühne für die Ermordung des Matrosen Schulze weitere Konzessionen für **Eisenbahnen in der Provinz Schantung** verlangte. Nach einer Mittheilung des „Büreau Dalziel" soll China bereits einer deutsch-chinesischen Aktiengesellschaft den Bahnbau von Kiaotschau nach Tsinanfu übertragen haben. Die Bergbaurechte bis zu 5 km auf jeder Seite der Bahn sollen den deutschen Unternehmern zufallen.

Allgemeines.

— **Umwandlung des Dampfbetriebes städtischer Hoch- und Tiefbahnen in elektrischen Betrieb.** In neuerer Zeit geht die Neigung mehr und mehr dahin, die städtischen Schnellverkehrslinien elektrisch zu betreiben und demgemäss auch bestehende städtische Dampfbahnen in elektrische umzuwandeln. In erster Linie ist dies bei denjenigen Bahnen der Fall, die in Tunneln geführt sind, wie die Londoner Metropolitan und Distriktbahnen. Es ist bekannt, dass die grössten Anstrengungen gemacht worden sind, um auf diesen ältesten aller städtischen Tunnelbahnen Abhilfe gegen die Luftverpestung durch den Rauch der Lokomotiven herbeizuführen.

So wurden an einzelnen Stellen, wo die Bahnen unter Strassen geführt sind, sogenannte Blowholes angelegt, aus denen man beständig blaue Dampfwölkchen aufsteigen sehen kann. An anderer Stelle wurden Windräder aufgestellt, aber beide Mittel haben wesentliche Verbesserungen nicht zur Folge gehabt. Neuerdings ist infolge der Fortschritte in der elektrischen Betriebsweise der Bahnen die Frage der Tunnellüftung wieder angeregt worden und das Handelsamt hat sich damit aufs neue befasst und prüft zur Zeit die Angelegenheit. Die elektrische Betriebsweise dürfte schon aus diesem Grunde in nicht allzu langer Zeit auf den Untergrundstrecken zur Einführung kommen. Es ist ferner bekannt, dass auf der City und Südlondonbahn von vornherein der elektrische Betrieb eingerichtet wurde, wie er auch für die zahlreichen anderweiten im Bau befindlichen Londoner Tunnelbahnen, so die Waterloo und Citybahn, die Central Londonbahn und andere in Aussicht genommen ist.

Auf den Newyorker Hochbahnen sind vor mehreren Jahren Versuche mit elektrischer Zugkraft angestellt worden, die aber aus verschiedenen Gründen wieder aufgegeben wurden. Neuerdings wird die Einführung der elektrischen Zugkraft wieder eifrig betrieben. George J. Gould, Präsident der Manhattanbahn, macht bekannt, dass die Verwaltung die dafür nöthigen Einrichtungen in kürzester Frist treffen will. In den letzten Monaten sind denn auch mit der General Electric Co. und der Westinghouse Co. Verhandlungen gepflogen worden, die indessen bis heute noch zu keinem Abschluss geführt haben. Der Direktor der Eisenbahn meint, dass die Umwandlung mindestens 7 000 000 D., vielleicht auch 10 000 000 D. kosten wird. Es muss nicht allein eine neue Kraftstation an einer für die Kohlenzufuhr geeigneten Stelle gebaut, sondern es müssen auch die 330 Lokomotiven, die jetzt im Betriebe sind und einen Werth von 1 650 000 D. darstellen, verkauft werden. Der Erlös hieraus ist sehr gering anzuschlagen. Dagegen ist aber in Rechnung zu ziehen, dass die Gesellschaft mindestens die Hälfte an Kohlen und ebenso mindestens die Hälfte an Bahnunterhaltungskosten sparen wird. Die Abnutzung des Oberbaues bei Dampfbahnen ist nahezu doppelt so gross wie auf elektrischen Bahnen. Es wird angenommen, dass die Zuggeschwindigkeit bei elektrischem Betrieb um $^1/_3$ vergrössert werden kann, dass das Geräusch, der Schmutz und die Stösse vollständig verschwinden werden. Die Umwandlung des Betriebes stellt eine ungeheure Aufgabe dar. Keine Bahn in der Welt hat einen gleich lebhaften Zugverkehr und befördert so viele Personen, bewegt so viele Wagen und Züge und hat einen gleich hohen Betrag an Zug- und Wagenkilometern zu verzeichnen, wie das Hochbahnsystem. Auf allen 4 Hochbahnlinien und der Vorstadtlinie legen die Wagen 44 000 000 Meilen jährlich zurück. Am Tage werden 3 500 Züge abgefertigt und 330 Lokomotiven stehen im Dienst. Schon mit Bezug auf die Zeitausnutzung wird die Verwendung der Elektrizität einen ausserordentlichen Fortschritt bedeuten. Versuche, die in den Schenectadywerken angestellt wurden, ergaben, dass in 20 Sekunden ein elektrischer Motor die doppelte Geschwindigkeit erreichen kann, als ein Dampfmotor von derselben Pferdekraft, das heisst, die Zeit des Anfahrens der Züge wird wesentlich vermindert. Man nimmt an, dass $^1/_3$ der Zeit, die jetzt auf das Anfahren der Züge in den Stationen verwendet wird, gespart werden kann, ohne die Zeit für das Ein- und Aussteigen der Personen zu vermindern. Auf den längeren Bahnlinien würden die Lokalzüge 10—15 Minuten an Zeit sparen können.

— Eine **Bauverschiebung** nach amerikanischer Art ist am 23. Januar d. J. an dem Heinitztunnel bei Dechen auf der Bahnstrecke Saarbrücken-Neunkirchen ausgeführt worden. Eine **Brücke** im Gewicht von 70 000 kg wurde um 35 m nach Westen verschoben. Der frühere, etwa 200 m lange Heinitztunnel ist seit einigen Jahren abgetragen. In der Nähe des südlichen (Heinitzer) Portals führt die Provinzialstrasse über den Tunnel, es wurde daher hier eine Ueberbrückung des Einschnittes nothwendig. Die Brücke wird etwa 40 m vom früheren Portal entfernt gewesen sein und hatte eine Länge von etwa 43 m. Nach Vollendung der in Eisenkonstruktion hergestellten Brücke ergab sich, dass dieselbe auf Rutschflächen des Sekundussprunges zu stehen kam. Die fertige Brücke wurde deshalb jetzt ungefähr 35 m südlich fast nahe an die Stelle des früheren Portals verschoben. Zwischen dem neuen Standpunkt der Brücke, mächtigen steinernen Pfeilern, und dem seitherigen Standpunkte waren auf beiden Seiten grosse Holzgerüste errichtet, welche 10 Wagenladungen Holz erforderten. Auf diesen Gerüsten waren zu beiden Seiten Schienengleise angelegt. Die etwa 70 000 kg schwere eiserne Brücke war auf 2 eiserne Wagen gehoben, die auf den beiden Gleisen standen. Nachdem die eisernen Zugseile befestigt und alle Vorsichtsarbeiten getroffen wurden, wurde kurz nach 9½ Uhr das Zeichen zum Andrehen der Kabel gegeben und langsam bewegte sich der Koloss nach seinem neuen Standpunkte. Wenige Meter von seinem Ziele entfernt, wo die Gleise eine Kurve hatten, stellte es sich heraus, dass nach der Neunkirchener Seite zu das Gerüst etwas nachgegeben hatte. Es mussten deshalb umfassende Verstärkungsarbeiten nachgeholt werden. Nach Ausführung dieser Arbeit riss nach kurzem Vorwärtsbewegen ein Zugseil, das wieder neu befestigt werden musste. Gegen 12 Uhr Mittags gelangte die Brücke an ihre neue Stelle. Die Brücke lag ungefähr 18 m über dem Eisenschienenniveau. Ihre jetzige Lage ist anscheinend etwas tiefer. Die Ueberführungsarbeit musste aus Betriebsrücksichten an einem Sonntage vorgenommen werden. An einem Wochentage wäre der ganze Verkehr der Strecke lahm gelegt gewesen und damit grosser Nachtheil entstanden. In ganz Deutschland haben bisher nur 2 bahnfiskalische Ueberführungen nach amerikanischer Art stattgefunden, der jetzige Fall ist also der dritte.

— Ueber eine etwas **abenteuerliche Eisenbahn** weiss die „Köln. V.-Ztg." zu berichten. Sie schreibt:

Die höchste und theuerste Eisenbahn der Welt wird in Ekuador von Guayaquil nach Quito durch amerikanische Geldleute gebaut werden. Dieselbe wird in Quito 9 350 Fuss, in Santa Rosa 10 000 Fuss, in Tambillo 8 250 Fuss, in Amboto 8 100 Fuss über dem Meeresspiegel liegen und den Chimborasso in einer Höhe von 12 300 Fuss kreuzen; bei mehreren anderen Bergen wird dies in einer Höhe von 10 500, 11 800 und 12 000 Fuss der Fall sein. Man kann sich denken, dass dabei zahlreiche Viadukte und Brücken nothwendig werden; die Zahl derselben soll 830 betragen, die Bahn eine Länge von rund 400 (englische) Meilen erhalten. Dass der Bau einer solchen Strecke recht kostspielig sein muss, leuchtet ein; in der That soll die Meile durchschnittlich 43 396 D. (rund 182 000 ℳ) in Gold kosten, mehr, als irgend eine andere Eisenbahnlinie gekostet hat. Es hat aber auch keine andere so viele hohe Gebirgszüge zu überschreiten, so viele Ströme und Flüsse zu passiren, so viele Thäler und Schluchten zu überwinden, wie diese Linie. Die Gesammtkosten ihres Baues werden etwa 73 000 000 ℳ betragen.

Sollten hier — namentlich in den Höhenverhältnissen — nicht einige kleine Irrthümer vorgekommen sein?

— **Mit einem neuen submarinen Boote**, das den Namen „Argonaut" führt, sind am 20. November 1897 Versuche im Patapsco River in Baltimore durchgeführt worden. Dieselben dauerten ungefähr 2 Stunden, während welcher das Boot ungefähr 6,5 km zurücklegte und dabei wiederholt untertauchte und wieder aufstieg. Das Boot ist aus Stahl gebaut und auf Rädern montirt, von denen das vordere Paar mit einem Motor in Verbindung gebracht ist, sodass das Boot auf dem Grunde sich weiter bewegen kann. Es ist in 4 Räume eingetheilt und führt eine Mannschaft von 6 Personen; es besitzt 10,97 m Länge, 2,74 m Breite und ein Deplacement von 54 t. Das Boot ist nach einem Entwurfe von Simon Lake von den Columbian Iron Works gebaut worden.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Die letzte Monatsversammlung des Vereins beschäftigte sich mit verschiedenen, auch für weitere Kreise recht interessanten Fragen. Zunächst besprach Herr Regierungs- und Baurath v. Borries aus Hannover, dessen Ruf als tüchtiger Konstrukteur und Eisenbahn-Fachmann mit den Verbundlokomotiven seines Systems bereits weit über Deutschlands Grenzen hinausgedrungen ist, die Frage der Zugstangen unter den Eisenbahnwagen.*) Deren gibt es zwei Arten. Entweder liegt unter jedem Wagen eine von Zughaken zu Zughaken durchgehende starre Stange, gegen welche sich der Wagen federnd hin und her schieben kann, oder die Zughaken sind ausser Verbindung mit einander, und jeder derselben ist federnd direkt ans Untergestell angeschlossen.

Das erstere System ist in Deutschland Vorschrift, das letztere in England, Frankreich, Nordamerika und anderweitig üblich, ausnahmsweise auch bei den Wagen der Berliner Stadtbahn zugelassen. Jedes der Systeme hat seine Vorzüge und Nachtheile, die sich namentlich beim Anfahren und Anhalten des Zuges zeigen. Welches vorzuziehen sei, darüber sind die Gelehrten sehr uneinig.

Der Vortragende empfahl und erläuterte unter Zustimmung des Herrn Ober-Baurath Stambke und anderer bewährter Fachleute einen Mittelweg, bei dem zwar die Zugstange beibehalten wird, sich aber unter der Wirkung der Anzugs- oder Bremskraft verlängern und verkürzen kann. Die preussischen Staatsbahnen werden wohl nächstens versuchsweise einzelne

*) Dieser Vortrag ist im Wortlaut in Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" erschienen.

Züge so einrichten; erst dann wird man ein abschliessendes Urtheil fällen können.

Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurden Ursache und Folgen des bedauerlichen Unfalles auf dem Potsdamer Ringbahnhof in Berlin am 16. November v. J. von den amtlich bei der Untersuchung betheiligt gewesenen maschinentechnischen Oberbeamten der königlichen Eisenbahndirektion Berlin erörtert. Den beiden dabei zu Tode gekommenen Lokomotivbeamten wurde das Zeugniss treuester Pflichterfüllung und vollendeter Geistesgegenwart bis zum letzten Augenblick ausgestellt. Der bedauernswerthe Heizer, der noch 30 Stunden nach dem Unfall gelebt hat, äusserte sich gegen seine Umgebung dahin, dass sie beim Einfahren die zum Bremsen nöthige Luftleere nicht hätten erzielen können, und dass sie zweitens nicht imstande gewesen wären, den Regulator — das ist der Dampfschieber, welcher den Dampf aus dem Kessel in die treibende Maschine strömen lässt, — zu schliessen. Es hat sich nachher nicht feststellen lassen, welche Mängel an der Lokomotive dies veranlasst haben. Wahrscheinlich bezieht sich die Aussage auf den Fahrzustand vor der Bahnhofshalle. In dieser selbst ist es nach dem Befund des verunglückten Zuges dem Führer und Heizer gelungen, sowohl die Handbremse fest anzuziehen, als Gegendampf zu geben, — allein es war zu spät. Vielleicht hat auch der Gegendampf nicht mehr gewirkt, weil die Bremsklötze die Triebräder festgestellt hatten, diese sich also nicht rückwärts drehen konnten Der hydraulische Prellbock, welchen die ganze Wucht des aufprallenden Zuges traf, der eine Geschwindigkeit von 20—30 km in der Stunde hatte, ist zwar in einigen minder wichtigen Theilen zertrümmert worden, allein er hat grosses Unheil verhütet; hätte ein gewöhnlicher fester Prellbock dagestanden, so wäre der Zug in den dahinter stehenden Thurm gerannt, ja vielleicht mit seinem Vordertheil auf die Strasse gestürzt. Sicher wäre aber der ganze Anprall so unelastisch verlaufen, dass mit den Wagen auch die Reisenden schrecklich zugerichtet worden wären, während so keiner der Zuginsassen ernsten Schaden genommen hat.

Die Frage, ob die einfache Luftsaugebremse, die von Anbeginn an bei der Stadtbahn angewendet wird, auch den heutigen Anforderungen noch genüge oder vielleicht besser durch eine selbstwirkende Luftdruckbremse (z. B. Westinghouse) ersetzt werde, wie sie bei allen anderen Zügen der preussischen Staatsbahn in Anwendung steht, diese Frage wurde unter eingehender Darlegung der Verhältnisse der Stadtbahn und der bisherigen glänzenden Bewährung der Luftsaugebremse verneint. Namentlich müsse man, so betonte Herr Regierungsrath Schrey vom kaiserlichen Patentamte, bei der Stadtbahn das selbstthätige Anhalten der Züge auf der Strecke infolge einer Störung der Bremseinrichtung vermeiden, was bei Anwendung der selbstthätigen Luftdruckbremse nicht gerade selten vorkommen würde und, wie jeder Aufenthalt ausserhalb des Bahnhofes den eiligen Zuginsassen äusserst unerwünscht sei. Sodann würden aber auch schwere Unfälle entstehen können, wenn etwa unmittelbar vor dem Bahnhofe die ungeduldigen Reisenden dem über Gebühr haltenden Zuge entsteigen und auf dem Bahnkörper entlang zum Bahnhofe gingen.

Derselbe Redner empfahl dann noch die anderweit benutzten Vorrichtungen zur Schalldämpfung bei den Stadtbahnlokomotiven, die jetzt beim Einfahren in die bedeckten Hallen ein äusserst unangenehmes Geräusch durch Anstellung der Bremse bezw. Ingangsetzen der Ejektoren verursachen. Versuche zur Abwendung dieses Mangels sollen bereits im Gange sein. —

In dem reichen Programm des Abends folgte dann noch ein sehr interessanter Vortrag des Herrn Ingenieurs Arldt der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft über die in der Grundidee von Professor Dr. L. Weber in Kiel erfundenen, der genannten Gesellschaft patentirten Drehfeldfernanzeiger als Signal- und Kommandoapparate an Bord der Schiffe.

Die praktische Anwendung wurde an Zeigerapparaten, den Gebern und Empfängern für solche Signale, wie sie auf der Kommandobrücke und im Maschinenraum thatsächlich angewendet werden, also in praxi, vorgeführt und eingehend theoretisch erläutert. Die Einrichtung ist so getroffen, dass, wenn der Kommandirende den Hebel an seinen Apparat (Geber) auf den Befehl: „Halbe Fahrt voraus“, stellt, dann der Zeiger im Maschinenraum sofort dasselbe Kommando anzeigt. Der Maschinist stellt nun zum Zeichen, dass er den Befehl richtig verstanden hat, seinen Geberhebel gleichfalls auf: „Halbe Fahrt voraus“, wodurch nun auch der Zeiger an der Kommandobrücke sich darauf einstellt und so dem Kommandirenden anzeigt, dass sein Befehl richtig verstanden ist. Beide Apparate sind ausserdem mit Signalglocken ausgerüstet.

Leuchtet es ohne weiteres ein, dass eine Verbindung zwischen Geber und Empfänger durch elektrische Leitungsdrähte grosse Vorzüge vor jeder mechanischen Verbindung der Zeigerapparate durch Drahtzüge, Wellen, Zugstangen oder dergl. hat, so liessen die Ausführungen des Vortragenden über die Grundidee dieser elektrischen Drehfeldapparate beim Fachmann keinen Zweifel, dass es sich um eine Einrichtung handelt, welche infolge ihrer im System begründeten unbedingten Zuverlässigkeit alle bisher bekannten elektrischen Methoden zur Zeichenübertragung von der Kommandobrücke nach dem Maschinenraum erheblich in den Schatten stellt. Die Apparate können sowohl durch Gleichstrom, als auch durch Wechselstrom bezw. Drehstrom bethätigt werden. An Bord beschränkt sich ihre Anwendung nicht auf die Maschinentelegraphen; mit Apparaten dieser Einrichtung können ebenso die Befehle nach dem Heizraum und für den Steuermann gegeben und rückgemeldet werden.

In Fabriken können auf dieselbe Weise Fernmeldungen des Wasserstandes in Behältern, in Hüttenwerken aber die Signale zwischen Bessemerbirnen und Gebläsemaschinen übermittelt werden. Für Eisenbahnen kommen besonders die Signale für Rangirrampen und die Zugabfahrtsmelder auf Bahnhöfen als Anwendungsgebiete in Frage.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

In der Einleitung des am 31. Januar d. J. in der Sitzung des Vereins von dem Civilingenieur Nachtsheim gehaltenen Vortrages über Gasbahnen wird in allgemein gehaltenen Ausführungen betont, dass mit dem Ausbaue der Hauptbahnen das Bedürfniss sich geltend machte, auch innerhalb der Städte schnell verkehrende und billige Transportmittel zu besitzen. Dieser Gedanke, welchen man durch Anlage von Strassenbahnen mit Benutzung der Pferdekraft zu verwirklichen glaubte, führte durch die zunehmende wirthschaftliche Bedeutung dieser Beförderungsart zu den Bestrebungen, derselben die mechanischen Kräfte dienstbar zu machen. Unter Vorführung einer vergleichenden Gegenüberstellung der verschiedenen hierbei zur Einführung gebrachten Systeme (elektrische Traktion, Dampfwagen: Thomas, Rowan und Serpollet, feuerlose Lokomotive Lamm & Francq, Kabelbahnen usw.) skizzirte der Vortragende jenen Zeitraum, welcher sich mit der Aufgabe beschäftigte, das Gas als Triebkraft für Strassenbahnen zu verwenden, indem er die Arbeiten von Connelly, Daimler, Benz, Lutzmann u. a. erwähnte und insbesondere den Druckluftbetrieb zum Gasmotor in eine Parallele zog. Den zuerst durch die Ingenieure Guilliéron und Amrein in Vevey konrtruirten Gaswagen folgte der Lührig'sche Motor und begann mit diesem der erfolgreiche Anfang des Gasbetriebes für Strassenbahnen.

An der Hand von Detailzeichnungen und photographischen Abbildungen besprach Redner nach einigen Bemerkungen über die Komprimirstationen die Einrichtung, Wirkungsweise, den Bewegungsmechanismus und die Leistungsfähigkeit der Gasmotorwagen. Der Gasverbrauch der Motorwagen beträgt 500 bis 650 l und für eine 25 bis 30 pferdige Lokomotive 1 000 bis 1 100 l für das Wagenkilometer. Nach einer Darlegung der vorzüglichen Manövrirfähigkeit dieser Wagen wurde die gegenwärtig in den Vordergrund tretende Bedeutung der Gaslokomotiven hervorgehoben und seitens des Vortragenden interessante Mittheilungen über die demnächst zu vollendende Konstruktion einer derartigen Lokomotive in Aussicht gestellt, welche die geeignetste Dimensionirung mit freiester Zugänglichkeit und weitgehendster Einfachheit der Anordnung vereinigen soll und für deren Einführung ein sehr grosses Verwendungsgebiet vorliegen würde. Die Kosten einer 20 pferdigen Gaslokomotive bezifferte der Vortragende auf 13 500 ℳ; für eine 25 pferdige werden 14 500 ℳ und von 30—35 PS 15 500 ℳ angegeben. Mit der Eröffnung der ausschliesslich mit Gaswagen betriebenen Dessauer Strassenbahn finden wir den Beginn zu einer vielversprechenden Entwickelung in der Verkehrsmitteltechnik gegeben. Auf dieser etwa 6 km langen Strecke wurde während eines dreijährigen anstandslosen Betriebes die immerhin respektable Leistung von 1 200 000 Wagenkilometer erreicht, wobei die gesammten Betriebsausgaben einschliesslich der Abschreibungen für die baulichen Anlagen nebst Gleise, Betriebsmittel sowie Rücklagen zum Reservefonds etwa 23—25 ₰ für das Motorwagenkilometer betrugen. Im weiteren wurde auf die in Holland, England und Amerika in durchaus befriedigendem Betriebe befindlichen Gasbahnanlagen hingewiesen. In Deutschland ist seit April v. J. ein zweites Gasbahnunternehmen in den öffentlichen Dienst getreten, welches den Verkehr zwischen Hirschberg, Warmbrunn und Hermsdorf vermittelt, wobei bedeutende Terrainschwierigkeiten und Steigungen ohne Schwierigkeit überwunden werden und auch in Bälde mit der Einstellung von kräftigeren Gaslokomotiven vorgegangen werden wird.

In seinen weiteren Ausführungen beleuchtete Ingenieur Nachtsheim diejenigen Gesichtspunkte, welche die Gasbahnen berechtigen, mit den anderen Betriebssystemen in Wettstreit einzutreten; er schloss hieran eine Darstellung der Vortheile

der Gasbahnen in technischer, finanzieller und ästhetischer Beziehung und bezeichnete dann das Verwendungsgebiet derselben vor allem dort, wo ein weniger dichter Verkehr zu bewältigen ist, und zwar in kleineren Städten, für Aussenlinien, für den Vorortverkehr oder für die Verbindung benachbarter Städte. Hier sei die Anlage von Gasbahnen ein wahres Bedürfniss und können, gestützt auf die praktisch erprobte Durchführbarkeit dieses Systemes sowie die auf die weitere Vervollkommnung desselben hinzielenden Arbeiten, dem Gasbetrieb für Strassenbahnen eine erfolgreiche Zukunft verheissen.

Bücherschau.

Der Bau, Betrieb und die Reparaturen der elektrischen Beleuchtungsanlagen. Ein Leitfaden für Monteure, Werkmeister, Techniker usw. Herausgegeben von F. Grünwald, Ingenieur. Mit 302 Holzschnitten. 6. Auflage. Halle a/S. Druck und Verlag von Wilhelm Knapp. 1897. Preis 3 ℳ.

Wer sich über elektrische Beleuchtungsanlagen im allgemeinen unterrichten will, findet wohl selten auf gleich knappem Raum eine so reiche Fülle werthvollen Stoffes vereinigt, der sich eng an die Praxis anlehnt, wie im vorliegenden Leitfaden. Für die Aufnahme, welche das Büchlein bisher gefunden hat, spricht auch die schnelle Aufeinanderfolge der Auflagen, die zuletzt einander in Jahresfrist folgten. Die vorliegende ist gegen die vorhergehende wiederum erheblich angewachsen, namentlich in den Abschnitten über die Stromerzeugung und Kraftübertragung, die Dynamomaschinen und Elektromotoren, die Ermittelung der Lichtart und des Lichtbedarfs, die Leitungen, ihre Isolations- und Befestigungsweise. Neu hinzugekommen ist ein Abschnitt über Wechselstrom und Drehstrom, auch ist dem Abschnitt über Leitungsberechnungen ein Beispiel für die Berechnung einer Speise- und Vertheilungsleitung beigegeben; im Anhange sind die Sicherheitsvorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker mitgetheilt.

Bereits bei Gelegenheit der Besprechung seines Leitfadens über Akkumulatoren haben wir Gelegenheit gehabt, des Verfassers in anerkennender Weise Erwähnung zu thun (vergl. Nr. 98 S. 1023 Jahrg. 1897 d. Ztg.). Wir wünschen auch dem vorliegenden Büchlein eine weite Verbreitung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 5. Februar d. J. wird die an die kgl. preussischen Staatsbahnstationen Liegnitz, Steinau, Herrnstadt, Rawitsch und Kobylin anschliessende, der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahngesellschaft gehörige, durch die Gesellschaft Lenz & Co. in Stettin erbaute, normalspurige Nebenbahn von Liegnitz bis Kobylin für den Personenverkehr und am 10. Februar für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

An der Strecke liegen folgende Stationen:

Liegnitz - Nebenbhf. 0,0 km, Panten 5,27, Bienowitz 9,24, Pohlschildern 11,65, Parchwitz 16,58, Bielwiese 22,99, Porschwitz 26,55, Steinau 33,36, Ibsdorf 37,22, Krehlau 41,17, Winzig 49,67, Piskorsine 53,45, Gr.-Tschuder 57,15, Herrnstadt 61,00, Tscheschkowitz - Bienowitz 65,85, Wehrse 72,21, Rawitsch - Staatsbf. 80,15, Rawitsch-Ost 83,44, Sarne 86,42, Görchen 90,52, Sobialkowo 94,63, Jutroschin 105,71, Smolitz 109,28, Kobylin 113,29.

Diese Stationen dienen dem Gesammtverkehr mit folgenden Ausnahmen:

Die Stationen Bienowitz, Ibsdorf und Piskorsine dienen vorläufig nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr; Fahrzeuge können nur auf den Stationen Parchwitz, Steinau, Winzig, Herrnstadt, Rawitsch-Staatsbhf., Rawitsch-Ost, Sarne, Jutroschin und Kobylin, wo sich Kopf- und Seitenrampen befinden, ver- und entladen werden. Sprengstoffe dürfen nur in Liegnitz, Steinau, Winzig, Rawitsch - Staatsbhf., Rawitsch - Ost und Kobylin zur Beförderung angenommen bezw. ausgeliefert werden.

Die genannten Stationen werden demnächst in den ostdeutschen Privatbahnverkehr und in den oberschlesischen Steinkohlenverkehr aufgenommen werden.

Für den Binnenverkehr ist der bei der Betriebsinspektion in Rawitsch für 1 ℳ käufliche Lokaltarif maassgebend.

Die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind durch die Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt.

Der kleinste Krümmungs-Halbmesser auf freier Strecke beträgt 300 m, die grösste Neigung 1 : 100.

Der Oberbau gestattet einen Raddruck von 7000 kg.

Die obere Leitung des Betriebes erfolgt durch die von der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. (Stettin) eingerichtete Betriebsabtheilung (Vorstand Regierungs- und Baurath z. D. Buddenberg), welche in Breslau, Neudorfstrasse 31a ihren Sitz hat, und an die alle auf Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten bezüglichen Korrespondenzen zu richten sind.

Rawitsch, den 2. Februar 1898. (322)
Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

---

2. Güterverkehr.

Main - Neckar - Eisenbahn. Am 1. Februar d. J. tritt zum Gütertarif für den Binnenverkehr der Main - Neckar - Eisenbahn der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 29. Januar 1898. (323)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn etc. Für Steinkohlensendungen von den im Ausnahmetarif vom 1. November 1897 zum vorgenannten Tarif einbezogenen Kohlenversandstationen, jedoch ausgenommen Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten, nach Station Königinhof werden vom 1. d. Mts. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 die im bezeichneten Tarif vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 8 Heller für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 30. Januar 1898. (324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif. Am 1. Februar 1898 gelangen zum vorgenannten Tarif die Nachträge VI zum Tarifheft Nr. 2 und V zum Heft Nr. 3 zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife namentlich anderweite, ermässigte Entfernungen für die Stationen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. die Station Ilfeld und von dem noch bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Ilfeld - Netzkater ab auch die Station Netzkater der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in den mitteldeutschen Privatbahnverkehr (Tarifhefte 2—5) einbezogen.

Ausserdem wird Station Netzkater vom gleichen Tage an in den Ausnahmetarif 5b für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau (im Verkehr nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen) einbezogen.

Ueber die Höhe sämmtlicher, vorstehend erwähnten Frachtsätze, sowie über den weiteren Inhalt der Eingangs aufgeführten Nachträge ertheilen vom 1. Februar d. J. ab die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 28. Januar 1898. (325)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Reichs- und Wilhelm - Luxemburger Eisenbahn. Zum Saarkohlentarif Nr. 9 erscheint am 1. Februar d. J. der Nachtrag 4, welcher die Stationen Schlaverie, Avolsheim und Ostheim in den direkten Verkehr einbezieht.

Die Abgabe des Nachtrags erfolgt unentgeltlich. (326)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Januar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Zum Tarifheft II F (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken einerseits und Stationen der Ostschweiz andererseits) ist mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. der I. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von unserem Gütertarifbüreau und von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann, enthält einzelne Ermässigungen und Ergänzungen der

Ausnahmetarife Nr. 8 (Eisen und Stahl) und Nr. 13 (Düngemittel).
Karlsruhe, den 26. Januar 1898. (327)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 4 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich sächsischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. Februar d. J. der Nachtrag III in Kraft. (Gratis.)
Strassburg, den 25. Januar 1898. (328)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 ab wird der Artikel „Drahtgeflechte eiserne (stählerne)" in den Seehafen-Ausnahmetarif E Abtheilung II a aufgenommen.
Hannover, den 30. Januar 1898. (329)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Auf der zwischen Walsrode-Visselhövede belegenen Haltestelle Cordingen ist fortan die Annahme und Auslieferung von Sprengstoff-Sendungen zugelassen.
Die in den Gütertarifen und Nachträgen zu denselben bei Cordingen vorgesehene Abfertigungsbeschränkung „N. Sp." ist daher überall zu streichen.
Hannover, den 31. Januar 1898. (330)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze der Tarifklasse II auf der niederländischen Süd-afrikanischen Eisenbahn ermässigt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und die deutsche Ost-Afrikalinie in Hamburg.
Altona, den 31. Januar 1898. (331)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr zwischen belgischen Stationen einerseits und Stationen der Linie Ehrang-Saargemünd der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Malstatt loco des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken mit den für die Station Saarbrücken bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Mai 1888 einbezogen.
Die Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche auf Station Malstatt entladen und nicht auf dem Wasserwege weiter befördert werden. (332)
St. Johann-Saarbrücken, 31. Jan. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Im inneren badischen Verkehr werden mit sofortiger Wirkung — für den Verkehr mit der Station Mannheim vom 15. Februar l. J. — bis Ende April l. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 auf die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg angewendet.
Karlsruhe, 31. Januar 1898. (333)
Generaldirektion.

Main-Neckareisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird der Artikel „Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt" in den Rohstofftarif der Gütertarife für den Main-Neckarbahn-pfälzischen, Main-Neckarbahn-hessischen und Main-Neckarbahn-Frankfurter Verkehr aufgenommen.
Darmstadt, den 29. Januar 1898. (334)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oberhessisch-pfälzischer Güterverkehr. Zum Tarif für den bezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ein Ergänzungsblatt erschienen, enthaltend Entfernungen bezw. Frachtsätze für die an den neuen Strecken Friedberg-Nidda/Hungen belegenen Stationen sowie über diese Route umgerechnete Entfernungen bezw. Frachtsätze.
Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., 31. Januar 1898. (335)
Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafen-Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen. Am 1. Februar d. J. treten anderweite, theils ermässigte Frachtsätze der Klasse 6 c des rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafenverkehrs, des Seehafen-Ausnahmetarifs D 1 im nordwestdeutsch-rechtsrheinischen Verkehr und des Ausnahmetarifs 8 III im rheinisch-niederdeutschen Verbande in Kraft.
Die neuen Frachtsätze finden unter gewissen Bedingungen auf Eisen- und Stahlartikel der Spezialtarife I und II und Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg nach den Hafenstationen Brake i/Old., Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Hamburg H., Harburg H., Harburg U. E., Papenburg, Vegesack (Grohn-), Wilhelmsburg, Wilhelmshaven, Flensburg A., Kiel, Rendsburg, Tönning und Lübeck Anwendung, wenn die Gegenstände zum Bau, zur Ausbesserung oder Ausrüstung von See- und Flussschiffen bestimmt oder nachweislich verwandt sind.
Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern tarifiren künftighin wie die übrigen Schiffsbaueisenartikel des Spezialtarifs I.
Die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 16. März d. J. und werden bis dahin noch die seitherigen niedrigeren Frachtsätze berechnet.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 31. Januar 1898. (336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn. Güterverkehr. Im Gütertarif vom 1. Januar 1897 sind in dem Waarenverzeichniss der Ausnahmetarife 2, 3 und 5 die Positionen „Leinöl in Fässern" und „Früchte usw." abgeändert und ist der Artikel „Malztreber getrocknete" aufgenommen.
Weitere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen.
Amsterdam, den 29. Januar 1898. (337)
Der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft, zugleich für die Bentheimer Kreisbahn.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Franz.-belg.-deutsch-österr.-ungar.-orient. Verkehr. Zum Heft E für den internationalen Personenverkehr über Herbesthal erscheint am 1. April d. J. der I. Nachtrag. Es werden dadurch neue Stationsverbindungen eingeführt, bestehende aufgehoben.
Neben Preisermässigungen treten auch Preiserhöhungen ein. Auskunft hierüber ertheilen wir.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Mainz, den 29. Januar 1898. (338)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai 1898 treten für den Personenverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog oder Wangerooge Erhöhungen der Tarifsätze ein.
Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.
Münster i/W., den 31. Januar 1898. (339)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1897 auf 28 ℳ für jede Aktie festgesetzt. Dieselbe kann vom Dienstag, den 8. Februar 1898 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier, Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1897 und 1. März 1898 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Koupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden.
Nürnberg, den 3. Februar 1898. (340)
Das Direktorium.
Ley.

---

5. Verdingungen.

Main-Neckar Eisenbahn. Die nachstehend angegebenen für 1898 erforderlich werdenden Materialien sollen durch öffentliches Ausschreiben beschafft werden: „Asphaltlack, Bleiweiss feines und ordinäres, Bronzegrün, Dekorationslack, Diamantfarbe, Güterwagenlack, Präparationslack, Siccatif, Spachtelfarbe, Wagenlack II. Qualität, Mennigkitt, Metallkitt, Fensterglas einfaches, Gummiunterlagsplatten für Wagen, Gummischläuche, Plüsch, Rindsleder, Schrauben und Eisenschrauben."
Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Mengen der zu beschaffenden Materialien können bei dem Haupt-Magazins-Verwalter dahier eingesehen, auch auf Verlangen gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ daselbst bezogen werden. Bei der Material-Verwaltung in Heidelberg liegen die Bedingungen und Verzeichnisse gleichfalls zur Einsicht offen.
Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung für 1898" bis längstens den 10. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und postfrei an den Haupt-Magazins-Verwalter hier einzusenden.
Bei Anfordern von Bedingungen ist ausdrücklich anzugeben, auf welche Materialien Angebote zu stellen beabsichtigt wird.
Darmstadt, den 29. Januar 1898. (341)
Der Ober-Betriebs-Inspektor.

Die Lieferung verschiedener für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:
1. Bessemer-Federflachstahl, Kesselnieten, Fass- und Blechnieten,
2. Gasrohr, rohe Schlüssel, eiserne Bettstellen, eiserne Rechen,

3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen,
4. Waschgestelle, emaillirte Waschbecken und Wasserkrüge, Expeditionslampen, Wandlaternen,
5. Güterdecken, Leinwand, Scheuertuch,
6. Putzwolle, Oelkissen, Dochte,
7. Kokosmatten, Rosshaare, Waldwolle, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. Posamenten, verschiedene,
9. Seilerwaaren,
10. Pinsel, verschiedene Sorten,
11. Bürstenbinderwaaren, verschiedene, einschl. Piassavabesen,
12. Filz und Pappe,
13. Gummiringe,
14. Schiebeböcke, hölzerne Kohlenkästen, Feilenhefte, hölzerne Dichtungsringe für Achsbüchsen,
15. Abschleifsteine für Lackirer, Streichschalen, Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgelleinwand.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung nebst besonderen Lieferungsbedingungen und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen (ausschliesslich Rückporto) von der

Magazin-Hauptverwaltung

der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld zuzurechnen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

25. Februar d. J.

an die genannte Magazin-Hauptverwaltung postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz

am 26. Februar d. J.,
Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit

9. April 1898

an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 2. Februar 1898. (342)

Maschinen-Hauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Anzeigen.

Handgeschmiedete ❋ ❋ Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Scherenberg's

Eisenbahn-technisches Büreau

Limburg a/Lahn

(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Rud. Koblert jun., Graslitz, Böhmen.

Verlangen Sie meinen neuen Preis-Kourant über alle **Blech-** und **Holzblasinstrumente, Streichinstrumente, Zithern, Trommeln etc.,** sowie aller zu genannten Instrumenten gehörigen Einzel-Bestandtheile u. Werkzeuge, dann Saiten-Etuis für sämmtliche Instrumente, Etuibeschläge etc., welcher gratis und franko zugesandt wird.

Streng solide Bedienung.

Billigste Bezugsquelle.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an,

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Eisenbahn-Fahrräder

(drei- und vierrädrige)

bewährtester Konstruktion, für Normal- und Schmalspur baut als **Spezialität** und empfiehlt billigst **die erste und älteste schlesische Eisenbahnfahrradfabrik**

von

Rudolph Williger, Haynau i. Schl.

gegründet 1886.

Referenzen: Kgl. E.-Betr.-Insp. Altona, Berlin, Breslau, Cottbus, Dortmund, Halle, Hannover, Kiel, Sorau, Oldesloe; Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn in Warschau, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien.

Illustrirte Preisliste gratis und franko.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**

Grösstes Etablissement in dieser Branche.

Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland

Illustr. Preiscour. gratis und franco.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Linoleum-Fabrik Maximiliansau am Rhein

liefert das **beste** unter Benutzung aller techn. Fortschritte der Neuzeit erzeugte Fabrikat unter der Bezeichnung:

System Walton. **Adler-Marke.** *System Taylor.*

Grosse Auswahl von Original-Mustern. ❄ Durchgemustertes Granitlinoleum. ❄ Vorzügl. haltbarer Farbendruck.

Vortheilhafte Bezugsquellen weist die Fabrik nach.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter" in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden

Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50,** mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr. Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

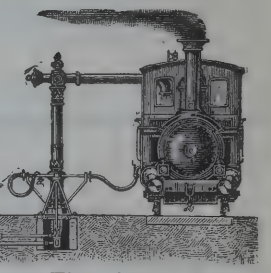
Leipzig, Dörrienstr. 3.

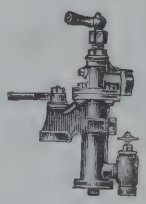
Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus"

oder Elevatorbetrieb

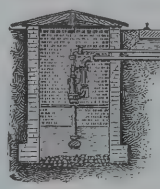




Locomotiv-Injector

„System Neuhaus"

absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen. Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

Kosten-Anschläge, Skizzen etc. — gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

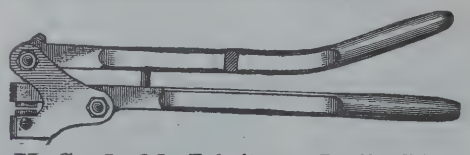
Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 63/64.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

№ 11.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Februar 1898.

Inhalt:

Betriebsweise elektr. Strassenbahnen im Innern d. Städte.

Zur Frage englischer u. preussischer Unfallstatistik.

Der Einfluss der sibirischen Eisenbahn auf die russ. Beziehungen zur östlichen Mongolei und zur Mandschurei sowie auf den europäischen Handel mit China.

Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.

Nachrichten:
Deutschland: Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahn-Verwaltung. — Staatsbeihilfen f. Kleinbahnen. — Frachtfreiheit für zum Betriebe der Landwirthschaft erforderliche Artikel. — Verstaatlichung der hess. Ludwigsbahn und die preuss.-hessische Betriebsgemeinschaft. — Preisbewerbung zur Ausgestaltung der Berliner elektr. Hochbahn. — Liegnitz-Kobylin-Rawitsch. — Kleinbahn Finkenwalde-Neumark. — Schandelah-Oebisfelde. — Rollfahrstühle zur Beförderung von kranken Reisenden. — Ludwigs-Eisenb. (Nürnberg-Fürth). — Elektrizitätswerk und Verbindungsbahn Trossingen. — Behandlung d. Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter. — Sächsischer Eisenbahnrath. — Pers.-Hauptbahnhof Dresden-A. — Kohlenverkehr der sächs. Staatsb. — Süddeutsche E.-G. — Wutha-Ruhlaer E. — Verkehr bei der Reichs-Post- u. Telegraphenverwaltung. — Werth der deutschen Einfuhr. — Personalnachrichten

Deutsche Kolonien:
Bahnbau Swakopmund-Windhoek.

Oesterreich-Ungarn:
Verkehr der österr. Bahnen im Dezember bezw. Jahr 1897. — Dienst- und Ruhezeit im Eisenbahnbetriebe. — Triests 2. Eisenbahnverbindung. — Uebertragung einer Lokalbahnkonzession. — Ermässigung der Frachtsätze für Kunstdünger. — Mangelhafte Heizung der Wagen. — Einrichtung offizieller Reklamationsbüreaus. — Hotelanlagen in Abbazia. — Ungar. Staatsbahnen, Oktobereinnahmen. — Lösung der Wiener Tramwayfrage. — Pensionsfonds der Wiener Tramway. — Eisenbahnlinie Essegg-Djakovo-Vrpolje. — Ofner Bergbahn.

Belgien: Verstaatlichung von Bahnlinien betr.

Vereins-Ausland: Vereinigte Schweizerbahnen. — Hafenanlage am Bosporus. — Kanadische Pacific-E. — Darjeeling-Himalaya E. — Bahnbau in Korea. — Kongo-E.

Allgemeines: Eisenbahnbeamte als humoristische Schriftsteller. — Eisenbahnschwellen aus Buchenholz.

Bücherschau:
Handbuch der Ingenieurwissenschaften.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
3. Offene Stellen.
4. Vermischte Bekanntmachung.

Anzeigen.

Betriebsweise elektrischer Strassenbahnen im Innern der Städte.

Die Fortbewegung von Strassenbahnfahrzeugen mittelst Elektrizität erfolgt in zweierlei Art. Entweder bewegen sie sich an festen Leitungen entlang, die von einer Kraftstation unter Strom gehalten werden (Leitungsbetrieb), oder es wird ein gewisser, zeitweise zu erneuernder Vorrath an Betriebsstrom im Wagen selbst mitgeführt (Akkumulatorenbetrieb). Im ersten Falle dienen zur Rückleitung des Stroms vielfach die Fahrschienen, die zu diesem Zweck mit einander und mit der Centrale elektrisch leitend verbunden sein müssen, während die Zuleitung entweder oberirdisch oder in Schlitzkanälen unterirdisch geführt wird. Zwischen Hin- und Rückleitung sind als Stromverbraucher die Motorwagen geschaltet. Jeder Motorwagen muss mit einem Stromabnehmer ausgerüstet sein, im Falle der Oberleitung mit einer sogenannten Kontaktruthe, die an den oberirdischen Fahrdraht hinaufreicht und daran mittelst Rolle, Schleifbügel oder dergleichen entlang gleitet, im Falle der unterirdischen Leitung mit einem sogenannten Kontaktpflug, der in den Schlitzkanal hinabgreift, um sich den nöthigen Strom von der darin befindlichen Zuführungsschiene heraufzuholen. Werden die Schienen zur Rückleitung benutzt, so verlässt der Strom den Wagen durch die Räder und fliesst durch die Schienen zur Centrale zurück. Dann muss dafür gesorgt werden, dass nur geringfügige Strommengen in das Erdreich gelangen können, mit anderen Worten, der Bildung sogenannter Erdströme, die Schwachstromanlagen beeinflussen oder an Rohrleitungen Schaden anrichten könnten, nach Kräften vorgebeugt werden. Schwierig ist in besonderen Fällen, die feinfühligen Messinstrumente elektrotechnischer Institute dem Einflusse der Strassenbahnstarkströme völlig zu entziehen. In einzelnen Fällen, in denen eine Beunruhigung des Zeigerspiels solcher Instrumente befürchtet wurde, ist wohl die Anwendung von

Akkumulatoren zum Betrieb der Strassenbahnen zur Vorschrift gemacht worden. Aus einem derartigen Anlass musste sich die Berlin-Charlottenburger Strassenbahngesellschaft sehr wider ihren Willen und mit grossen Geldopfern zur Anwendung von Akkumulatoren bequemen.

Der Akkumulatorenbetrieb befindet sich trotz der Verbesserungen, die seit 1895 im Bau und in der Verwendungsweise der Sammelbatterien gemacht sind, noch in der Entwickelung, während bekannt ist, dass sich der Leitungsbetrieb schon seit geraumer Zeit in Budapest und anderwärts bestens bewährt hat. Auch in Berlin hat sowohl die ober- als auch die unterirdische Zuleitung auf der Siemens & Halske'schen Bahn Behrenstrasse-Treptow von Anfang an ohne jede Störung funktionirt, während sich allerdings über den anderweit nach dem System der unterirdischen Zuleitung eingerichteten Betrieb einiger Linien der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft nach keiner Seite hin Erfreuliches berichten lässt. Es hätte wahrlich nicht der Herbeiziehung des mangelhaft durchgeführten neuen Musters bedurft, wo wir das Beste besitzen und nur fürchten können, dass die Mängel des Neuen das Bewährte in Misskredit bringen.

Gegenüber dem System der oberirdischen Leitung erfreut sich das Schlitzkanalsystem der besonderen Gunst mancher Stadtverwaltungen deshalb, weil die Leitungen und deren Befestigungstheile dem Auge völlig entrückt sind. Aber das oberirdische System wird im Hinblick auf seine äussere Erscheinung, wie auch in Berlin der Augenschein zur Genüge lehrt, bei weitem schwärzer gemalt, als es verdient. Man hat mit Recht darauf hingewiesen, dass das Stadtbild durch das Gewirr der unzähligen Telephonleitungen, die sich wie ein ungeheures Spinnennetz über das ganze Stadtgebiet spannen, durch Giebelaufschriften der Häuser, durch Firmenschilder und einen oft sehr unansehnlichen Verkehr in viel höherem Grade verunziert werde, als durch die wenigen, noch nicht fingerdicken Drähte der Strassenbahnen und ihre Stützen, auf deren dekorative Ausgestaltung doch mindestens ebenso grosse Sorgfalt verwendet wird, wie auf die Formgebung eines Laternenpfahls.

Die Elektriker haben aber doch in manchen Fällen dem übertriebenen Schönheitsgefühl der Städter Rechnung tragen müssen, indem sie im Stadtinnern, wo es behördlicherseits befohlen wurde, die Unterleitung statt der Hochleitung anwendeten. Da die Verkehrseinnahmen im Innern der Städte in der Regel am grössten sind, war die Last des Opfers, das die Betriebsgesellschaften in Ausehung der grösseren Kosten einer Unterleitungsanlage diesem behördlichen Ermessen zu bringen gezwungen waren, wenn auch schwer genug, so doch allenfalls noch zu ertragen. Auch die Unbequemlichkeiten, die die Herstellung einer Unterleitung mit sich bringt, sind, wenn auch ziemlich erheblich, doch vorübergehender Natur, und es werden sich, wenn der Bau unter Zuhilfenahme der Nachtarbeit ausgeführt wird, ernstliche Anstände kaum ergeben; schliesslich ist auch die Ueberführung eines Wagens von einer Oberleitungs- auf eine Unterleitungsstrecke ohne nennenswerthe Schwierigkeiten zu ermöglichen. In solchem Falle muss freilich der Wagen sowohl mit Kontaktruthe als mit Kontaktpflug ausgerüstet sein, von denen beim Uebergang von der einen Strecke zur anderen der eine zurückgenommen, der andere vorgelegt wird. So ist es gekommen, dass in der Vereinigung der beiden Stromzuführungssysteme derart, dass in den äusseren Stadttheilen die Oberleitung, in den inneren die Unterleitung die Herrschaft hat, von vielen Seiten eine glückliche, den Interessen in zufriedenstellender Weise Rechnung tragende Lösung der Strassenbahnfrage gesehen wird.

Die Beispiele einer solchen Vereinigung der Betriebe sind keineswegs vereinzelt. In Berlin wird die schon erwähnte, von der Firma Siemens & Halske 1895 angelegte Linie Behrenstrasse-Treptow nach dem kombinirten System mit dauernd gutem Erfolg betrieben. Noch früher hat dieses vereinigte System in Budapest seine Lebensfähigkeit bewiesen. Die erste Strassenbahn nach dem Schlitzkanalsystem wurde hier im Juli 1889 eröffnet. Sie war die erste Schlitzkanalstrecke der Welt, die sich technisch und wirthschaftlich gleich gut bewährt hat. Der ausgezeichnete Erfolg des ersten Versuchs war für den weiteren Ausbau der Linien ausschlaggebend; 1891 war die Länge der nach dem Schlitzkanalsystem hergestellten Linien in Budapest bereits auf 25 km angewachsen und die beste Anerkennung ist der Firma Siemens & Halske dadurch zu theil geworden, dass ihr in der ungarischen Hauptstadt die Umwandlung des gesammten Pferdebahnbetriebs in den elektrischen übertragen wurde. Am 18. Dezember v. J. verliess der letzte Pferdebahnwagen für immer seine altgewohnten Pfade.

Der Luftraum der Boulevards und Ringstrassen der Stadt ist völlig frei von stromleitenden Anlagen, während in den weniger ansehnlichen Stadtgebieten die Oberleitung zugelassen ist. Immerhin beläuft sich die Länge aller Schlitzkanäle entsprechend der mit Unterleitung versehenen Gleislänge auf ungefähr 60 km, d. i. ein Drittel der sämmtlichen elektrisch betriebenen Bahnen von Budapest, die ein Netz von rund 180 km Gleislänge darstellen und auf dem europäischen Festlande nur noch von den elektrisch betriebenen Bahnen Hamburgs an Ausdehnung übertroffen werden dürften. Ausser den Strassenbahnen ist in Budapest von der Firma Siemens & Halske bekanntlich noch eine 3,7 km lange Untergrundbahn gebaut worden, die ebenfalls elektrisch betrieben wird. Die Stromlieferung für sämmtliche Strassenbahnen und diese Untergrundbahn ist 3 Kraftwerken übertragen, in denen 10 liegende Verbunddampfmaschinen und 8 mit Kondensation ausgerüstete Tandemmaschinen mit einer Gesammtleistung von rund 8000 Pferdekräften aufgestellt sind. 23 Wasserrohrkessel liefern die für den Betrieb der Dampfmaschinen erforderlichen Dampfkräfte. Zur Zeit verkehren in Budapest etwa 400 Motorwagen, von denen 160 nur einen 16- oder 20pferdigen, die übrigen aber zwei 20pferdige Motoren tragen; diese letzteren sind imstande, ausser der eigenen Last auch noch die für stärkeren Verkehr vorgesehenen Beiwagen zu ziehen.

Die elektrischen Strassenbahnen in Berlin haben keine besondere Kraftanstalt, sondern beziehen ihre Triebkraft von den Berliner Elektrizitätswerken.

Die Anhänger des Akkumulatorenbetriebs sahen mit getheilten Gefühlen auf die andauernd günstigen Erfolge, welche mit dem gemischten Betriebssystem erzielt wurden und arbeiteten immer eifriger an der Vervollkommnung der Batterien; sie ermangelten auch nicht, die Vorzüge des Akkumulatorensystems in immer helleres Licht zu stellen. In diesem Sinne waren die Misserfolge, die die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft im Gegensatz zu Siemens & Halske mit ihren Schlitzkanalstrecken erzielte und die beiläufig auch in den Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde beweglichen Widerhall gefunden haben, Wasser auf die Mühle der Akkumulatorenleute. Das Missgeschick, das sich an die erwähnten Linien heftete, war thatsächlich so gross, dass sich Professor Dr. Vogel, der eifrige und verdienstvolle Verfechter des Akkumulatorenbetriebs, noch Ende 1897 zu dem Ausspruch veranlasst sehen konnte, dass in Berlin „die unterirdische Stromzuführung, wie unter den obwaltenden klimatischen Verhältnissen zu erwarten, den gehegten Erwartungen nicht voll entsprochen habe.“ Man muss sich freilich wohl hüten, diesem Urtheil einen verallgemeinernden Sinn unterzulegen, aber die Kinderkrankheiten, welche die Linien der Pferdebahngesellschaft durchzumachen hatten, müssen wohl ungewöhnlicher Art gewesen sein, wenn sie dem sonst so kundigen Fachmann zu jenem beschränkenden Urtheil Anlass geben konnten. Es verlohnt sich, die Verhältnisse einmal ins Gedächtniss zurückzurufen.

Es kommen hier zwei mit Untergrundleitung versehene Betriebsstrecken in Betracht, eine, die sich vom Dönhofplatz durch die Lindenstrasse bis zur Ritterstrasse erstreckt, wo die Leitung oberirdisch fortgesetzt ist, und eine kurze Strecke neben der Lutherkirche, die in eine sonst durchweg mit oberirdischer Leitung betriebene Strecke eingeschaltet war. Die Kirchenbehörde hatte sich ausbedungen, dass der Luftraum neben der

Kirche von Leitungsanlagen jeder Art frei gehalten werde, wie denn die Kirchenbehörden überhaupt jeder nur denkbaren Beeinträchtigung des Aussehens der Gotteshäuser über die Maassen abhold sind. Für die Pferdebahngesellschaft lag in den Verhältnissen die Quelle unsäglichen Verdrusses, wie aus den im Folgenden wiedergegebenen Zeitungsberichten hervorgeht.

Ende November 1896 berichteten die Zeitungen über Verkehrsstörungen an den beiden genannten Stellen, deren Ursachen nicht zu ermitteln waren. „Die Stromabnehmer wie die Kautschukumhüllungen der Zuleitungskabel verbrannten, und an der Lutherkirche und in der Lindenstrasse schlugen hohe Flammen aus dem Stromkanal auf. Damit war jedesmal ein starker Geruch verbunden, der sich nicht nur in den Wagen, sondern auch auf der Strasse weithin bemerkbar machte und sich oft bis zur Unerträglichkeit steigerte.“ An der Lutherkirche half man sich dadurch, dass man die gewöhnlich als Pflüge bezeichneten Stromabnehmer von den Wagen losnahm und letztere von Pferden über die gestörte Strecke ziehen liess. Es ist wohl vorgekommen, dass, als Pferde noch nicht zur Hand waren, die Insassen eines Wagens ausstiegen und ihn unter dem Gelächter der Zuschauer weiter schoben, bis er wieder Fuss fassen und sich allein fortbewegen konnte.

Es wurde gesagt, dass es sich bei den Unfällen „anscheinend um die Wirkung des Frostes und Thauwetters handelte“; genaueres war nicht zu ermitteln. Am 7. Dezember gegen Mitternacht „entstand ein Brand in dem Leitungskanal, sodass die letzten Wagen nicht mehr weiterkonnten.“ Es verlautete, dass durch Eiskrusten an den Isolatoren eine leitende Verbindung entstanden und ein Isolator durchgebrannt sei. Es heisst bei dieser Gelegenheit bereits ganz richtig: „Da unter den gleich ungünstigen Verhältnissen die unterirdische Stromzuführung auf der Siemens & Halske'schen Bahn bis jetzt keine derartigen Betriebsstörungen veranlasst hat, scheint der Fehler in dem System an sich nicht zu liegen.“ Am 11. Dezember 1896 schlugen wieder „fusshohe Flammen in der Lindenstrasse neben den Rädern eines Wagens aus der unterirdischen Stromzuleitung. Der Wagen konnte nicht wieder in Betrieb gesetzt werden, sodass ihn ein nachfolgender nach dem Dönhofplatz bugsiren musste. Vermuthlich wird auch in diesem Falle der herunterlaufende Strassenschmutz um den Stromabnehmer eine isolirende Schicht gebildet haben.“ Am 17. Dezember wurde die unterirdische Stromzuführung am Dönhofplatz „durch Rosten eines Verbindungskabelanschlusses“ unterbrochen. „Am 21. blieben die Wagen in der Lindenstrasse plötzlich stehen und wurden von den Fahrgästen zum grossen Vergnügen des Publikums bis zur Ritterstrasse geschoben.“ „Umfangreiche Verkehrsstörungen fanden am 27. Dezember 1896 statt. Eine Zeit lang versagte der Strom auf allen Strecken, auch dem mit oberirdischer Stromzuführung betriebenem Theil der Linien. Ursache: Durchschlagen eines Isolators, was wieder das Schadhaftwerden eines schwer zugänglichen Leitungskabels zur Folge hatte.“ Am 13. Januar 1897 eine weitere Verkehrsstörung, zurückgeführt auf die Beschaffenheit einzelner Wagen, die „auf der unterirdischen Leitung zu sehr abgenutzt werden.“ Die Pferdebahngesellschaft stellte daraufhin besondere Wagen ein, die nur die Unterleitungsstrecke befuhren, was beim Uebergang von der unterirdischen Leitung zur oberirdischen das Publikum zum Umsteigen zwang. Seit dem 16. Januar 1897 „herrschten trübselige Zustände auf den elektrischen Bahnen, speziell auf den mit unterirdischer Stromzuführung versehenen Linien.“ „Auf der elektrischen Bahn der Firma Siemens & Halske klappte dagegen alles vorzüglich.“ Der Betrieb der elektrischen Strassenbahn Ritterstrasse-Dönhofplatz „ruhte seit dem 26. Januar 1896 gänzlich; ein Versuch, denselben wieder aufzunehmen, ist missglückt. Die Störung ist lediglich durch die Witterungsverhältnisse des Winters hervorgerufen, indem der schmelzende Schnee, welcher in die Leitungsgleise eindringt, auf die Leitung zerstörend einwirkt. Ganz besonders ist dies der Fall bei der Umschaltungsstelle am Dönhofplatz, an welcher sich die Leitungen der beiden Gleise treffen. Die Verkuppelung des Drahts ist vollkommen verrostet.“ Am 4. März endlich, nach fünfwöchentlicher Ruhe, wurde der Betrieb wieder aufgenommen.

Die Störungen waren namentlich auch an der Lutherkirche so bedeutend, dass die Kirchengemeinde schliesslich das ästhetische Bedenken fallen liess und die Errichtung oberirdischer Leitung an dieser Stelle wohl oder übel gestattete. Auf der anderen Linie wurden schliesslich Ende 1897 zwischen dem Dönhofplatz und der Ritterstrasse Akkumulatorenwagen eingestellt, weil die Leitung wieder versagte. „Die Ursache des Versagens muss unbedingt mit der Benutzung des Seesalzes zum Aufthauen des Schnees in Verbindung stehen; indem das mit Salz aufgethaute Schneewasser in die Rinnen der unterirdischen Leitung hineindringt.“ Vor wenigen Tagen war in den Zeitungen zu lesen, dass der Verkehr auf der bezeichneten Strecke wiederholt aus verschiedenen Gründen fast ganz habe eingestellt werden müssen. Die Uebelstände sind so gross, dass die Pferdebahngesellschaft „beabsichtigen soll“, sobald sie eine genügende Zahl von Akkumulatorwagen zur Verfügung hat, die unterirdische Stromleitung gänzlich ausser Thätigkeit zu setzen.

Man kann von der Presse nicht erwarten, dass sie die Vorkommnisse in allen Fällen technisch richtig beurtheilte, das ändert indessen nichts an der Thatsache, dass die Begebenheiten nicht allein für die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft, sondern insofern auch für die Vertreter des Schlitzkanalsystems im allgemeinen unerfreulich waren, als die Anhänger des Akkumulatorensystems die Gelegenheit begreiflicherweise kräftigst ausnutzten, um aus den Misserfolgen für sich Kapital zu schlagen. Man weiss, dass die Unabhängigkeit des Fahrzeugs von jeder Art der Stromleitung grosse Vorzüge hat. Der Akkumulatorenbetrieb, das Ideal der Zukunft, hat mit dem System der Oberleitung das Gute gemein, dass die Fahrbahn ganz der gewöhnlichen Strassenbahn gleicht. Mit der Untergrundleitung hat er den Vortheil gemein, dass die Strassenzüge frei bleiben von Leitungsanlagen jeder Art. Besonders besticht, dass sich auch der Akkumulatoren- und Hochleitungsbetrieb zu einer gemischten Betriebsweise vereinigen lassen. Man kann ebenso, wie beim Schlitzkanalsystem, in den äusseren Stadttheilen die Oberleitung benutzen, während man in der Innenstadt mit Akkumulatoren fährt. Die Hochleitung liefert auch den Strom für die Akkumulatorenstrecken; auf den Hochleitungsstrecken wird ausser dem eigenen Betriebsstrom soviel Strom mehr entnommen und in die Akkumulatoren geschickt, wie erforderlich ist, um die Wagen durch die innere Stadt zu führen.

Aber der Akkumulatorenbetrieb hat auch seine Schattenseiten; er erfreut sich daher noch keineswegs ungetheilten Beifalls. Das grosse Gewicht der Akkumulatoren zwingt, die Wagen und den Oberbau stärker und den Unterbau solider herzustellen, als für die Bahnen mit Leitungsbetrieb nothwendig ist. Der Oberbau hat nicht allein das Mehrgewicht der Akkumulatoren, sondern auch noch das dadurch bedingte Verstärkungsgewicht der Wagen selbst zu tragen. Diese Mehrlast, die etwa $^1/_3$ des gesammten Leergewichts des Wagens ausmacht, muss auch auf den mit Hochleitung ausgerüsteten Strecken mitgeführt werden. Die Fortbewegung der grösseren Last kostet mehr und erschwert das Bremsen. Die Mitführung der bedeutenden Mengen Schwefelsäure ist bei Fahrzeugen, die Erschütterungen ausgesetzt sind, misslich; die Flüssigkeit kann, namentlich bei Unfällen oder beim Bruch eines Gefässes, umherspritzen und dies zwingt, die Räume der Akkumulatoren säuredicht abzuschliessen. Der Stromdurchgang durch die Akkumulatoren ist mit Gasentwickelung verknüpft und die Gase, sowie die etwa mitgerissenen Säuredämpfe, müssen von dem Wageninnern fern gehalten werden. Die Räume, in denen sich die Batterie befindet, müssen also gut gelüftet sein. Die Lüftung wird hin und wieder durch kleine Elektromotoren bewirkt; unter Umständen begnügt man sich mit natürlicher Lüftung. Man pflegt die Zellen unter den Sitzen aufzustellen. Das hat dazu geführt, die Sitzbänke an der Vorderkante durch senkrechte Wände abzuschliessen; auf derart kastenartig abgeschlossenen Bänken sitzt man unbequem und die Beinkleider

reiben sich an den Flächen, die nicht immer sehr sauber sind. Man kann auch nicht mehr bequem den ein- und aussteigenden Personen den Mittelgang frei halten, indem man die Füsse unter die Sitze zieht und ist auf diese Weise mancherlei Unbequemlichkeiten ausgesetzt.

Im ferneren ist man, wenn nicht durchaus chemisch reine Materialien für die Akkumulatoren verwendet werden, nie sicher, dass nicht störende Nebenvorgänge in den Zellen auftreten, die die Lebensdauer der Platten verkürzen. Treten derartige Störungen auf, so müssen die fehlerhaften Zellen herausgenommen und durch neue ersetzt werden, eine unangenehme und auch zeitraubende Arbeit. Auch das von Zeit zu Zeit erforderliche Ueberladen und das Reinigen der Batterien machen Umstände.

Immerhin waren die Bestrebungen, welche namentlich auf die Verminderung des Gewichts der Akkumulatoren und die Erzielung grösserer Haltbarkeit der als Elektroden verwendeten Bleiplatten, ferner auf die Beschleunigung des Ladens der Akkumulatoren und auf Verbesserungen in der Handhabung und Schaltung derselben gerichtet waren, seit einigen Jahren von solchem Erfolge gekrönt, dass es thatsächlich zu Versuchen mit Akkumulatoren im grösseren Maassstabe gekommen ist. Professor Vogel meint, „es sei nicht zuviel gesagt mit der Behauptung, dass die Akkumulatoren vorläufig die Probe bestanden haben.“ In den Worten drückt sich indessen noch eine gewisse begreifliche Vorsicht aus.

In Hannover haben von 7,4 km elektrisch betriebenen Strassenbahnen 3,4 km die Oberleitung; auf den übrigen 4 km werden die Wagen nur von Akkumulatoren bewegt. Nach vollständigem Ausbau der Linien werden 21 km mit Leitungs- und 17,7 km mit Akkumulatorenbetrieb vorhanden sein. In jedem Wagen ist eine Batterie von 208 Tudorzellen im Gewicht von 2,6 t und von 20–25 Ampèrestunden Kapazität untergebracht. Die Batterie eines Wagens, deren Kosten 5000 ℳ betragen, hat 70—74 % Wirkungsgrad, d. h. von jeden 100 in die Batterie hineingeschickten Ampères werden 70—74 für den Betrieb wiedergewonnen. Aber die Kapazität wird im gewöhnlichen Betriebe nur mit 25 % in Anspruch genommen, sodass stets ein erheblicher Vorrath an Strom in den Zellen zurückbleibt. Wie wichtig es ist, eine solche Reserve zu haben, zeigt der Umstand, dass bei Schneewehen die Akkumulatoren öfter auf den Aussenstrecken gar nicht oder nur unvollständig geladen werden konnten, da die Berührung zwischen Rad und Schiene ungenügend war.

Seit Mai 1896 hat auch Dresden einen gemischten Betrieb mit Tudorakkumulatoren, aber nur auf eine Länge von 7,8 km, von der 5,9 km die Oberleitung haben. Die Batterie hat eine Kapazität von 40 Ampèrestunden bei 200 Zellen, die aber zusammen nur 2 t wiegen.

Die Berliner Stadtbehörde hat sich anlässlich der bevorstehenden Umwandlung des Pferdebetriebes in den elektrischen nach längeren Versuchen bekanntermaassen ebenfalls für den gemischten Akkumulatorenbetrieb entschieden. In Zukunft wird man also in Berlin 2 gemischte Systeme haben, das altbewährte Siemens & Halske'sche mit Schlitzkanal und das neue mit Akkumulatoren. Daneben arbeitet, beiläufig bemerkt, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn mit reinem Akkumulatorenbetrieb, mit Akkumulatoren der Berliner Wattgesellschaft. Der Akkumulatorenbetrieb ist, wie Professor Vogel mittheilt, vollständig durchgeführt auf der Linie Strassenbahnhof-Kupfergraben und theilweise auf der Linie Strassenbahnhof-Lützowplatz. Die Centrale, in der die Akkumulatoren geladen werden, liegt in Charlottenburg in der Spreestrasse neben der Spree. Die Akkumulatoren werden hier während der Nachtzeit in 6 bis $6^1/_2$ Stunden für einen vollen Tagesbetrieb geladen.

Auf der erstgenannten Linie verkehren grosse Wagen, zeitweise mit einem oder zwei Anhängewagen. Die bedeutende Länge der Wagen erscheint an sich durch den Umstand berechtigt, dass auf dem langen Wege durch den Thiergarten die Besetzung kaum wechselt. In Wirklichkeit verdanken die Wagen ihre grosse Länge dem zufälligen Umstande, dass sie unweit Charlottenburg eine Klappenbrücke zu passiren haben, nach deren Bauart es Bedenken gehabt hätte, die ganze Last des Wagens möglicherweise auf eine Brückenklappe treten zu lassen. Der Fussboden dieser Wagen liegt so hoch, dass das Ein- und Aussteigen nicht zu den Bequemlichkeiten gehört, freilich immer noch nicht so hoch, wie bei den Berliner Vorortzügen, bei denen älteren oder gebrechlichen Personen das Ein- und Aussteigen überhaupt kaum möglich ist.

Die grossen Akkumulatorenwagen fassen 42 Fahrgäste; sie wiegen ohne Personen insgesammt 17,5 t; davon entfallen auf die aus 180 Zellen bestehenden Akkumulatoren nicht weniger als 6 t, also über ein Drittel des Ganzen. Man wird weit entfernt sein, dieses Gewichtsverhältniss befriedigend zu nennen. Jeder Wagen soll mit einer Ladung 10 Fahrten von zusammen 160 km zurücklegen. Die Batterie der grossen Wagen kostet nicht weniger als 14000 ℳ, der ganze Wagen 35000 ℳ und dabei beträgt die Wagenreserve 33 %, wie denn der Akkumulatorenbetrieb überhaupt eine erheblich stärkere Reserve erfordert, als der Leitungsbetrieb. Die Betriebskosten sind höher, als beim Leitungsbetrieb. Es bleibt bedauerlich, dass ein einzelnes Institut einem dem allgemeinen Verkehrsinteresse dienenden Unternehmen Lasten von dem vorstehend angedeuteten Umfange aufbürden konnte.

Auf der Strecke nach dem Lützowplatz verkehren kleine Wagen, welche 23 Fahrgäste aufnehmen können und ohne diese 4,38 t wiegen; an diesem Gewicht nimmt die Akkumulatorenbatterie mit 1,8 t theil. Also beträgt hier der Akkumulatoren antheil noch mehr, fast $^2/_5$ des ganzen Leergewichts. Diese Wagen, welche auch Beiwagen erhalten können, sind auf einen Transport von 150 km eingerichtet, leisten zur Zeit aber nur 105 km.

Schiemann hat in der „Zeitschrift für Elektrotechnik“ (1897/98, Heft 8) auf Grund der Bau-, Betriebs- und Rentabilitätsverhältnisse der elektrischen Bahnen in Budapest, Berlin, Hannover und Dresden ziffernmässige vergleichende Betrachtungen über die verschiedenen Betriebssysteme angestellt, die sich auch auf die beiden Arten des gemischten Betriebes beziehen. Es ist für jedes System eine Betriebskostenrechnung durchgeführt für eine waagerechte, doppelgleisige Vergleichsstrecke von 1 km Länge unter Zugrundelegung zeitlicher Wagenabstände von 10, 5, $2^1/_2$ und 1 Minute. Die Fahrgeschwindigkeit wurde dabei zu 12 km in der Stunde vorausgesetzt.

Es ist angenommen, dass der Strom für den Betrieb von einem Elektrizitätswerk gekauft werden muss. Um für den Oberbau gleiche Anlagekosten zu erhalten, um mit anderen Worten den Oberbau bei allen Systemen gleich stark annehmen zu können, sind für den Akkumulatorenbetrieb Wagen mit einer um so viel grösseren Achsenzahl in die Rechnung eingestellt worden, dass die Achsdrücke bei allen Systemen gleich ausfallen. Unter Voraussetzung gleicher Platzzahl der Wagen wurde ihr Gewicht für Leitungsbetrieb zu 8 t, für Akkumulatorenbetrieb zu 11 t angenommen, wobei 2 t auf die Akkumulatoren, 1 t auf die Verstärkungen und Aenderungen des Wagens gerechnet sind, die durch das Gewicht der Akkumulatoren und die Vermehrung der Achsen erforderlich wurden. Beim Akkumulatorenbetrieb sind mehr Betriebsmittel erforderlich, als beim Leitungsbetrieb; während man beim letzteren mit 20 % Reservewagen auskommt, sind beim ersteren deren 30 % nothwendig.

Der 10 Minutenverkehr ist auf einer 1 km langen Strecke bei 12 km Fahrgeschwindigkeit mit 1 Wagen, der 5 Minutenverkehr mit 2 mal 1 gleich 2 Wagen, der $2^1/_2$ Minutenverkehr mit 2 mal 2 gleich 4 Wagen und der 1 Minutenverkehr mit 2 mal 6 gleich 12 Wagen durchzuführen. Unter Hinzurechnung der erforderlichen Reserven stellen sich die Beschaffungskosten der Wagen für das Kilometer doppelgleisiger Strecken wie folgt, unter Annahme eines Preises von 12000 ℳ für einen Wagen für Leitungsbetrieb, von 20000 ℳ für einen solchen für Akkumulatorenbetrieb unter Einrechnung der Batterie, in beiden Fällen gleiche Platzzahl für 40 Personen und gleiche Achsdrücke vorausgesetzt und

unter Berücksichtigung der aus der grösseren Länge der Wagen entspringenden Mehrkosten der Wagenhallen beim Akkumulatorenbetrieb.

Zeitabstand der Wagen Minuten	Zahl der Wagen bei 1 km doppelgl. Strecke		Kosten der Wagen in Mark bei	
	Leitungsbetrieb	Akkumulatoren betrieb	Leitungsbetrieb	Akkumulatorenbetrieb
10	1,2	1,3	14 400	26 000
5	2,4	2,6	28 800	52 000
$2^1/_2$	4,8	5,2	57 600	104 000
1	12,0	13,0	144 000	260 000

Bei der Vergleichsrechnung sind ferner die Kosten der Unterleitung mit Erdarbeiten, Kanälen und Fahrleitungen, entsprechend den Budapester Verhältnissen mit 90 000 ℳ für das Kilometer zweigleisiger Bahn angesetzt.*)

Die Kosten der Oberleitung sind mit 25 000 ℳ für das Kilometer zweigleisiger Bahn angenommen.

Die Betriebskosten, soweit sie in der Vergleichsrechnung Aufnahme zu finden haben, setzt Schiemann zusammen aus den folgenden Antheilen:

a) Zinsen und Abschreibungen für die Stromleitung,
b) Zinsen und Abschreibungen für die Betriebsmittel,
c) Unterhaltung und Rücklage für die Stromleitung,
d) Unterhaltung und Rücklage für die Batterien,
e) Kosten des Stroms am Wagen,
f) Energieverlust in Leitungen und Akkumulatoren,
g) Allgemeine Unkosten, welche allen Systemen gemeinsam sind.

Zu a) Für Verzinsung und Tilgung der Stromleitungskosten sind je 5 %, zusammen 10 % des für das betreffende System in Betracht kommenden Anlagekapitals gerechnet. Ebenso sind

zu b) 5 + 5 gleich 10 % der Anlagekosten eingesetzt.

Zu c) An Unterhaltungs- und Rücklagekosten sind für die Oberleitung der zweigleisigen Strecke 4 % des Anlagekapitals von 25 000 ℳ, d. i. 1 000 ℳ **) auf das Kilometer, für die Unterleitung der zweigleisigen Strecke 3 % eines Anlagekapitals von 90 000 ℳ, d. i. 27 000 ℳ auf das Kilometer angenommen.

Zu d) Die Unterhaltungs- und Rücklagekosten beim Akkumulatorenbetrieb richten sich nach den zurückgelegten Wagenkilometern. Ein Akkumulatorenwagen thut im Jahre etwa 300 Tage Dienst und leistet in dieser Zeit mindestens 40 000 Wagenkm. Da an Unterhaltungskosten der Batterie 3 ₰ auf das Wagenkilometer Entladestrecke und ausserdem für den Wagen ein Betrag von 400 ℳ jährlich oder von 1 ₰ auf das mindest gefahrene Wagenkilometer in Ansatz zu bringen ist, so würde bei jener jährlichen Mindestleistung des Wagens von 40 000 km 1 Wagenkm in der Ladestrecke 1 ₰, in der Entladestrecke 4 ₰ kosten.

Thatsächlich stellen sich aber die Jahresleistungen auf der 1 km langen Vergleichsstrecke bei Wagenabständen von 10, 5, $2^1/_2$ und 1 Minuten bei 16 täglichen Dienststunden wie folgt:

Zeitabstand der Wagen Minuten	Jährliche Wagenkilometer	Jährlich geleistete Tonnenkilometer bei	
		Wagen von 8 t	Wagen von 11 t
10	70 000	560 000	770 000
5	140 000	1 120 000	1 540 000
$2^1/_2$	280 000	2 240 000	3 080 000
1	700 000	5 600 000	7 700 000

Trotz der vorhandenen Mehrleistung ist in der Rechnung nur die Mindestzahl der zurückgelegten Kilometer zu Grunde gelegt.

Zu e) Die Stromkosten sind unter der Annahme ermittelt, dass zur Fortbewegung von 1 tkm in der Ebene rund 50 Wattstunden erforderlich sind. Die fortzubewegende Last ist in den Spalten 3 und 4 der vorstehenden Tabelle angegeben. Die Kostenermittelung gründet sich auf einen Einheitspreis von 10 ₰ für die Kilowattstunde.*)

Zu f) Der Energieverlust in den Leitungen und Akkumulatoren ergibt sich aus dem Verhältniss der Nutzeffekte von

Oberleitung . . . . . 95 %,
Unterleitung . . . . 94 „
Akkumulatoren . . . 70 „

Zu g) Hier kommen in Betracht Zinsen, Abschreibungen und Unterhaltung der Gleise, Unterhaltung der Wagen, Gehälter, Löhne, Verwaltungskosten, gesetzliche Abgaben und Generalunkosten. Diese sind entsprechend den 4 Zeitfolgestufen des Wagenverkehrs mit 12, 10, 8 und 6 ₰ für das Wagenkilometer angenommen, wenn sie auch beim Akkumulatorenbetrieb etwas höher sind.

Nach den bisherigen Angaben lassen sich ohne weiteres die Betriebskosten für den reinen Betrieb mit Unter- und Oberleitung sowie Akkumulatoren bestimmen.

Um die Betriebskosten für die Ladestrecken mit Oberleitung zu ermitteln, hat man nur den Mehrbedarf an Strom auf diesen Strecken in Rechnung zu stellen, der zur Fortbewegung der Akkumulatoren und des Wagenmehrgewichtes nothwendig ist, während der Verlust zwischen Ladung und Entladung im Entladebetriebe berücksichtigt ist. Die Oberleitung hat mit Rücksicht auf die grössere Stromabgabe auf der Ladestrecke einen grösseren Spannungsabfall als beim normalen Oberleitungsbetrieb. Es würde infolgedessen auch hier ein Zuschlag zu machen sein. Mit Rücksicht auf die grössere Gleichmässigkeit in der Strombeförderung ist indessen hiervon abgesehen. Für Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals sind wieder 10 % und für Unterhaltung der Oberleitung 4 % des Anlagekapitals von 25 000 ℳ, im ganzen 3 500 ℳ gerechnet.

Hiernach stellen sich die Betriebskosten für die 1 km lange zweigleisige Vergleichsstrecke bei einem Strompreise von 10 ₰ für die Kilowattstunde wie folgt:

(Siehe umstehende Tabelle.)

Aus dem Vorstehenden lassen sich die Betriebskosten für die gemischten Betriebe leicht herleiten. Es stellen sich beispielsweise unter Zugrundelegung des 5 Minutenbetriebs die Betriebskosten einer gemischten Strecke, welche zu $^3/_5$, $^4/_5$ und $^9/_{10}$ aus Oberleitung besteht, wie folgt:

Betriebsart	Oberleitung	Unterleitung	Akkumulatoren	Berechnung	Betriebskosten auf das Kilometer ₰	Mehrkosten des gemischten Akkumulatorenbetriebs gegenüber dem gemischten Leitungsbetrieb
Gemischter Betrieb mit $^3/_5$ Oberleitung	$^3/_5$	$^2/_5$	—	$\frac{3 \cdot 18{,}7 + 2 \cdot 24{,}7}{5}$	21,1	—
	$^3/_5$	—	$^2/_5$	$\frac{3 \cdot 22{,}8 + 2 \cdot 23{,}8}{5}$	23,2	2,1
desgl. mit $^4/_5$ Oberleitung	$^4/_5$	$^1/_5$	—	$\frac{4 \cdot 18{,}7 + 24{,}7}{5}$	19,9	—
	$^4/_5$	—	$^1/_5$	$\frac{4 \cdot 22{,}8 + 23{,}8}{5}$	23,0	3,1
desgl. mit $^9/_{10}$ Oberleitung	$^9/_{10}$	$^1/_{10}$	—	$\frac{9 \cdot 18{,}7 + 24{,}7}{10}$	19,3	—
	$^9/_{10}$	—	$^1/_{10}$	$\frac{9 \cdot 22{,}8 + 23{,}8}{10}$	22,9	3,6
desgl. mit $^1/_{10}$ Oberleitung	$^1/_{10}$	—	$^9/_{10}$	$\frac{22{,}8 + 9 \cdot 23{,}8}{10}$	23,7	4,4

*) Bei schwierigeren Anlagen mit zahlreichen Weichen und Kreuzungen kann man 100 000 ℳ rechnen; in Dresden sind sogar, freilich bei beschränkter Ausdehnung der Anlage, 120 000 ℳ bezahlt worden.

**) Bei kleinerem Anlagekapital einfacher zu haltender Strecken würden 5, selbst 6 % zu rechnen sein. Ein Betrag von 1 000 ℳ auf das Kilometer würde in jedem Falle daher angemessen scheinen.

*) In Berlin werden 9—10 ₰, in Hannover 6—7, in Dresden 13,5 ₰ für die Kilowattstunde bezahlt.

	Oberleitung				Unterleitung				Akkumulatoren							
	bei einer minutlichen Wagenfolge von				bei einer minutlichen Wagenfolge von				Entladestrecke bei einer minutlichen Wagenfolge von				Ladestrecke bei einer minutlichen Wagenfolge von			
	10	5	2½	1	10	5	2½	1	10	5	2½	1	10	5	2½	1
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Zinsen und Abschreibungen für die Kosten der Stromleitung (10 %)	2 500	2 500	2 500	2 500	9 000	9 000	9 000	9 000	—	—	—	—	2 500	2 500	2 500	2 500
Zinsen und Abschreibungen für die Betriebsmittel (10 %)	1 440	2 880	5 760	14 400	1 440	2 880	5 760	14 400	2 600	5 200	10 400	26 000	2 600	5 200	10 400	26 000
Unterhaltung und Rücklage für die Stromleitung . .	1 000	1 000	1 000	1 000	2 700	2 700	2 700	2 700	—	—	—	—	1 000	1 000	1 000	1 000
Unterhaltung und Rücklage für die Batterien	—	—	—	—	—	—	—	—	2 080	4 160	8 320	20 800	520	1 040	2 080	5 200
Stromkosten am Wagen . .	2 800	5 600	11 200	28 000	2 800	5 600	11 200	28 000	3 850	7 700	15 400	38 500	3 850	7 700	15 400	38 500
Energieverlust in Leitung und Akkumulatoren . . .	140	280	580	1 400	170	340	680	1 700	1 150	2 300	4 600	11 500	190	400	800	1 900
Allgemeine Kosten, welche allen Betrieben gemeinsam sind	8 400	14 000	22 400	42 000	8 400	14 000	22 400	42 000	8 400	14 000	22 400	42 000	8 400	14 000	22 400	42 000
Gesammtkosten bei 70 000 km	16 280	26 260	43 440	89 300	24 510	34 520	51 740	97 800	18 080	33 360	61 120	138800	19 060	31 840	54 580	117100
Gesammtkosten auf ein Wagenkilometer in Pfennigen	32,2	18,7	15,5	12,8	35,0	24,7	18,5	14,0	25,8	23,8	21,8	19,9	27,2	22,8	19,5	16,8

Liegt eine 10 km lange Betriebsstrecke vor, auf der beim 5 Minutenverkehr der Wagen jährlich 1 400 000 Wagenkm geleistet werden, so entspricht jeder Pfennig Betriebskosten-Ersparniss einer Summe von 14 000 ℳ. Bei einem Anlagekapital von 1 000 000 ℳ. bedeutet dieser Pfennig eine um 1,4 % erhöhte Rente aus dem Unternehmen. Die letzte Tabelle auf S. 163 lehrt, dass man im Falle dieses Anlagekapitals bei der Wahl des Unterleitungs- statt des Akkumulatorenbetriebes im 1. Falle $2{,}1 \times 1{,}4 = 2{,}9$ %, im 2. Falle $3{,}1 \times 1{,}4 = 4{,}3$ %, im 3. Falle rund $4 \times 1{,}4 = 5{,}6$ % mehr Rente erzielt.

Im allgemeinen werden die kürzeren Abschnitte des gemischten Betriebes ohne sichtbare Leitung befahren; aber in jedem Falle wird der Betrieb mit Unterleitung billiger als der Akkumulatorenbetrieb. Kommt aber hinzu, dass durch das Ineinanderschalten von Betrieben der Wagenverkehr auf der Unterleitungsstrecke sehr dicht wird, oder dass der Betrieb gar mit Anhängewagen bewältigt werden muss, oder sind grössere Steigungen zu befahren, oder ist ein mehrfaches Anhalten erforderlich, sodass sowohl die Bremsarbeit als auch der Stromverbrauch bei geringerem Nutzeffekt der Akkumulatorenbatterie wächst, so kann man über die Wahl des Systems nicht mehr in Zweifel sein. Es wird der Betrieb mit Unterleitung den Vorzug erhalten.

Schiemann fasst das Ergebniss seiner vorstehend erörterten Untersuchungen wie folgt zusammen:

1. Technisch betrachtet sind alle 3 Systeme betriebssicher und empfehlenswerth.

2. Vom wirthschaftlichen Standpunkt betrachtet, steht die Oberleitung in erster Reihe und kann durch reinen Akkumulatorenbetrieb erreicht, wenn auch nicht übertroffen werden, wenn der Abstand der auf einander folgenden Wagen die im Stadtverkehr übliche Grenze überschreitet. Unterleitungsbetrieb ist in solchen Fällen wirthschaftlich ungünstig.

3. Eine Vereinigung von Ober- und Unterleitungsbetrieb ist immer günstiger, als eine Vereinigung von Oberleitung und Akkumulatoren. —m—.

Zur Frage englischer und preussischer Unfallstatistik

schreiben die „Railway News“ vom 15. Januar 1898:

„In der Ausgabe vom 4. Dezember 1897 der ‚Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen‘ befindet sich ein Aufsatz, der für Eisenbahnleute nicht ohne Interesse ist. Mit jener insularen Wohlgefälligkeit, die uns von unseren deutschen Freunden in so gerechtfertigter und anmuthiger Weise zur Last gelegt wird, pflegen wir unsere englischen Eisenbahnen für die sichersten der Welt zu halten. Nun hat aber der Verfasser des Aufsatzes, auf den ich mich bezog, eine Tabelle zusammengestellt, die zeigt, dass im Durchschnitt der 11 Jahre (muss heissen 12) von 1884—1895 der Prozentsatz der verletzten Personen in England mehr als viermal so gross ist, wie in Preussen und dennoch ist bei dieser wunderbaren Vollkommenheit in der Leitung der preussischen Eisenbahnen das lange duldende preussische Publikum nicht zufrieden gestellt, denn die Zeitungen quälen sich schon seit Monaten mit Klagen über die Gefahren des Eisenbahnreisens auf den preussischen Bahnen. Aber noch wunderbarer: es hat nach einer anderen Tabelle desselben Aufsatzes den Anschein, dass, während in England das System des Blockbetriebes und der gegenseitigen Verschlüsse in Wirklichkeit allgemein durchgeführt ist, es die Preussen gegenüber unseren vier nur bis auf einen Verletzten bringen, trotz der Thatsache, dass der Blockbetrieb auf 36 Stationen von 100 nicht in Kraft ist und dass auf 57 % der Stationen die Signal- und Weichenhebel noch nicht in einen Verschlussrahmen zusammengelegt sind.

Um indessen unsere englischen Eisenbahndirektoren nicht zu sehr zu entmuthigen, will ich hinzufügen, dass der deutsche Verfasser zugibt, seine Durchschnittszahlen aus Angaben zusammengestellt zu haben, welche die ‚durch eigenes Verschulden verletzten Personen‘ mitumfassen. Nun stellen in England wenigstens diese Fälle den bei weitem grössten Theil des Ganzen dar. Man kann die englischen Eisenbahnen dafür schwerlich verantwortlich machen, wie auf der anderen Seite sich die preussischen Eisenbahnen kaum den Mangel derartiger Fälle zu gute schreiben können. Damit verschwindet die ganze Grundlage der Vergleichung. Eine wirkliche internationale Vergleichung würde aber, wie ich zugebe, von grossem Interesse und Werth sein. Dass das System der Verschlüsse und der Blocksignale kostspielig ist, ist allerdings nicht zu leugnen. Wenn Preussen eine Sicherheit erreichen kann, die viermal so gross ist, wie die unserige, ohne Vorsichtsmaassregeln zu treffen, wird sicherlich selbst ein Handelsamtsinspektor seine Ansichten mit Bezug auf die gebieterische Nothwendigkeit derselben für solche Linien ändern, die 4 oder 6 Züge täglich haben. Trotz der

verschiedenen Methoden, nach denen die englische und preussische Eisenbahnstatistik zusammengestellt wird, würde es meines Erachtens nicht schwierig sein, die Zahl der Personenzugunfälle zusammenzustellen, 1. in absoluter Zahl, 2. nach Millionen gefahrener Meilen und Kilometer, herrührend aus a) Zusammenstössen mit anderen Zügen oder Kollisionen an Gleisenden in Stationen, b) Entgleisungen und c) möglicherweise aus Mängeln der Betriebsmittel.

Für den Fall, dass Sie diesen Brief zum Abdruck bringen, wird vielleicht der Verfasser der preussischen Notiz eine derartige Tabelle zusammenstellen, und dann wird, hoffe ich, eine ungefähre wirkliche Vergleichung möglich sein, die ebenso gut seinen, wie Ihren Lesern von Interesse sein wird."

Soweit das angesehene englische Fachblatt, dessen Ausführungen zu einigen Bemerkungen herausfordern.

Die „Railway News" irren, wenn sie annehmen, der auf S. 961 Jahrg. 1897 d. Ztg. angestellte Vergleich zwischen den auf den preussischen und englischen Eisenbahnen verunglückten Reisenden sei nur deshalb so ungünstig für letztere ausgefallen, weil in den Vergleichszahlen auch die durch eigenes Verschulden verletzten Reisenden enthalten seien. Denn wenn es auch nach den statistischen Erhebungen richtig ist, dass die Zahl der durch eigenes Verschulden Verletzten in England verhältnissmässig eine etwas höhere ist, als auf den Eisenbahnen diesseits des Kanals, so machen doch auch auf letzteren Bahnen diese Personen fast die Hälfte aller verunglückten Reisenden aus und der Unterschied gegen England ist kein bedeutender. Leider kann der Anregung in den „Railway News", die Zahl der verunglückten Reisenden nach den verschiedenen, im Personenzugverkehr vorkommenden Unfallarten zu trennen und dann zu vergleichen, mangels der dazu erforderlichen Unterlagen in der veröffentlichten amtlichen Statistik nicht entsprochen werden, dagegen lassen sich auch die ohne eigenes Verschulden verunglückten Reisenden vergleichen, wobei freilich zuzugeben ist, dass vielleicht auch der Begriff eigener Verschuldung in den verschiedenen Ländern ein anderer ist. Wenn der Vollständigkeit wegen die Zahlen von S. 961 Jahrg. 1897 d. Ztg. über die verschuldet und unverschuldet Verunglückten nochmals hierher gesetzt werden, so ergeben sich für die 12 Jahre von 1884/85—1895/96 bezw. 1884—1895 die folgenden Durchschnittswerthe:

Es verunglückten Reisende durchschnittlich in einem Jahre:

	Preuss. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich*) (intérêt général)	Preuss. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich*) (intérêt général)	Preuss. St.-E.	Deutschland	England	Frankreich*) (intérêt général)
	überhaupt				auf 1 000 000 Zugkm der zur Personenbeförderung dienenden Züge				auf 1 000 000 Reisende			
verschuldet und unverschuldet	119,8	208,3	1472.0	335,3	1,07	1,11	5,55	2,05	0,47	0,51	1,96	1,26
Verhältniss	—	—	—	—	1 :	1,04 :	5,19 :	1,92	1 :	1,09 :	4,17 :	2,68
unverschuldet (durch Zugunfälle)	60,0	108,3	626,3	180,5	0,54	0,58	2,37	1,15	0,24	0,27	0,80	0,72
Verhältniss	—	—	—	—	1 :	1,07 :	4,39 :	2,13	1 :	1,25 :	3,33 :	3,00

Die Vergleichzahlen der letzten 2 Reihen sind also für die englischen Eisenbahnen nur um ein geringes günstiger, als die der ersten beiden. Leider werden in England keine Personenmiles gezählt, wie auf den festländischen Bahnen; dieser einzig zuverlässige Vergleichsmaassstab lässt sich also nicht anwenden. Für die preussischen Staatsbahnen, sowie die Eisenbahnen Deutschlands und Frankreichs ergeben sich für die im ganzen verunglückten Reisenden auf je 1 000 000 der zurückgelegten Personenkilometer die Zahlen 0,014, 0,018, 0,039, also das Verhältniss 1 : 1,29 : 2,79.

Die Angaben auf S. 962 Jahrg. 1897 d. Ztg. über die Zahl der vorhandenen Stellwerke und Stationsblockwerke haben nun die „Railway News" zu der Annahme verleitet, es sei auf den preussischen Staatsbahnen bezüglich dieser Sicherungsanlagen weniger geschehen, als auf den englischen Eisenbahnen, wo „das System des Blockbetriebes und der gegenseitigen Verschlüsse in Wirklichkeit allgemein durchgeführt ist." Da muss zunächst bemerkt werden, dass die Reichsstatistik, der die Zahlen auf S. 962 Jahrg. 1897 d. Ztg. entnommen sind, nur die elektrischen Stationsblockwerke zählt, nicht aber die mechanischen und dass auch als Centralweichenstellwerke nur diejenigen derartigen Anlagen gezählt werden, die nach deutschem Sprachgebrauche so genannt zu werden pflegen, also umfangreichere in besonderen Gebäuden angeordnete Sicherungsanlagen, während die sehr zahlreichen einfachen vielfach im Freien aufgestellten Sicherungswerke an den Enden kleiner und mittlerer Stationen, durch die die Abhängigkeit zwischen Weichen und Signalen genau in ebenso sicherer und zuverlässiger Weise erreicht wird, wie durch eigentliche Stellwerke, nicht gezählt sind. Weiter ist hervorzuheben, dass es sich bei den Blockwerken nicht um das Blocksystem der Strecke handelt, sondern um eine Blockirung innerhalb der Stationen. Thatsächlich gilt auch in Deutschland das System des Blockbetriebes, oder, wie wir sagen, die Zugfolge nach dem Raumabstand, im Gegensatze zum Zeitabstand, der auf vielen ausserdeutschen festländischen Eisenbahnen noch besteht, und dieses System ist auf den Hauptbahnen und allen Nebenbahnen, auf denen eine grössere Geschwindigkeit als 15 km in der Stunde zugelassen ist, auch längst allgemein durchgeführt. Bahnen mit geringerer Geschwindigkeit kommen hier aber wohl überhaupt nicht in Frage, denn diese dürften in England wohl überhaupt nicht zu den railways, sondern zu den light railways gerechnet werden, für die auch jenseits des Kanals kaum der Blockbetrieb gilt. Ebenso müssen bekanntlich auf allen Bahnen Deutschlands, auf denen die Betriebsordnung gilt, d. h. also auf Bahnen, die mit mehr als 40 km in der Stunde befahren werden, die „gegenseitigen Verschlüsse" zwischen Spitzweichen und Signalen für die Fahrstrassen der ein- und durchfahrenden Personenzüge vorhanden sein und bei den preussischen Staatsbahnen sind sie thatsächlich auch für alle Fahrstrassen ausfahrender Personenzüge, sowie für sogen. feindliche Weichen in Nebengleisen, in den meisten Fällen auch für die Fahrstrassen der Güterzüge vorhanden. Wenn trotzdem in der Reichsstatistik auf je 100 Stationen der preussischen Staatsbahnen nur 43 Stellwerke gezählt werden, so liegt das ausser an dem vorstehend schon angegeben Grunde der Zählweise ferner auch daran, dass in Deutschland in der Statistik als Stationen auch alle Blockstationen und die zahlreichen Haltepunkte aufgeführt werden, auf denen Weichen überhaupt nicht vorhanden sind und dass auch sehr viele Haltestellen nur einige wenige nicht spitz befahrene Weichen besitzen, deren Verbindung mit den Signalen aus betriebssicherheitlichen Rücksichten durch nichts geboten erscheint.

Wir können daher wohl mit ganz gutem Gewissen behaupten, dass die deutschen und preussischen Eisenbahnen auch bezüglich der Sicherungsanlagen nicht hinter den englischen zurückstehen.

B—m.

*) Für Frankreich können nur die Eisenbahnen d'intérêt général berücksichtigt werden, weil für die Eisenbahnen d'intérêt local die Angaben über Unfälle und Zahl der Verunglückten für mehrere Jahre in der Statistik fehlen. Im Durchschnitt der Jahre, für welche solche Angaben gemacht sind, ist die Zahl der Verunglückten verhältnissmässig nicht niedriger als auf den Bahnen d'intérêt général.

Einfluss der sibirischen Eisenbahn auf die russischen Beziehungen zur östlichen Mongolei und zur Mandschurei sowie auf den europäischen Handel mit China.

In der Beilage vom 24. v. Mts. bringt die Münchener „Allgem. Zeitung“ einen hochinteressanten Artikel über die wirthschaftliche Lage und Bedeutung der östlichen Mongolei und westlichen Mandschurei, insbesondere in ihrem Verhältniss zu Russland, in dem auch der beabsichtigte und voraussichtliche Einfluss der sibirischen Eisenbahn auf diese Beziehungen erörtert wird. Der Verfasser dieser Arbeit gehört zu den wenigen Männern, die aus eigener Anschauung sich über jene Länder und ihre Bevölkerung eingehend unterrichten konnten. Bei der grossen Bedeutung, welche die ostasiatischen handelspolitischen Verhältnisse jetzt für uns Deutsche gewonnen haben und in Zukunft wohl immer mehr gewinnen werden, muss eine Orientirung über die nördlichen Grenzländer Chinas, in denen auf dem Wege des friedlichen Handelsverkehrs die Expansionskraft des mächtigen russischen Reichs sich besonders bemerkbar macht, von allgemeinem und höchst aktuellem Interesse sein. Die Schlussfolgerungen, zu denen der Verfasser auf Grund seiner Erörterungen gelangt, sind deshalb besonders bemerkenswerth, weil unsere deutschen kommerziellen Kreise aus ihnen ersehen können, dass die grosse nordische Verkehrslinie den chinesisch-europäischen Handel zunächst im wesentlichen unberührt lassen dürfte, dass aber die Wirkung, die das russische Kulturelement auf jene bisher noch in gänzlicher Abgeschlossenheit lebenden Völkerschaften ausüben wird, von höchst weittragender, aber auch die deutschen Interessen indirekt berührender Bedeutung sein muss.

Mit Genehmigung der „Allgem. Zeitung“ und in Ergänzung unserer früheren Mittheilungen über die sibirische Eisenbahn geben wir nachstehend den Artikel auszugsweise wieder:

Eine gänzliche Neugestaltung des russisch-mandschurischen Handels hofft man nun durch jenes gewaltige Unternehmen mit zu bewirken, von dem Russland sich die Erschliessung einer neuen Welt verspricht, durch den Bau der sibirischen Bahn mit ihrer mandschurisch-koreanischen Verzweigung. Die Idee, von der die russische Regierung in Bezug auf diesen Punkt geleitet wird, ist vor allem: Schaffung eines grossen Absatzgebietes für russische Waaren im unmittelbaren Anschluss an die eigenen Landesgrenzen. Und zwar handelt es sich dabei um ein Gebiet, das infolge seiner Abgelegenheit — und aus anderen Gründen — bisher in seinen südlichen Theilen wenig, in seinen nördlichen gar nicht von dem europäischen Importhandel aufgesucht werden konnte. Was es in der jetzt so oft genannten Mandschurei an europäischen Einfuhrartikeln giebt, ist das verhältnissmässig Wenige, was über die Vertragshäfen Niuchuang*) und in neuerer Zeit auch über Tientsin eingeführt wird. Aus Europa und Amerika stammende Waaren werden kaum weiter als bis Kirin absatzfähig sein, was darüber hinaus bis Tsitsihar geht, ist theures und schlechtes japanisches Gut. Diesen von Süden her kommenden Import hofft man nun russischerseits allmählich hinausdrängen zu können, um dann in den ganzen Gebieten für den russischen Handel ein Monopol herzustellen, gegen das nach Fertigstellung der Bahn eine wirksame Konkurrenz höchstens noch in solchen Artikeln möglich ist, die Russland überhaupt nicht, oder noch nicht produzirt. Daneben sollen natürlich auch die Steppen der östlichen Mongolei weiterhin als Märkte für billige Rohprodukte ausgenutzt werden, und besonders an der Salzgewinnung scheint man ein lebhaftes Interesse zu haben.*)

Freilich, allzu schnell wird es mit der Verwirklichung dieses ganzen Programms nicht gehen. Um eine russische Einfuhr in grossem Stile zu schaffen, dazu bedarf es einer erheblichen Steigerung der Aufnahmefähigkeit der weiten, dünnbevölkerten Länderstrecken der nördlichen Mandschurei und östlichen Mongolei. Dass mit den Mongolen und den ihnen eng verwandten Mandschus ein Handel nur in sehr beschränktem Maasse möglich ist, erhellt aus dem früher Gesagten. Für die kommerzielle Fruchtbarmachung der von der Natur zum Theil so reich bedachten Länder ist ein anderes Element durchaus nothwendig, das bisher in der östlichen Mongolei noch nicht vorhanden ist, nämlich das chinesische, und zwar das ansässige chinesische. Von der Freigabe der chinesischen Einwanderung in die östliche Mongolei und das Chailargebiet allein wird es abhängen, ob der russische Einfuhrhandel dort entwickelungsfähig ist oder nicht. Dass die Kaufleute und Bauern aus den nordchinesischen Provinzen sehr lüstern nach dem fruchtbaren Lande sind, sei hierbei erwähnt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass, falls die Erlaubniss dazu gegeben würde, sich sehr bald ein Strom von Einwanderern durch die breiten Thäler im Süden über die Prairien ergiessen würde; bei dem guten Boden und dem günstigen Klima, dessen Härten im Winter durch die Besiedelung gemildert werden würden, könnte der Ackerbau floriren, Dörfer und Städte würden entstehen, und der rastlose Erwerbssinn der Chinesen dürfte rasch genug die verknüpfenden Fäden des Handels zwischen dem neuen Kolonialgebiete und den durch die Bahn erschlossenen Märkten von Südsibirien spinnen, zumal dem Transport von Waaren sich hier weniger Schwierigkeiten entgegenstellen als in den meisten anderen Theilen des chinesischen Reiches. Was die chinesische Einwanderung für ein fruchtbares, aber dünn bevölkertes Land bedeutet, zeigt die benachbarte Mandschurei. Obwohl die Ansiedelung von Chinesen in den nördlichen Theilen keinerlei Aufmunterung erfährt, im Gegentheil durch Beschränkungen stark gehemmt wird, sind volkreiche Handelsstädte dort entstanden, während im Süden das ganze Aussehen des Landes das einer chinesischen Innenprovinz geworden ist, so dass hier selbst das civile Verwaltungssystem Chinas neben der militärischen Organisation der Mandschus Platz gefunden hat. Die Chihli- und Shansikaufleute in Chailar sehen dem Bau der Eisenbahn mit grossen Erwartungen und vielleicht mit aufrichtigerer Freude entgegen als manche ihrer russischen Kollegen in Sibirien. Es wird offen ausgesprochen, dass es doch der europäischen, d. h. russischen Intervention gelingen möge, die chinesische Regierung zu einer Eröffnung der östlichen Mongolei zu bewegen. Ob man sich in Russland dessen bewusst ist, was von der Beseitigung der Hindernisse für die Einwanderung in die Mandschurei und von der Aufhebung des Einwanderungsverbots mit Bezug auf die östliche Mongolei für die Entwickelung des Handels und die Zukunft der Bahn abhängt, scheint zweifelhaft. Wusste man doch bislang nicht einmal, dass im Chailargebiet kein Ackerbau getrieben wird und keine Einwanderung stattfindet. Leicht zu lösen wird diese Frage der Einwanderung bei den oft geschilderten Beziehungen der Mongolen zu den Chinesen allerdings nicht sein, und es würde eines sehr starken Druckes be-

*) Die Einfuhr von fremden Waaren in Niuchuang hatte im Jahre 1896 einen Gesammtwerth von 8 157 651 Taels, erheblich weniger als der Werth der fremden Einfuhr von Chefoo mit dem verhältnissmässig armen Hinterland von Shantung.

*) Von welcher Bedeutung und wie entwickelungsfähig der Exporthandel der benachbarten Mandschurei ist, zeigt der Bericht über Niuchuang in den 1893 veröffentlichten Decennial Reports der Seezölle. Danach hat sich die Ausfuhr des genannten Hafens in 10 Jahren um 113 % vermehrt. Die Statistik von 1896 zeigt ein weiteres Steigen.

dürfen, um die chinesische Regierung zu einer Vergewaltigung ihrer loyalsten Unterthanen zu bewegen. Dass die Eröffnung ihres Landes für die Mongolen Aufgeben ihrer bisherigen Lebensweise oder Untergang bedeutet, fühlen dieselben instinktiv; ohne schwere Komplikationen würde daher die Ansiedelung der Chinesen nicht vor sich gehen, wenngleich zu einem Verzweiflungskampfe gegen das mandschurische Kaiserhaus, dem die russischen Kosaken zu Hilfe kommen dürften, die Mongolen kaum noch Energie und Kraft genug behalten haben.

Neben der Rezeptionsfähigkeit der berührten chinesischen Länderstrecken steht als zweites bedingendes Grundmoment für die kommerzielle Zukunft der grossen Bahn auf der anderen Seite die Produktionsfähigkeit Sibiriens. Dass es hiermit aber noch ausserordentlich schwach bestellt, dass Sibirien vorläufig nicht einmal imstande ist, seine eigenen geringen Bedürfnisse zu decken, geschweige denn für den Export zu arbeiten, ist bekannt.

Diese beiden Gesichtspunkte der produktiven und rezeptiven Kraft ergeben im allgemeinen bereits die Antwort auf die Frage der Bedeutung der sibirischen Bahn für die russisch-chinesischen Handelsbeziehungen. Modifizirt wird diese Antwort allerdings noch durch den anderweitigen Einfluss, den die Bahn in der Mandschurei und Mongolei ausüben wird sowie durch gewisse andere günstige Umstände, die dem russischen Handel allein zur Hand sind. Dass die russischen Kaufleute ihre Waaren billiger in die genannten Länder bringen können als andere, ist vorläufig noch sehr zweifelhaft; wohl aber können sie schneller und bequemer mit denselben auf den fremden Markt gelangen. Dazu kommt das vorzügliche Anpassungstalent dieser Kaufleute oder ihrer Agenten, durch das sie jeden Westeuropäer weit übertreffen. Sie werden an allen Haupthandelsplätzen Waarenlager eröffnen, die Sprache der Eingeborenen rasch erlernen und mit ihnen leben und umgehen wie mit Ihresgleichen. Wie in den Grenzländern Indiens die Rupie, so wird in der Mandschurei die russische Währung Kurs bekommen, die ausserordentlich thätige russisch-chinesische Bank wird sich bald in den grösseren Handelsplätzen etabliren, und die einheimischen Chinesen werden sich dieser Neueinrichtungen willig bedienen. Auf diese Weise wird in gewissem Maasse die Mandschurei ebenso russifizirt werden, wie die Chinesen sie chinesisch gemacht haben und wie die letzteren es gern mit der östlichen Mongolei thun würden, wenn sie dürften. Die chinesisch-mongolisch-russischen Elemente werden sich sehr gut einander anpassen; die russischen Kaufleute am Argun, die mit ihren blonden Haaren und blauen Augen eine ganz andere Rasse zu sein scheinen wie die Bewohner der Städte von Ostsibirien, die, freilich nur wenigen, handeltreibenden Buriaten-Mongolen und die zahlreichen chinesischen Händler in den Dörfern und Flecken zwischen Argun und Shilka, sowie in den ostsibirischen Städten, die sich russisch kleiden, russisch sprechen und zum Theil mit Russinnen verheirathet sind, werden die besten Pioniere und Träger des russischen Einflusses sein. Die Ausbeutung der mineralreichen Gebirge durch russische Gesellschaften wird auch nur eine Frage der Zeit sein. Was die chinesische Regierung und ihre Behörden zu dieser gemächlichen Eroberung des Stammlandes der Dynastie sagen mögen, wird den Russen wenig Sorge machen; sie werden die Mandschurei okkupiren mit oder ohne amtliche Zustimmung, mit oder ohne schriftliche Verträge. Der russische Kaufmann wird sich mit orientalischer Gleichmüthigkeit in die ihm nur zu verständlichen Amtsmanieren der kleinen und grossen chinesischen Würdenträger zu schicken verstehen, er wird weniger rechthaberisch und weniger arrogant auftreten als der Westeuropäer, aber dafür wird auch kein chinesischer Beamter ihm ernste Schwierigkeiten zu machen wagen, besonders wenn an der Eisenbahn Kosakendetachements stationirt sind und an den grösseren Handelsplätzen gemischte Gerichtshöfe konstituirt werden. Russen und Chinesen kennen einander und diese Bekanntschaft wird die Beilegung aller Schwierigkeiten wesentlich erleichtern.

Der westeuropäische und der amerikanische Kaufmann werden sich also darauf gefasst machen müssen, dass die mandschurischen Provinzen und die östliche Mongolei nach Vollendung der sibirischen Bahn als Absatzgebiete für seine Waaren verloren gehen, aber das ist auch alles, was er Nachtheiliges von der Bahn zu fürchten hat. Dass dieselbe den fremden Handel mit dem eigentlichen China affiziren könnte, ist für absehbare Zeiten ausgeschlossen. So lange die russische Industrie nicht ebenso billig und gut produziren kann wie die deutsche, belgische, englische und amerikanische, kommt die Bahn für Massengüter als Konkurrentin gegen den Seeverkehr überhaupt nicht in Betracht. Selbst wenn aber dieser — vorläufig noch sehr unwahrscheinliche — Fall einmal eintreten sollte, so wird der grosse Unterschied zwischen der Land- und Seefracht immer ein unüberwindliches Hinderniss für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn bleiben. Es ist eine hierfür sehr lehrreiche Thatsache, dass in Amerika bis auf den heutigen Tag, trotz der ausserordentlichen Entwickelung der transkontinentalen Bahnen in den Vereinigten Staaten, für den Versand gewöhnlicher Güter von der Ostküste nach Kalifornien und umgekehrt der Seeweg um Kap Horn herum der Billigkeit wegen vorgezogen wird. Was die theuren, eine hohe Fracht am ehesten vertragenden Güter, also vor allem Thee und Seide, betrifft, so kann natürlich nur deren Export nach Russland selbst in Betracht kommen. Und auch hier ist es, soweit es sich nicht um die für Sibirien bestimmten Waaren handelt, sehr zweifelhaft, ob der Theekaufmann in Fuchou oder Hankou, oder der Seidenexporteur in Shanghai seine Waaren erst mit dem Dampfer nach Wladiwostok oder wo immer die mandschurische Bahn enden mag, verfrachtet, dann umladet und mit der Bahn durch den asiatischen Kontinent schickt oder ob er sie direkt nach Odessa verschifft. Der Unterschied in der Schnelligkeit der Beförderung ist nicht so wichtig und nicht so gross, dass er die kostspielige Umladung und die so viel höhere Bahnfracht rechtfertigen könnte. Hier müssten schon Zollerleichterungen für die mit der Bahn eingeführten Waaren nachhelfen. Es scheint sogar noch sehr zweifelhaft — und in unterrichteten russischen Kreisen theilt man diese Zweifel —, ob die Bahn auch nur imstande sein wird, die bisherige grosse Theeroute Tientsin-Kalgan-Kiachta ausser Kurs zu setzen. Die Entfernung bis Irkutsk ist hier so bedeutend kürzer als durch die Mandschurei, dass die Bahnfrachten schon sehr niedrig sein müssten, um den Transportspesen der Mongolen das Gleichgewicht zu halten.

Die kommerzielle Aufgabe der sibirischen Bahn wird also vielmehr darin bestehen, neue Handels- und Einflussgebiete zu schaffen, als schon erschlossene zu erobern; vor allem wird sie das asiatische Russland selbst erst zu eröffnen und produktionsfähig zu machen haben. Der chinesisch-europäische Handel wird nach wie vor seine eigenen Bahnen gehen, unberührt durch die grosse nordische Verkehrslinie, dafür aber wird dieselbe der russischen Thatkraft und Organisationsfähigkeit Aufgaben stellen, die Generationen beschäftigen können und von denen die Entwickelung des russisch-chinesischen Handels nur ein kleiner Theil ist. Sie wird die Trägerin werden für russischen Einfluss und russische Macht in den fruchtbaren Küstenländern des chinesischen Reiches, in ihr wird sich die plötzlich und energisch in die Erscheinung getretene Expansionskraft des europäisch-asiatischen Riesenstaates verkörpern. Die Wirkungen dieses neuen Kulturelements auf zwei von einander gänzlich verschiedene Völkerschaften und auf ihre gegenseitigen Beziehungen werden ein interessanter historischer Vorgang für eine lange Zukunft sein.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 238 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kuppelung der Wagen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 286 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf Abänderung der §§ 1 und 4 der Anlage VII zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 286 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf Abänderung der §§ 1 und 4 der Anlage VII zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 300 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 20./21. Januar d. J. in Stuttgart abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 3. d. Mts.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 23. Mai d. J. in Budapest stattfinden. Der mit der Revision der „Ausführungsvorschriften" usw. betraute Unterausschuss wird am 24. d. Mts. in München zusammentreten.)

Nr. 301 vom 31. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Protokoll der am 20./21. v. Mts. in Stuttgart abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 315 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine vom 1. Mai d. J. (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 316 vom 2. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend das Protokoll der am 20./21. v. Mts. in Stuttgart abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die „Nordd. Allgem. Ztg." vom 6. d. Mts. schreibt:

„In der Abendnummer des ‚Berliner Tageblatt' vom 1. d. Mts. ist der dem Landtage vorgelegte Bericht über die **Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung** während des Zeitraums vom Oktober 1896 bis dahin 1897 einer Besprechung unterzogen und dabei insbesondere hervorgehoben worden, dass von den seit 1878 für die Herstellung von Weichen- und Signal-Stellwerken bewilligten 10 800 000 ℳ noch 868 620 ℳ und von den seit 1894 zur Herstellung von elektrischen Sicherheitsanlagen bewilligten 3 000 000 ℳ noch 1 665 831 ℳ im Bestande verblieben seien, woraus sich die Frage ergebe, weshalb die Ausführung jener Sicherheitsvorkehrungen nicht schneller erfolge. Demgegenüber erfahren wir von unterrichteter Seite, dass über die genannten Geldbewilligungen bereits vollständig verfügt ist. Jene kassenmässigen Bestände sind Ende September v. J verblieben, weil noch nicht alles abgerechnet war. Die Auffassung des ‚Berliner Tageblatt' beruht also auf einem Irrthum.

Auch der weiterhin bemängelte, aus dem Etatsextraordinarium verbliebene Bestand von rund 9 000 000 ℳ zur Beschaffung von Betriebsmitteln ist nur ein scheinbarer. Wie auch in dem Bericht angegeben, ist durch Bestellung von 4 173 Güterwagen über jenen Bestand verfügt."

— An **Staatsbeihilfen für Kleinbahnen** sind endgültig bewilligt: 1. einer unter der Firma „Nassauische Kleinbahn-Aktiengesellschaft" mit dem Sitze in Berlin in der Bildung begriffenen Aktiengesellschaft eine Beihilfe in Form der Betheiligung an der Aufbringung des Grundkapitals für die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von St. Goarshausen über Nastätten nach Zollhaus mit Abzweigung nach Oberlahnstein durch Uebernahme von 500 000 ℳ Aktien Lit. B; 2. der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Heudeber-Mattierzoll eine Beihilfe zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Heudeber im Landkreise Halberstadt bis zum Bahnhofe Mattierzoll der Eisenbahnstrecke Jerxheim-Börssum durch Uebernahme von je 100 000 ℳ (Vorzugs-) Aktien Lit. A und (Stamm-) Aktien Lit. B, zusammen 200 000 Mark Aktien; 3. der Opalenitzaer Kleinbahngesellschaft, G. m. b. H., zu Opalenitza im Kreise Grätz eine Beihilfe zur Erweiterung ihres bisherigen Unternehmens, bestehend im Betriebe einer Kleinbahn von Opalenitza nach Neustadt bei Pinne mit Abzweigung nach Wonsowo durch Herstellung der Kleinbahnstrecke Wonsowo-Neutomischel als Darlehn in Höhe der Hälfte des Anlagekapitals ohne Grunderwerb bis zum Meistbetrage von 175 000 ℳ zu 2 % Zinsen und 1 % jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen zu 2 % von den getilgten Darlehnsbeträgen sowie mit dem Vorbehalt der Steigerung des Zinsfusses bis zu 3,5 %, sobald und soweit das Gesammtunternehmen einen Reinertrag von mehr als 3 % des Anlagekapitals ausschliesslich Grunderwerbs für die Strecke Wonsowo-Neutomischel abwirft.

Die an die Zusage der Bewilligung der Staatsbeihilfe für die Kleinbahn unter 1 geknüpften Bedingungen sind erfüllt, insbesondere hat sich der Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden gleich dem Staate zur Uebernahme von 500 000 ℳ Aktien Lit. B verbindlich gemacht. Das Grundkapital der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Heudeber-Mattierzoll (zu 2) ist nunmehr auf 1 218 000 ℳ bemessen und in 565 Stück (Vorzugs-) Aktien Lit. A und 653 Stück (Stamm-) Aktien Lit. B je über 1 000 ℳ eingetheilt; die Aufbringung erfolgt durch Uebernahme von 365 000 ℳ Aktien Lit. A seitens der Firma Lenz & Co. als Bau- und Betriebsunternehmerin, von je 100 000 ℳ Aktien Lit. A und Lit. B seitens der Provinz Sachsen wie des Staates, von 28 000 ℳ Aktien Lit. B seitens des Landkreises Halberstadt und von 425 000 ℳ Lit. B seitens der Zunächstbetheiligten. Dem Staate wird die zur Sicherung seiner Interessen verlangte Einwirkung auf das Unternehmen durch den Gesellschaftsvertrag eingeräumt. Das Anlagekapital für die Kleinbahnstrecke Wonsowo-Neutomischel (zu 3) beziffert sich anschlagsmässig auf 350 000 ℳ einschliesslich 22 000 ℳ für Grunderwerb, das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 530 000 ℳ, wovon 50 000 ℳ auf die Stammeinlage des Kreises Neutomischel entfallen. Die Vorbelastung der Zunächstbetheiligten besteht in theilweise unentgeltlicher Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens, sowie in der Leistung von Stammeinlagen mit zusammen 30 000 ℳ; die Provinz Posen hat eine Beihilfe von 40 000 ℳ als Darlehn unter denselben Bedingungen wie der Staat für seine Beihilfe, jedoch mit der Maassgabe bewilligt, dass die Provinz, sobald das Gesammtunternehmen einen Reingewinn abwirft, in dem betreffenden Jahre an demselben nach Verhältniss ihrer Beihilfe zu den Gesammtanlagekosten bis zur Erreichung einer Verzinsung ihres Darlehns mit 3,5 % theil nimmt. Die Sicherstellung des Provinzial- wie des Staatsdarlehns soll dadurch erfolgen, dass beide in das Bahngrundbuch unmittelbar hinter der (erststelligen) Forderung der preussischen Pfandbriefbank in Berlin von 150 000 ℳ zu gleichen Rechten eingetragen werden. Ferner haben sich Provinz und Staat eine Kontrole des Betriebes des Gesammtunternehmens insoweit ausbedungen, als sie eine Prüfung der richtigen Feststellung des Reinertrags für erforderlich erachten; auch ist eine Kündigung der Darlehen bei Nichterfüllung der Verpflichtungen hinsichtlich der Zahlung von Zinsen und Tilgungsbeträgen mit Frist von 3 Monaten sowie sofortige Rückzahlung derselben beim Uebergange des Eigenthums des Gesammtunternehmens oder einzelner Theile auf einen Dritten und für den Fall vorbehalten, dass die Genehmigung zum Betriebe der Bahn zurückgezogen oder aus sonstigen Gründen, von vorübergehender Betriebsstörung abgesehen, der öffentliche Verkehr für Personen oder Güter eingestellt wird. Die weiter erforderlichen Geldmittel gedenkt die Gesellschaft auf Kredit zu beschaffen.

— Zur weiteren Unterstützung der von dem vorjährigen Hochwasser in den Provinen Schlesien und Brandenburg unmittelbar Betroffenen ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die **Frachtfreiheit für die zum Betriebe der Landwirthschaft erforderlichen Artikel** auch auf die Fälle ausgedehnt worden, in denen diese Artikel von dem beziehenden Landwirth aus eigenen Mitteln beschafft werden. Die frachtfreie Beförderung findet jedoch nur dann statt, wenn der Empfänger eine Bescheinigung des Kreislandraths beibringt, dass sein landwirthschaftlicher Betrieb durch das Hochwasser des Jahres 1897 schwer geschädigt und in seinem Bestande bedroht worden ist, dass die Sendung für den Verbrauch im eigenen Betrieb bestimmt ist, und dass die etwa zu gleichem Zwecke ihm aus öffentlichen oder privaten Mitteln durch die Unterstützungskomitees gewordenen Beihilfen nicht ausreichen.

— Ueber die finanziellen Vortheile, welche die **Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn** bezw. die **preussisch-hessische Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft** dem Grossherzogthum Hessen in sichere Aussicht stellt, wird der Münchener „Allg. Ztg." aus Darmstadt geschrieben:

Erfreulich und für die Anhänger der Verstaatlichung der früheren Ludwigsbahn und Verschmelzung der Eisenbahnen mit Preussen höchst befriedigend sind die Einnahmen aus der Gemeinschaft. Nur durch diese Einnahmen ist es möglich geworden, von einer sehr erheblichen Steuererhöhung abzusehen. War früher für die hessischen Bahnen ein Staatszuschuss von

120 431 ℳ jährlich erforderlich gewesen, so kann aus der neuen Eisenbahngemeinschaft eine jährliche Einnahme aus den Eisenbahnen von 2 195 400 ℳ in den Voranschlag eingestellt werden Das ist für unseren Staat ein gewichtiger Betrag, ohne welchen an eine Gehaltsregulirung der Beamten, an reiche Zuwendungen an die Landwirthschaft nicht hätte gedacht werden können. Dabei wird der Betriebsüberschuss Preussens und Hessens auf 47 847 021 ℳ jährlich angenommen. Von demselben entfallen auf Hessen für das Jahr 1897 9 774 393 ℳ und bei einer in Aussicht stehenden Steigerung des Verkehrs durchschnittlich für jedes der drei Etatsjahre 9 890 100 ℳ An diesem Betrage musste die Verzinsung der Eisenbahnschuld mit 7 694 700 ℳ in Abzug gebracht werden, sodass als muthmaasslicher Reingewinn obige Summe von 2 195 400 ℳ verbleibt. Das ist der finanzielle Effekt des vielgeschmähten Anschlusses an Preussen und es ist zu hoffen, dass manch einem Gegner jetzt die Augen aufgehen und er sich überzeugen möge, wie nützlich ein solches Zusammengehen mit Preussen war. — Am 8. d. Mts. ist mit den Berathungen des Voranschlags begonnen worden. Die Regierung wird den ihr von der Opposition in Aussicht stehenden Angriffen gegenüber keinen leichten Stand haben, allein sie wird auch, so hoffen wir, der Festigkeit sich nicht begeben und in Posten, deren Nothwendigkeit von ihr anerkannt ist, ein Zurückweichen nicht für richtig erachten.

— Ueber das **Ergebniss der Preisbewerbung zur Ausgestaltung der elektrischen Hochbahn in Berlin** schreibt das „Centralbl. der Bauv.“: Der Beweis ist von neuem erbracht, dass die Eisengrosskonstruktion der künstlerischen Ausbildung, wenn überhaupt, so nur in sehr bescheidenen Grenzen fähig ist. Schon die geringe Zahl der eingegangenen Entwürfe beweist die Schwierigkeit des architektonischen Problems. Ein eiserner Stadtbahnviadukt gehört nicht zu den begünstigten Bauwerken. Seine geometrische Seitenerscheinung ist nebensächlich. Man sieht ihn meist auf lange Strecken in starker Verkürzung und hat das Stabgewirr seines Tragwerkes unmittelbar vor Augen. An diesem Uebelstande kranken die meisten Viaduktentwürfe des Wettbewerbs. Von den beiden je mit einem zweiten Preise ausgezeichneten Entwürfen gibt der Plan der Herren Möhring, Schuhmacher und Schellewald mit dem Kennwort „Strom“ nur die Ausbildung des Viaduktes. Dieser ruht auf je zwei nach unten sich stark verjüngenden bockartig zusammengestellten Pfeilern. Der Entwurf derselben Herren mit dem Kennwort „Halt“ gibt lediglich eine Bearbeitung der Haltestelle in der Bülowstrasse an der Kreuzung mit der Potsdamer Strasse. Der Entwurf sucht durch eine eigenartige Pfeilerbildung die einförmige Glaskonstruktion des Bahnhofs zu beleben.

— Die Eisenbahnlinie **Liegnitz-Kobylin-Rawitsch** ist am 3. d. Mts. eröffnet worden.

— Am 22. v. Mts. ist die **Kleinbahn Finkenwalde - Neumark** der Greifenhagener Kreisbahnen, welche in Finkenwalde an die preussische Staatsbahn anschliesst, mit den Stationen Finkenwalde-Kleinbahnhof, Hökendorf, Königsweg, Hohenkrug-Buchholz, Mühlenbeck, Kellerbecker Mühle, Mühlenbecker Forst, Colbatz, Hoffdamm und Neumark für den Gesammtverkehr, ausschliesslich der Beförderung von Sprengstoffen, eröffnet worden. Uebergang der Fahrzeuge von den Hauptbahnen findet statt. Der zulässige grösste Radstand beträgt 4,50 m.

— Dem braunschweigischen Landtage ist eine Vorlage, betreffend die Bewilligung eines Zuschusses von 376 000 ℳ an Preussen für den Bau der Bahn von **Schandelah nach Oebisfelde**, zugegangen.

— Im Anschluss an die Mittheilung in Nr. 2 S. 23 d. Ztg., dass auf dem Haupt-Personenbahnhofe in Köln **Rollfahrstühle zur Beförderung von kranken Reisenden** innerhalb der Bahnhofsanlagen bereit gehalten werden, die von den Reisenden auf Antrag und nach Prüfung des Bedürfnisses durch den diensthabenden Stationsbeamten unentgeltlich benutzt werden dürfen, sei noch mitgetheilt, dass auf den verkehrsreicheren Berliner Bahnhöfen (Friedrichstrasse, schlesischer, Görlitzer, Anhalter, Potsdamer, Lehrter und Stettiner Bahnhof) schon seit längerer Zeit theils Roll-, theils Tragstühle zu dem gleichen Zwecke kranken Reisenden zur Verfügung stehen.

— Dem jetzt erschienenen Rechnungsabschluss der **Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)** für 1897 ist zu entnehmen, dass die Summe aller Einnahmen 312 021 ℳ, die Summe aller Ausgaben 256 443 ℳ, der Ueberschuss daher 55 578 ℳ beträgt. Ueber die Verwendung dieses Ueberschusses hat die am 3. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung wie folgt beschlossen: 49 560 ℳ werden zur Vertheilung einer Dividende von 28 ℳ für jede Aktie bestimmt, 5 558 ℳ werden als Zulage für das Dienstpersonal verwendet, 460 ℳ hat der Bahnerneuerungsfonds zu erhalten. Der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds betrug am 31. Dezember 1897 154 773 ℳ Bestand des gesetzlichen Reservefonds am 31. Dezember 1897 31 000 ℳ Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens 1 759 762 ℳ Aktenkapital 177 000 fl. = 303 428,57 ℳ

— Der unter der Firma **„Elektrizitätswerk und Verbindungsbahn Trossingen“** zu gründenden Aktiengesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer an die Linie Rottweil-Villingen anschliessenden, normalspurigen elektrischen Eisenbahn zwischen der Eisenbahnstation Trossingen und dem Pfarrdorfe Trossingen für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr ertheilt worden.

Das von der Gesellschaft zur Erstellung der Bahn und des mit ihr verbundenen Elektrizitätswerks auszugebende Aktienkapital beträgt 420 000 ℳ Die Konzession ist auf die Dauer von 50 Jahren ertheilt. Sie kann erneuert werden, wenn bis zum Ablauf dieser Zeitdauer der Staat die Bahn nicht erworben hat.

— Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat sich neuerdings veranlasst gesehen, in einem an die Betriebsbauämter gerichteten Erlass auf den grossen Werth hinzuweisen, welcher auf eine angemessene, verständige **Behandlung der untergebenen Bediensteten und Arbeiter** zu legen ist. Es ist in dem Erlass gesagt, der mit grosser Verantwortung verknüpfte Eisenbahndienst verlange unzweifelhaft eine ernste und strenge Beaufsichtigung des Personals, namentlich in Absicht auf Nüchternheit, Gehorsam und strikte Befolgung aller Vorschriften. Andererseits könne aber das Personal auf eine gerechte und wohlwollende Behandlung Anspruch erheben. Zu scharfes und rücksichtsloses Vorgehen bei geringfügigen Anlässen schaffe Verbitterung und Entfremdung der Untergebenen und erzeuge Unzufriedenheit. Der Untergebene soll das persönliche Vertrauen zu seinem Vorgesetzten nie verlieren, es soll die Ueberzeugung in ihm festgewurzelt sein, dass ihm in allen Fällen eine gerechte Behandlung zu theil wird. Nur bei einem solchen Verhältniss werden die Interessen des Dienstes vollkommen gewahrt sein.

— Der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete **Eisenbahnrath** trat am 3. d. Mts. zu seiner 34. Sitzung zusammen. Nachdem die Referenten der Generaldirektion über den Verlauf der in der letzten Sitzung behandelten Angelegenheiten — Tarifirung von Fellen und Häuten, Lumpen, Magerkäse und Quark, Mehl und Mühlenfabrikaten, sowie Holzstoff, Holzzellstoff und Strohstoff —, sowie über die erst nach der letzten Sitzung bei der ständigen Tarifkommission beantragte Einreihung von denaturirtem und zur Denaturirung bestimmtem Spiritus in den Spezialtarif III Bericht erstattet hatten, berieth der Eisenbahnrath mehrere neue Tariffragen. Die Verhandlungen über diese boten in vieler Hinsicht grosses Interesse. Einem der ständigen Tarifkommission vorliegenden Antrag, die Maximallänge der Grubenhölzer des Spezialtarifs III auf 7 m zu erhöhen, um die Absatzfähigkeit des deutschen Holzes im Auslande, namentlich in Belgien, zu steigern, wurde einhellig widersprochen. Man betonte, dass, wie auch in einem von der Generaldirektion herbeigezogenen und in der Sitzung vorgetragenen Gutachten der Forstakademie zu Tharandt dargelegt worden war, weder die sächsische Forstwirthschaft, noch der sächsische Bergbau ein Interesse an einer solchen Maassregel hätten. Sie sei vielmehr nur geeignet, die Einfuhr aus dem Auslande nach Deutschland zum Nachtheil der einheimischen Waldbesitzer und Schneidemühlen, namentlich der kleinen Betriebe, zu unterstützen. Auch werde, da die Eisenbahnen die wirkliche Verwendung der als Grubenhölzer verfrachteten Hölzer unmöglich kontroliren könnten, den jetzt schon geübten Missbräuchen durch eine Erhöhung der Maximallänge wesentlich Vorschub geleistet. Der Ausfuhrverkehr, der begünstigt werden solle, sei von geringem Umfange. Wenn wirklich ein Bedürfniss vorliege, möge man ihm die erstrebten Vortheile durch Ausnahmetarife gewähren, für den deutschen Binnenverkehr sei eine Erhöhung der Maximallänge der Grubenhölzer unbedingt nicht zu empfehlen.

Es gelangte dann die von mehreren deutschen Eisenbahnverwaltungen im Interesse der kleinen Mühlen angeregte Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die Allgemeine Wagenladungsklasse zur Berathung. Die Generaldirektion hatte über diese Frage von dem sächsischen Landeskulturrathe und von den sächsischen Handelskammern Gutachten eingeholt. Der Landeskulturrath hatte die Tariferhöhung befürwortet, die Mehrzahl der Handelskammern sich jedoch gegen sie ausgesprochen, weil theils eine Erschwerung des Mehlversandes nicht für angebracht, theils der gegenwärtige Zeitpunkt bei der Höhe der Getreide- und Mehlpreise nicht für geeignet zu einer

so einschneidenden Tarifänderung erachtet wurde. Es entspann sich eine lebhafte Debatte. Für die Tariferhöhung trat eine namhafte Zahl von Mitgliedern des Eisenbahnrathes ein. Gegen sie wurde hauptsächlich geltend gemacht, dass eine Vertheuerung der Brotpreise infolge der Frachterhöhung für Mehl nicht ausgeschlossen und jede Tariferhöhung etwas sehr missliches sei, sowie, dass der Rückgang der kleinen Mühlen keineswegs die Folge der gegenwärtigen Tariflage sei, sondern seinen Grund in anderen Umständen, namentlich der grösseren Kapitalkraft und der grösseren Vollkommenheit der technischen Einrichtungen der grossen Etablissements, habe. Schliesslich einigte man sich dahin, die Beschlussfassung zu vertagen und die Frage zur weiteren Klärung der Meinungen dem ständigen Ausschusse des Eisenbahnrathes zu überweisen.

Ein der ständigen Tarifkommission vorliegender Antrag auf Versetzung der Futtermittel des Spezialtarifes II in den Spezialtarif III war auf Umfrage der Generaldirektion von dem sächsischen Landeskulturrathe und einer sächsischen Handelskammer befürwortet worden, während sich zwei andere Handelskammern gegen ihn erklärt hatten. Auch die befürwortenden Gutachten kamen darin überein, dass Kleie von der Detarifirung auszunehmen sei. Der Eisenbahnrath trat dieser Meinung bei, er empfahl die Detarifirung, wollte aber von ihr nicht nur Kleie, sondern auch Reishülsen, Erdnuss- und Erbsenschalen, die nicht als Futtermittel angesehen werden könnten, sowie im Interesse der einheimischen Oelmüllerei Oelkuchen ausgeschlossen wissen, obwohl von Vertretern der Landwirthschaft darauf hingewiesen worden war, dass diese ein dringendes Interesse an einer billigen Verfrachtung von Oelkuchen habe und die Einbusse, welche den Oelmüllern durch die Unterstützung der Einfuhr bereitet werde, durch die zugleich gebotene Möglichkeit, ihr Absatzgebiet zu erweitern, wieder ausgeglichen werde.

Die von einer grösseren Zahl sächsischer Interessenten, Landwirthen und Düngerabfuhrgesellschaften, erbetene weitere Ermässigung der jetzt schon niedrigen Fracht für Fäkalien in Bassinwagen wurde vom Eisenbahnrath für wünschenswerth erachtet, nachdem mehrere Vertreter der Landwirthschaft erklärt hatten, dass an dieser Maassregel ebenso die grossen Städte, wie die Landwirthe interessirt seien, wenn man auch den Werth der flüssigen Fäkalien für die Landwirthschaft nicht überschätzen dürfe. Zum Schlusse der Sitzung wurde der Entwurf des Sommerfahrplans 1898 besprochen und von dem Referenten der Generaldirektion ein Ueberblick über die wichtigsten der in Aussicht stehenden Neuerungen im Personenverkehre gegeben.

— Für die Eröffnung des neuen **Personenhauptbahnhofes in Dresden-Altstadt** ist nunmehr der 16. April d. J. endgültig bestimmt worden, nachdem der Stand der Arbeiten übersehen lässt, dass die Vollendung aller Herstellungen bis zu diesem Zeitpunkte völlig gesichert ist. Maassgebend für die Wahl des Eröffnungstages war die Nothwendigkeit, dem Personal die nöthige Zeit zur Einrichtung in die neuen Verhältnisse zu bieten, bevor der Sommerfahrplan mit seinem ausserordentlichen Verkehrszuwachse in Kraft tritt, andererseits aber die Möglichkeit zu gewähren, den aus Anlass der Jubiläumsfeierlichkeiten und des 70. Geburtstages des Königs von Sachsen zu erwartenden stärkeren Verkehr in den neuen Räumen abzufertigen.

— Von der Entwickelung des **Kohlenverkehrs** im Jahre 1897 im Bereiche der **königlich sächsischen Staatseisenbahnen** gibt die nachstehende Nachweisung ein interessantes Bild: Im Jahre 1894 wurden befördert 8 497 769 t, 1895 9 357 764 t und im Jahre 1897 erreichte der Kohlentransport die ganz enorme Höhe von insgesammt 10 174 321 t, die Tonne zu 1 000 kg gerechnet. Im letzten Abrechnungsjahre 1897 wurden 608 945 t Kohlen mehr befördert als im Vorjahre und im Monat Dezember, dem stärksten Monat in der Kohlenbeförderung, rollten täglich 33 019 t Kohlen. An sächsischen Steinkohlen kamen zur Abfuhr und zwar aus dem Zwickauer Bezirke 2 000 971 t, aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke 1 198 551 t, aus dem Dresdener Bezirke 371 722 t, das sind insgesammt 3 571 244 t sächsischer Steinkohle. Zur Einfuhr gelangten an schlesischen Steinkohlen 441 979 t, an Steinkohlen anderen Ursprungs 266 658 t, an böhmischen Braunkohlen 4 308 110 t, an altenburger Braunkohlen 1 162 520 t und an Braunkohlen anderen Ursprungs 423 810 t, das sind insgesammt an nicht sächsischen Kohlen 6 603 077 t. Als die stärksten Monate in der Kohlenbeförderung sind zu verzeichnen die Monate Januar, Oktober, November und Dezember, während die Monate April und Juni die schwächste Frequenz nachwiesen. In der beförderten Gewichtsmenge stehen obenan die böhmischen Braunkohlen, dann folgen die Steinkohlen aus dem Zwickauer und dem Lugau-Oelsnitzer Bezirke und noch zuletzt die Braunkohlen des altenburger Reviers. Die Hauptbezugsquellen für sächsische Steinkohlen sind in Sachsen die Orte Dresden, Leipzig, Reichenbach i. V., Crimmitschau, Plauen i. V., ausserhalb Sachsens Gera, Gera-Pforten, Greiz, Hof, Nürnberg, Bamberg usw. Um die angegebene Menge der Kohlen zu befördern, sind 1 071 432 Wagen zu je 10 000 kg Tragfähigkeit erforderlich gewesen oder 35 714 Eisenbahnzüge, den Zug zu 30 Kohlenwagen gerechnet.

— Das Eisenbahn-Bau- und Betriebskonsortium, Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, Rheinische Kreditbank in Mannheim, W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim und H. Bachstein in Berlin, hat die ihnen verliehene Konzession der bisher von der Bau- und Betriebsverwaltung für süddeutsche Nebenbahnen in Karlsruhe verwalteten Nebenbahnen, nämlich die Manheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Lokalbahn, Karlsruher Nebenbahn Durmersheim-Spöck, Renchthalbahn und Kaiserstuhlbahn mit Zustimmung der Regierung an die **süddeutsche Eisenbahngesellschaft** mit allen Rechten und Pflichten übertragen. Dieselbe Gesellschaft hat in Karlsruhe eine Zweigniederlassung gegründet unter dem Namen: „Direktion der süddeutschen Eisenbahngesellschaft Karlsruhe".

— Die Generalversammlung der **Wutha-Ruhlaer** Eisenbahngesellschaft hat dem Vernehmen nach den Verkauf der Bahn beschlossen. Seitens des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten soll nun auf die von der Direktion s. Z. gemachten Eingaben die Antwort eingegangen sein, dass keine Veranlassung vorliege, die Uebernahme der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn auf den preussischen Staat in Betracht zu ziehen.

— Eine vergleichende Uebersicht über den **Verkehr bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung** in den Jahren 1890 bis 1896 lässt den gewaltigen Aufschwung erkennen, den dieser Verkehr in dem kurzen Zeitraum von 6 Jahren genommen hat. Die Zahl der gesammten Postanstalten ist von 22 649 auf 29 973 gestiegen, die der Reichs-Telegraphenanstalten von 11 447 auf 14 227. Das Gesammtpersonal hat um 41,1 % zugenommen, nämlich von 114 110 auf 161 000. Die Zahl der durch die Post beförderten Sendungen stieg von rund 2 632 000 000 auf rund 3 587 000 000. Der baare Umsatz aus dem Anweisungs-, Auftrags- und Nachnahmeverkehr bezifferte sich 1896 auf 9 786 000 000 ℳ, 1896 dagegen auf 12 459 000 000 ℳ. Die Zahl der beförderten Telegramme stieg von 24 900 000 auf 34 900 000. Orte mit Stadtfernsprecheinrichtungen gab es 1890 erst 233, 1896 schon 488; die Zahl der nichtöffentlichen Sprechstellen stieg von 51 322 auf 130 054. Der Ueberschuss der Reichs-Postverwaltung bezifferte sich 1890 auf 24 400 000 ℳ, 1896 auf 36 000 000 ℳ.

— **Der Werth der deutschen Einfuhr** betrug im Jahre 1897 4 832 891 000 ℳ, der der Ausfuhr 3 808 131 000 ℳ. Die Einfuhr sowohl als die Ausfuhr ist gegen 1896 und noch mehr gegen 1895 gestiegen (Einfuhr um 275 000 000 ℳ bezw. 587 000 000 ℳ und die Ausfuhr um 54 000 000 ℳ bezw. 384 000 000 ℳ). Der Einfuhrwerth des Getreides beziffert sich auf 718 000 000 ℳ; dies ist die grösste Summe von den 43 Hauptrubriken des Zolltarifs; nach dem Getreide kommen Material- und Spezereiwaaren mit 695 000 000 ℳ, Wolle und Wollwaaren mit 402 000 000 ℳ, Baumwolle und Baumwollwaaren mit 356 000 000 ℳ, Erze, Erden usw. 329 000 000 ℳ, Holz usw. 297 000 000 ℳ, Drogerie-, Farbwaaren 244 000 000 ℳ, Häute und Felle 182 000 000 ℳ, Oele und Fette 155 000 000 ℳ, Seide und Seidenwaaren 155 000 000 ℳ, Vieh 149 000 000 ℳ, Thiere und thierische Produkte 134 000 000 ℳ, Steinkohlen usw. 125 000 000 ℳ. Bei der Ausfuhr stehen obenan: Material-, Spezereiwaaren usw. mit 435 000 000 ℳ, Wollwaaren 327 000 000 ℳ, Drogerie- und Farbwaaren 326 000 000 ℳ, Eisen und Eisenwaaren 319 000 000 ℳ, Baumwollwaaren 229 000 000 ℳ, Erden usw. 218 000 000 ℳ, Instrumente 172 000 000 ℳ, Steinkohlen usw. 169 000 000 ℳ, Lederwaaren 150 000 000 ℳ, Seidenwaaren 145 000 000 ℳ, Kleider usw. 142 000 000 ℳ, Kurzwaaren 125 000 000 ℳ, litterarische usw. Gegenstände 124 000 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind: der Ober-Regierungsrath Graaf, bisher in Münster i/W., an die königliche Eisenbahndirektion in Altona, der Ober-Baurath Neitzke, bisher in Danzig, an die königliche Eisenbahndirektion in Posen, die Geh. Regierungsräthe Röttger, bisher in Hannover, zur Wahrnehmung der Stellung des Ober-Regierungsraths an die königliche Eisenbahndirektion in Münster i/W. und Löhr, bisher in Altona, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Hannover, die Regierungsräthe Mispel, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Altona, Messerschmidt, bisher in Stettin, als Mitglied an die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz und Röhr, bisher in Altona, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Stettin.

Der Geheime Regierungsrath Dehnert, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a. R. — früher in Cassel — ist zum Ober-Regierungsrath ernannt worden.

Deutsche Kolonien.

— In der Budgetkommission des Reichstages wurde bei der Etatsberathung kürzlich auch der **Eisenbahnbau** von **Swakopmund** nach **Windhoek** berührt. Zur Fortführung dieser Eisenbahn nebst Telegraphen sind in den Etat 1 000 000 ℳ eingestellt worden. Unterstaatssekretär Freiherr von Richthofen erklärte, dass die Regierung sich zum Bahnbau erst nach Verabschiedung des vorjährigen Etats entschlossen und darum keinen Nachtrag eingebracht habe. Von verschiedenen Seiten wurden etatsrechtliche Bedenken dagegen erhoben, indessen anerkannte man mit Ausnahme des Abg. Richter den Bahnbau selbst für nothwendig. Eisenbahnen, so meinte der Abg. Prinz Arenberg, seien dauernde und werbende Anlagen, die Ausgaben dafür würden besser auf dem Wege der Anleihe beschafft. Der Abg. Dr. Hammacher führte aus, dass die Regierung nur ihre Pflicht erfüllt habe, wenn sie den Nothstand, der durch Ausbruch der Rinderpest entstanden ist, durch den Bahnbau milderte. Ausserdem fragte der Abg. Dr. Hammacher an, in welchem Tempo die Bahn gebaut werde und welche Mittel insgesammt dazu erforderlich sind. Sodann fügte er hinzu, leider habe sich die Regierung infolge der im Jahre 1892 der South West African Company ertheilten Konzession in der Lage befunden, wegen Ausführung der Eisenbahn mit dieser Gesellschaft in Verhandlung zu treten, um freie Hand zu bekommen. Die fragliche Konzession gewähre der Gesellschaft für 30 Jahre das Eisenbahnmonopol und bringe jetzt die Regierung in eine geradezu unwürdige Stellung. Er lege Werth darauf, zu erfahren, ob und wie die Regierung von der Gesellschaft die Erlaubniss zum Bau der Eisenbahn erhalten habe.

Oesterreich-Ungarn.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen** im Monat Dezember v. J. und für das ganze Jahr 1897 liegen folgende amtliche Angaben vor:

Im Monate Dezember 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 7 515 985 Personen und 8 761 646 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 483 815 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 295 fl. Im gleichen Monate 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 204 050 Personen und 8 355 643 t Güter, 21 857 415 fl. oder für das Kilometer 1 299 fl., daher resultirt für den Monat Dezember 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,3 %.

Im Jahre 1897 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 110 481 910 Personen und 95 144 989 t Güter, gegen 108 402 321 Personen und 91 821 543 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus den beiden Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 264 093 438 fl., im Jahre 1896 auf 260 880 297 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1897 17 090 km, im Jahre 1896 dagegen 16 639,2 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für das Jahr 1897 auf 15 453 fl., gegen 15 679 fl. im Jahre 1896, das ist um 226 fl. oder 1,4 % ungünstiger.

Nach der Höhe der kilometrischen Einnahmen im Jahre 1897 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Hauptbahnen:

	Einnahme für 1 km im Jahre 1897 Gulden
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	66 110
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	44 389
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	35 553
Leoben-Vordernberger Bahn	30 752
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	28 013
Südbahngesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	25 349
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	22 238
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	21 583
Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien)	19 276
Graz-Köflacher Eisenbahn	18 812
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	16 531
Böhmische Nordbahn	15 355
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14 854
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	12 698
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	12 512
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	10 288
Eisenbahn Wien-Aspang	10 150

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ertrags gegen das Vorjahr auf und zwar:

	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	9,9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	7,5
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5,9
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	5,0
Eisenbahn Wien-Aspang	3,9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	3,2
K. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	2,2
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	1,1
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0,5
Graz-Köflacher Eisenbahn	0,2

Abgenommen hat der kilometrische Ertrag bei folgenden Hauptbahnen:

	%
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	0,5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	1,0
Böhmische Nordbahn	1,5
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	3,8
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4,5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	4.8
Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Ges. (österr. Linien)	5,5

— Die Realisirung des Planes einer Normirung der **Dienst- und Ruhezeit im Eisenbahndienste** bezw. einer Maximalarbeitszeit der Beamten und Bediensteten im Eisenbahnbetriebe hat in letzter Zeit wesentliche Fortschritte gemacht. Es ist nunmehr nach Mittheilungen des „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblattes“ in wiederholten Besprechungen mit den Vertretern der Privatbahnen eine Uebereinstimmung in Bezug auf die grundsätzlichen Normen erzielt worden, welche diesen Besprechungen in Form eines Entwurfes zu Grunde lagen. Es unterliegt sonach kaum einem Zweifel, dass schon in nicht ferner Zeit in Form einer Verfügung seitens der Regierung eine einheitliche Regelung der Dienst- und Ruhezeit für die Staatsbahnen und für die Privatbahnen erfolgen und dass mit der Durchführung der bezüglichen Bestimmungen noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden wird. Es ist selbstverständlich, dass die volle Durchführung dieser Maassregel, deren sozialpolitische Bedeutung ebenso in Betracht kommt, als die Einwirkung derselben auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit, mit Rücksicht auf die namhafte Vermehrung des Personales einen längeren Zeitraum beanspruchen wird. Man glaubt aber, dass binnen 3 Jahren die volle Durchführung möglich sein wird. Die Aktivirung der neuen Verfügungen wird mit nicht unerheblichen Kosten verbunden sein. Man darf dieselben bei den Staatsbahnen mit 1,5, vielleicht mit 2 Millionen Gulden veranschlagen, und ungefähr ebenso hoch dürften die Auslagen sein, welche der Gesammtheit der Privatbahnen hieraus erwachsen werden. Bemerken wollen wir noch, dass bei der Entwerfung der in Aussicht genommenen Bestimmungen die in Preussen erlassenen Verfügungen wohl gewürdigt worden sind, dass aber auf die in Oesterreich bestehenden Verhältnisse voller Bedacht genommen wurde.

— Der vom Triester Landtag auf Antrag des Landesausschusses in der Frage der **zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest** gefasste Beschluss (vergl. Nr. 9 S. 135 d. Ztg.) lautet: „1. Der Triester Landtag spricht, nachdem erhoben worden, dass es die Wocheiner Linie sei, welche bei der hohen Regierung die grösste Wahrscheinlichkeit der Durchführung hat, seine Meinung nicht über die Vortheile aus, welche diese Eisenbahn dem Handel des Staates wird bieten können, und hält auch den Augenblick nicht für passend, die Frage neuerdings aufzuwerfen, welche Linie vorzuziehen sei, auf dass dieser einzige Hafen Oesterreichs (bei theilweiser Rückgewinnung seiner Bedeutung in früheren Zeiten) den allgemeinen kommerziellen Interessen von überaus grossem Nutzen sein könnte. Da jedoch verlautet, dass die Wocheiner Linie in Görz enden solle, erklärt der Landtag, dass man für die allgemeinen kommerziellen Interessen Oesterreichs nicht mit Erfolg vorsorgen könne, ausser mittelst einer Bahnlinie, welche am Meere in Triest endet, mit einer eigenen Ankunftsstation, in angemessener Weise mit Anlagen und solchen Einrichtungen versehen ist, welche eine regelmässige Entwickelung des Verkehrs versprechen, der sich einzig von einer solchen unabhängigen, bis an das Meer führenden Linie erwarten liesse. 2. Der Landesausschuss wird beauftragt, diese Resolution der kaiserlichen Regierung und eine analoge Petition den beiden Häusern des Reichsrathes zu unterbreiten.“

— **Uebertragung einer Lokalbahnkonzession.** Der Inhalt der in Nr. 8 S. 120 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung rücksichtlich der Konzession für die Lokalbahnen von Brandeis an der Elbe über Celakowitz nach Mochow, ferner von Horan (Porican) nach Mochow und von Brandeis an der Elbe nach Neratowitz ist dahin richtig zu stellen, dass die erstgenannte der 3 Lokalbahnen (Brandeis-Mochow) seitens der Staatseisenbahngesellschaft nicht erbaut, sondern 1890 käuflich erworben wurde (diese Linie ge-

hörte bis dahin den böhmischen Kommerzialbahnen, an welche sie von der österreichischen Lokaleisenbahngesellschaft als der ursprünglichen Konzessionärin übergegangen war). Gelegentlich der Konzessionirung der beiden anderen vorangeführten Lokalbahnen an die Staatseisenbahngesellschaft mittelst Konzessionsurkunde vom 21. Juni 1890 wurde auch die Lokalbahn Brandeis-Mochow den Bestimmungen der letzteren unterworfen. Anlässlich der nunmehr erfolgten Enthebung der Staatseisenbahngesellschaft von dem Baue der Lokalbahnen Horan-Mochow und Brandeis-Neratowitz wurde ausgesprochen, dass die Konzessionsurkunde vom 21. Juni 1890 für die von der Staatseisenbahngesellschaft erworbene Lokalbahn Brandeis-Mochow auch weiterhin in Kraft bleibe und dass diese Lokalbahn in administrativer und in technischer Hinsicht als eine selbständige Linie zu betrachten sei.

— Im böhmischen Landtage beantwortete der Statthalter eine Interpellation, betreffend die **Ermässigung der Frachtsätze für Kunstdüngemittel** auf den österreichischen Staatseisenbahnen in Galizien und der Bukowina, und die Einführung der gleichen Begünstigung auf den westlichen Linien der österreichischen Staatseisenbahnen dahin, 'dass Studien im Zuge seien, wie es möglich wäre, die Tarife für Kunstdüngemittel auch auf den westlichen Linien der genannten Bahnen herabzusetzen, ohne die Einnahmen des Staates in allzu empfindlicher Weise zu beeinflussen. Nach Abschluss dieser Studien werde an die Verwaltungen der Privatbahnen zu dem Behufe herangetreten werden, damit auch von diesen die hinsichtlich der Linien der österreichischen Staatseisenbahnen in Aussicht genommenen Frachtbegünstigungen gewährt werden.

— Die niederösterreichische Aerztekammer hat in ihrer letzten Sitzung eine Eingabe an das Eisenbahnministerium bezüglich der **mangelhaften Heizung der Eisenbahnwagen** beschlossen, in welcher insbesondere Folgendes ausgeführt wurde: Es ist eine im Winter oft beobachtete Thatsache, dass die Eisenbahnwagen der Personenzüge sowie die Warteräume häufig sehr überheizt, andererseits wieder zu wenig geheizt sind. Dass diese Umstände sehr gesundheitsschädlich sind, braucht nicht erst bewiesen zu werden. Katarrhalische Erkrankungen der Luftwege entstehen sehr häufig durch den raschen Temperaturwechsel, wie er stattfindet, wenn man aus einem überheizten Wagen in die kalte Luft tritt oder umgekehrt. Diese Schädlichkeiten könnten vermieden oder wenigstens verringert werden, wenn in jedem Wagenabtheil sowie in den Warteräumen Thermometer angebracht würden; danach könnte die Temperatur auf eine entsprechende Höhe regulirt werden. In den meisten russischen Eisenbahnwagen ist diese Einrichtung schon getroffen. Die Aerztekammer beantragt ferner auf Grund des ihr im § 3 des Kammergesetzes zustehenden Rechtes, es möge für Personalabtheilungen eine Höchsttemperatur von 15 Grad Reaumur fixirt werden, welche nur im Einverständnisse aller Reisenden eventuell erhöht werden darf. Das Eisenbahnpersonal ist anzuweisen, die Regelung der Temperatur zu überwachen beziehungsweise durchzuführen.

— Die Nr. 4 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" bringt eine sehr beachtenswerthe Abhandlung über die Revision der Frachtberechnungen von Dr. Seidler, Sekretär der Leobener Handels- und Gewerbekammer. Der Verfasser tritt nach ausführlicher Erörterung der Missstände der sogenannten Privatreklamationsbüreaus wärmstens für die **Errichtung offizieller Frachtbrief-Revisionsbüreaus** ein. Diese wären am besten mit den Handels- und Gewerbekammern in Verbindung zu bringen; hierdurch würde volle Garantie für die Wahrung der Interessen des verfrachtenden Publikums geboten. Da diese Büreaus sich aus dem Ertrage der nach einem gewissen Tarife zu bemessenden Gebühren selbst erhalten, hierbei aber auf jeden Gewinn verzichten würden, so würde hieraus für die Geschäftswelt gegenüber dem gegenwärtigen Zustande eine wesentliche Spesenersparung sich ergeben. Selbstverständlich würden die Büreaus zugleich die Geltendmachung von Refaktie- und Schadenersatzansprüchen übernehmen; zugleich wären sie geeignet, Auskünfte in Tarifangelegenheiten zu ertheilen. So würde ein neutraler Boden zwischen den Parteien und den Transportanstalten geschaffen, und auch die letzteren hätten alle Ursache, eine derartige Institution mit Befriedigung zu begrüssen, da die Revisionsbüreeus selbstverständlich alle jene Reklamationsansprüche ausscheiden würden, die sich von vornherein als ungerechtfertigt darstellen. (Das mit der Innsbrucker Handelskammer seit 1877 verbundene Revisionsbüreau soll in der That zur allgemeinen Zufriedenheit funktioniren.) An die Stelle der Cession des Reklamationsanspruches tritt hier eine von der Partei ausgestellte Vollmacht; im Interesse einer weiteren Verbilligung und Vereinfachung des Geschäftsganges würde es nach Ansicht des Verfassers liegen, wenn sämmtliche Bahnverwaltungen bei solchen Reklamationen, welche von offiziellen Revisionsbüreaus ausgehen, auf die Beibringung einer Vollmacht verzichten würden oder wenn für derartige Reklamationen durch einen Akt der gesetzgebenden Gewalt die Gebührenfreiheit ausdrücklich statuirt würde.

— Die Verhandlungen zwischen der **Südbahngesellschaft** und der Internationalen Schlafwagengesellschaft wegen Verpachtung der Hotelanlagen in Abbazia dürften, wie die „Reichswehr" meldet, schon in nächster Zeit zum Ziele gelangen. Der Pachtvertrag soll auf 25 Jahre abgeschlossen werden. Der Pachtschilling dürfte sich über die Höhe des in den letzten Jahren ziemlich stationär gebliebenen Reinertrages von rund 150 000 fl. nicht nennenswerth erheben. Gleichzeitig würde der Schlafwagengesellschaft vertragsmässig ein Kauf- bezw. Vorkaufsrecht hinsichtlich dieser Hotelanlagen eingeräumt werden. Der Hauptvortheil, der aus dem ganzen Abkommen der Südbahn erwachsen könnte würde namentlich in einer Hebung des Verkehrs nach Abbazia bestehen. In keinem Falle wird diese Transaktion für die Südbahnbilanz oder das Aktienerträgniss von besonderem Belang sein.

— Die **ungarischen Staatsbahnen** haben laut der definitiven Abrechnung im Monat Oktober insgesammt 8 974 373 fl. vereinnahmt, was gegenüber den ausserordentlich glänzenden Oktobereinnahmen 1896 ein Minus von 1 089 047 fl. bedeutet. Aus diesem Minus entfallen auf den Personenverkehr 300 000 fl. Die schlechte Ernte hat demnach im Monat Oktober in vollem Maasse ihre ungünstige Wirkung gezeigt, was unmittelbar in der starken Abnahme von Getreide- und Mehlsendungen, mittelbar aber auch im sonstigen Waaren- und Personenverkehr zum Ausdruck kommt. Gegenüber dem normalen Jahre 1895 bedeutet jedoch das Jahr 1897 noch immer einen beträchtlichen Fortschritt sowohl im Personen- wie im Waarenverkehr. Vom Anfang des Jahres bis zum Monat Oktober betrugen die definitiven Einnahmen 78 659 000 fl. (1896: 81 111 077 fl., 1895: 73 009 402 fl.).

— Die Vorschläge, welche die Machthaber der **Wiener Tramwaygesellschaft** der Gemeinde Wien zur **Lösung der Tramwayfrage** unterbreiteten, haben nach Mittheilungen Wiener Blätter im wesentlichen folgenden Inhalt:

Die Gemeinde erwirbt von der Wiener Tramwaygesellschaft vom 1. Januar 1898 ab sämmtliche Gleisanlagen um den Buchwerth von 6 260 000 fl.

Die Gemeinde vergütet der Tramway die im Jahre 1887 für die Konzessionsverlängerung erhaltenen 1 500 000 fl. sammt den seither aufgelaufenen 4 % Zinsen, demnach zusammen den Betrag von 2 500 000 fl.

Die baaren Reserven der Tramway im Betrage von rund 5 000 000 fl. oder 65 fl. für jede Aktie werden effektiv an die Aktionäre und Genussscheinbesitzer der Tramway ausgezahlt.

Die Wiener Tramway annullirt den Vertrag mit der Gemeinde, cedirt derselben die Konzession und tritt in Liquidation.

Die Gemeinde erwirbt eine Konzession für den elektrischen Betrieb auf Grund des Kleinbahngesetzes.

Die Tramway gründet eine „Städtische Bau- und Betriebsgesellschaft für elektrische Bahnen in Wien."

Die Betriebsgesellschaft pachtet von der Gemeinde den Betrieb des gesammten Netzes bis zum 31. Dezember 1925.

Als Gegenleistung für die Ueberlassung des Betriebes bietet die Betriebsgesellschaft der Gemeinde einen 4 % Antheil am Reingewinne. Die Gesellschaft garantirt, dass dieser Antheil mindestens eine Summe erreichen müsse, durch welche die Zinsen und die Tilgung des Ankaufspreises der Tramway gedeckt werden. Ferner wird garantirt, dass der Gemeinde aus dem Gewinnantheile mindestens 5 000 fl. für das Kilometer des elektrisch betriebenen alten Tramwaynetzes zufallen und demnach für die gegenwärtigen 80 km mindestens 400 000 fl. Schliesslich wird auch garantirt, dass die Zinsen und die Tilgung für die Kosten der neuen Linien von der Betriebsgesellschaft gedeckt werden.

Nach Deckung der zuerst erwähnten Vorzugspost für die Verzinsung und Tilgung des Ankaufpreises von 8 760 000 fl. zu Gunsten der Gemeinde sind für die Aktionäre der Betriebsgesellschaft 4 % Aktienzinsen in Abzug zu bringen. Von dem Reste erhält die Gemeinde einen Antheil von 40 %. Aus den verbleibenden 60 % wird die Superdividende der Aktionäre der Betriebsgesellschaft bestritten.

Sobald das aufgestellte Bauprogramm durchgeführt, sämmtliche Linien dem Verkehre übergeben und 10 Jahre lang von der Bau- und Betriebsgesellschaft betrieben worden sind, kann die Gemeinde die Rechte der Gesellschaft einlösen. In diesem Falle hat die Gemeinde den 15 fachen Betrag dessen auszuzahlen, was der Gesellschaft im Durchschnitte der letzten 3 Jahre bilanzmässig zugefallen ist. Nach 15 jährigem Betriebe beträgt die Einlösungssumme das 10 fache, nach 20 jährigem Betriebe das 5 fache. Nach weiterem Ablaufe von 5 Jahren entfällt jede Vergütungspflicht der Gemeinde.

Die Betriebsgesellschaft hat mit der Gemeinde Wien einen Vertrag bezüglich des Betriebes und der Tarife zu ver-

einbaren, wobei die Betriebsgesellschaft möglichst bestrebt sein wird, den Wünschen der Gemeinde Rechnung zu tragen.

Nach Ablauf des Vertragsverhältnisses soll die ganze elektrische Einrichtung der Gemeinde anheimfallen. Bei Uebernahme des Betriebes durch die Gemeinde ist das ganze Bahnnetz uud die dazu gehörige elektrische Einrichtung der Gemeinde ohne weitere Vergütung zu übergeben. Der übrige Fundus instructus und die Vorräthe werden nach vorzunehmender gerichtlicher Schätzung von der Gemeinde zu bezahlen sein. Von den angesammelten Reserven gebühren 40 % der Gemeinde und 60 % der Gesellschaft.

In Bezug auf die Verwaltung wird der Gemeinde ein entsprechender Einfluss durch Einräumung des Rechtes zur Entsendung einiger Mitglieder in den Verwaltungsrath gewahrt.

Was den von der neuen Pachtgesellschaft zu übernehmenden Ausbau von etwa 60 km neuer elektrischer Linien betrifft, so handelt es sich hierbei vornehmlich um die Verlängerung der bestehenden Tramwaylinien in die neuen Bezirke, dann aber auch um Ergänzungen des im alten Weichbilde der Stadt gelegenen Netzes und endlich um jene Untergrundbahnen mit elektrischem Betriebe, welche seinerzeit im Programm der Wiener Verkehrsanlagen enthalten waren, aus diesem aber ausgeschieden wurden, weil man ihre Herstellung dem privaten Unternehmungsgeiste überlassen wollte.

In den Vorschlägen, welche die Tramwaygesellschaft der Gemeinde gemacht hat, ist die Bedeckung des Bauaufwandes durch Aufnahme einer 4 % Anleihe im Betrage von 8 250 000 fl. und die Veräusserung verschiedener Vermögensobjekte vorgesehen. Die Tramway besitzt nämlich über 17 000 Quadratklafter Grundflächen im Weichbilde Wiens, die einen Werth von einigen Millionen Gulden haben, sie kann ferner die Grundflächen, auf welchen sich die Stallungen befinden, zu Geld machen, sie wird endlich die Pferde, Fouragevorräthe, Requisiten usw. zum Verkaufe bringen. Aus der Anleihe und der Abstossung dieser Vermögensobjekte werden rund 14 000 000 fl. einfliessen, die zur Deckung des Bauaufwandes ausreichen.

— Das Eisenbahnministerium richtete an die **Wiener Tramwaygesellschaft** die Aufforderung, den **Pensionsfonds** für die Bediensteten längstens bis Ende Februar l. J. zu saniren. Nach den aufgestellten versicherungstechnischen Berechnungen ergibt sich bei diesem Fonds ein Fehlbetrag von 1 289 884,88 fl., welche Summe nöthig wäre, um den Fonds auf eine solche Basis zu stellen, dass er allen Ansprüchen an denselben gerecht werden kann. Nach dem vorliegenden Gutachten der Versicherungstechniker müssten, um den Fonds zu saniren, die Einzahlungen von 8 kr. für den Lohngulden (diese erfolgen zu gleichen Theilen von der Gesellschaft und den Bediensteten) auf 13 kr. für den Lohngulden erhöht werden.

In einer vor kurzem abgehaltenen Versammlung der Tramwaybediensteten gelangte eine Resolution zur einstimmigen Annahme, in welcher die Gesellschaft gebeten wird, die Sanirung aus eigenen Mitteln durchzuführen. In der Resolution wird gleichzeitig betont, dass die Bediensteten für keinen Fall geneigt sind, höhere Einzahlungen als die jetzigen an den Fonds zu leisten.

— Der ungarische Handelsminister empfing eine Deputation der slavonischen Handelskammer, welcher sich auch die Vertreter des Veröczeer Komitats und der Stadt Essegg angeschlossen hatten. Der Führer der Deputation betonte die Nothwendigkeit des Ausbaues der **Eisenbahnlinie Essegg-Djakovo-Vrpolje** sowohl mit Rücksicht auf die lokalen Verkehrsinteressen, wie auf den momentanen Nothstand in Slavonien und bat um die endgültige Baukonzession für die erwähnte Linie, deren Ausbau bereits seit 30 Jahren angestrebt wird. Der Handelsminister erwiderte, dass ihm das Wohl und die Zukunft der Stadt Essegg ganz besonders am Herzen liegen, dass jedoch die Konzessionirung der erwähnten Linie als Vizinalbahn derzeit nicht erfolgen konnte, weil wegen des Ausbaues einer als Hauptbahn gedachten Linie Budapest-Essegg-Vrpolje mit einem Bankinstitute Verhandlungen mit Aussicht auf Erfolg im Zuge sind. In jedem Falle sei der Ausbau der Linie Essegg-Vrpolje im Laufe dieses Jahres gesichert; wenn die Verhandlungen mit dem Bankinstitute scheitern sollten, stände der Konzessionirung der erwähnten Linie als Vizinalbahn nichts im Wege.

— Die **Ofner Bergbahngesellschaft** hat nach dem in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung bekannt gegebenen Geschäftsberichte im letzten Geschäftsjahre 471 397 Personen befördert und dafür 33 546 fl. vereinnahmt. Die Bilanz weist einen Reingewinn von 12 222 fl. aus.

Belgien.

— In einem besonderen Gutachten hat vor einiger Zeit der belgische Generalstab aufs neue die Nothwendigkeit der **Verstaatlichung** jener **belgischen Eisenbahnlinien** begründet, die sich im Besitz französischer Gesellschaften befinden. Es handelt sich um die Linien von der französischen Grenze nach Namur und Lüttich, welche als die beiden wichtigsten Punkte der Maasbefestigungslinie zu betrachten sind. Die französische Nordbahngesellschaft als Besitzerin der beiden genannten Linien beherrscht in gewissem Sinne das wichtigste Festungssystem Belgiens, ein Umstand, der im Kriegsfalle sehr bedenklich werden kann. Bisher waren alle Versuche der belgischen Regierung, mit der französischen Nordbahngesellschaft ein Uebereinkommen zu treffen, vergeblich. Die Gesellschaft will von einer Verstaatlichung ihrer belgischen Linien nichts wissen.

Vereins-Ausland.

— **Vereinigte Schweizerbahnen.** In der vor einigen Tagen abgehaltenen Verwaltungsrathssitzung wurde, wie der „Berl. Actionär“ mittheilt, das Budget für 1898 vorgelegt. Hiernach beträgt das Betriebsbudget im ganzen 6 234 200 Frcs., gegen 6 056 400 Frcs. im Jahre 1896 und 6 233 000 Frcs. muthmaassliche Ausgaben im Jahre 1897. Die Mehrausgaben bestehen zum grossen Theil aus den reglementarischen Gehaltserhöhungen und Personalvermehrungen. Von den einzelnen Dienstabtheilungen sind die Centralverwaltung mit 517 000 Frcs., Unterhalt und Aufsicht der Bahn mit 1 417 000 Frcs., Expeditions- und Zugdienst mit 2 310 000 Frcs. und der Fahrdienst mit 2 134 000 Frcs. veranschlagt. Das Baubudget sieht vor für Stationsbauten und Anlagen 320 000 Frcs., worin für den Umbau des Bahnhofes St. Gallen und für den Antheil der vereinigten Schweizerbahnen an dem infolge Einmündung der rhätischen Bahn stattgefundenen Umbau des Bahnhofes Chur keine Beträge enthalten sind wegen der Ungewissheit über die Höhe derselben. Für Stationseinrichtungen sind vorgesehen 55 000 Frcs., für Bauten und Anlagen auf offener Bahn 88 000 Frcs., für Neuanschaffungen von Betriebsmaterial 184 000 Frcs., für die Werkstätten 21 000 Frcs., für die Fortsetzung der Verstärkung der eisernen Brücken 129 000 Frcs., wovon auf die Sitterbrücke bei Bruggen allein 74 500 Frcs. fallen; endlich sind die Bauleitungskosten mit 18 000 Frcs. veranschlagt.

— Nachdem die Regierung der anatolischen Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zur **Anlage eines Hafens am Bosporus** ertheilt hat (wogegen diese auf die Konzessionirung einer Linie Afiun-Karahissar-Diner verzichtet), kommt sie auf ihren früheren Wunsch zurück, die Hafenbauten nicht in Haïdar Pascha, der gegenwärtigen Kopfstation, sondern in Skutari ausgeführt zu sehen. Dazu müsste die Linie bis dahin verlängert werden. Bauprojekte sind s. Z. mehrere ausgearbeitet worden. In dem einen Projekt, dessen Ausführung allerdings etwas theurer zu stehen käme, sind bei verschiedenen Durchstichen und kurzen Tunnels Kolonnadenanlagen nach der Seeseite vorgesehen, derart, dass der Reisende bei den mehrfachen Windungen der Trasse bald den Anblick des Marmarameeres, bald den des Goldenen Horns oder des Bosporus genösse. Die kurze Strecke Skutari-Haïdar Pascha würde alsdann sicher zu den Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt gehören und dem Besuch der asiatischen Uferseite einen neuen Reiz verleihen. An der Rentabilität der Strecke möchte auch kaum zu zweifeln sein. Sondirungen des Meeresgrundes zur Feststellung der Projekte wurden bei Haïdar Pascha vor zwei Jahren vorgenommen, bei Skutari schon früher. Ob nun die Hafenanlage hier oder dort zur Ausführung gelangt, immer wird dieselbe Hunderten Beschäftigung bieten, was bei der immer noch andauernden Stagnation in Handel und Wandel an sich werthvoll ist.

— Die **kanadische Pacific-Eisenbahn** hat die Fahrpreise für die Beförderung der Reisenden nach West-Kanada herabgesetzt und beschuldigt die Grand Trunk-Eisenbahn, nicht offen gehandelt zu haben, als sie jüngst ein ähnliches Verfahren einschlug. Dies wird als Erklärung eines Tarifkrieges zwischen den beiden Eisenbahnen angesehen.

Zu dieser Meldung wird der „B. B.-Ztg.“ aus London geschrieben: Der Angelegenheit ist keine grosse Bedeutung beizulegen, vielmehr darf man glauben, dass es der besonnenen Charakterart des Leiters der Grand Trunkbahn gelingen werde, die schwebenden Differenzen beizulegen, bevor sie schlimmeren Einfluss auf die Lage und Einkünfte der wetteifernden Bahnsysteme gewinnen. Der Sachverhalt ist nach den vorliegenden telegraphischen Berichten der folgende: Die Grundlage des Streites bildet der neue Verkehr mit den Klondyke-Goldfeldern. Die Grand Trunkbahn ist bekanntlich ein Mitglied der Amerikanischen Trunk Line Joint Traffic Association und hat als solches das Bestreben, den Verkehr mit jenen neuen kanadischen Gebieten über Chicago-Newyork bezw. die Vereinigten Staaten zu leiten. Die Verwaltung der Canada Pacificbahn beschuldigt

nun diejenige der Grand Trunk, dass sie heimlich zu dem besagten Zwecke ihre Personenfahrpreise nach dem westlichen Kanada herabgesetzt habe und hat nun öffentlich mit eigenen Herabsetzungen darauf geantwortet. Die Grand Trunk Bahnverwaltung behauptet, dass sie die betreffenden Maassregeln erst ergriffen habe, nachdem die Nebenbuhlerin die ihr zugegangene Einladung zu einer Konferenz mit den amerikanischen westlichen Bahnen behufs freundlicher Regelung jenes Verkehrs rundweg abgeschlagen habe. Der Vorschlag der Grand Trunkbahn war dahin gegangen, dass der Personenverkehr für den Westen über ihre Linie von Toronto nach North Bay geleitet werden möge, während die Canada Pacificbahn statt dessen eigene Personenzüge von Torvato über Smith's Falls und von dort über Carlton Junction mittelst ihrer transkontinentalen Linie von Montreal laufen lassen will.

— Die schmalspurige **Darjeeling-Himalaya Eisenbahn**, welche die Erreichung des Aussichtspunktes Darjeeling vermittelt, wo sich eine herrliche Rundschau auf die Schneegefilde des Himalayagebirges darbietet, hat im letzten Betriebsjahre ein äusserst günstiges finanzielles Ergebniss geliefert, indem an die Aktionäre eine 10 % ige Dividende vertheilt werden konnte. Die Trasse folgt grösstentheils dem Fahrweg, welcher früher zur Ausführung der beschwerlichen Reise in Benutzung stand. Die Spurweite der Bahn beträgt 0,61 m, ihre Länge 82,06 km und ihre durchschnittliche Steigung 1 : 42. Sie beginnt bei Siliguri in einer Höhe von 121,3 m und überschreitet die Wasserscheide in einer Höhe von 2 257,7 m. Ihr Endpunkt liegt 2 076,3 m hoch. Zur Bewältigung des Adhäsionsbetriebes dienen Lokomotiven von Sharp, Stewart & Cie. mit 14 t Gewicht, welche ausser ihrer Last noch 36 t befördern und Krümmungen mit 21,34 m Halbmesser anstandslos befahren können. An vielen Stellen war die Anlage von Spitzkehren, Schleifen und Gegenkrümmungen nothwendig. Die Fahrbetriebsmittel verkehren, obwohl ohne Drehgestell, in völlig zufriedenstellender Weise. Die Personenwagen sind 3,96 m lang, 1,83 m breit und mit Rädern von 0,5 m Durchmesser versehen. Die Gesammtanlagekosten dieser Bahn haben 44 375 ℳ für das Kilometer betragen und sind deshalb so hoch, weil in einigen Theilstrecken zum Schutze gegen die mächtigen Regengüsse besondere Sicherungsarbeiten erforderlich waren. Ausser dem Personenverkehre hat diese Schmalspurbahn auch einen grossen Güterverkehr zu bewältigen, weil in ihrem Bereiche viele Theeanpflanzungen sich befinden.

— Die „Times" melden aus Kobe, die **koreanische Regierung** habe beschlossen, keine Konzessionen zum **Bau von Eisenbahnen** an Ausländer zu vergeben; der japanische Gesandte in Söul fordere, dass der auf Grund eines Uebereinkommens vom Jahre 1894 von Japan aufgestellte Vertrag für den Bau der Söul-Fusan-Eisenbahn unterzeichnet werde.

— Major Phys, Adjutant des Königs von Belgien und Generaldirektor der **Kongo-Eisenbahn**, hat vor einiger Zeit den mittelafrikanischen Eisenbahnbau besichtigt und erklärte sich bei seiner Rückkehr nach Brüssel sehr befriedigt über das, was er gesehen. Schon am 1. März soll die Kongobahn in ihrer ganzen Länge zwischen Matadi und Leopoldville dem Verkehr übergeben werden. Die feierliche Eröffnung wird wahrscheinlich erst am 1. Juli stattfinden, doch ist es noch sehr fraglich, ob der König von Belgien in Person den Feierlichkeiten beiwohnen wird.

Allgemeines.

— Anlässlich der Besprechung eines neuen Bühnenwerkes des erfolgreichen Wiener Schriftstellers Karlweiss, der bekanntlich Oberbeamter der österreichischen Südbahn ist, weist der „B. L.-A." darauf hin, dass die besten **Wiener Humoristen**, in erster Reihe Eduard Pötzl, dann Vincenz Chiavacci, Ferdinand Gross usw. **Bahnbeamte** waren. Vielleicht sind sie — so fügt das genannte Blatt hinzu — durch diesen Beruf, der sie zum Verkehr zwang mit Menschen aus allerlei Schichten, so vortreffliche Beobachter, so köstliche Schilderer des österreichischen, insbesondere des Wiener Lebens geworden, dessen Lichtseiten sie gemüthvoll und herzlich und dessen Schattenseiten sie mit witzigem, aber wohlwollendem Sarkasmus schildern. Bemerkt werden mag übrigens, dass unseres Wissens auch der beliebte Humorist Felix Schweighofer ursprünglich im österreichischen Eisenbahndienste beschäftigt war.

— Ausgezeichnet für **Eisenbahnschwellen** soll nach französischen Erfahrungen das Holz der Rothbuche sein, das in deutschen Wäldern massenhaft vorhanden ist, bis jetzt aber nicht recht verwerthet werden konnte. In einem „Eingesandt" an die „Kreuzztg." tritt ein deutscher Landwirth auf's neue für die Verwendung von Buchenholz zu Eisenbahnschwellen ein und zwar im Interesse der Landwirthschaft wie des Schutzes der nationalen Arbeit überhaupt, da bekanntlich der grössere Theil des Bedarfs der deutschen Eisenbahnen an Holzschwellen, an Kiefern- und Eichenholz, aus dem Auslande, zunächst aus Russland, eingeführt wird. In dem erwähnten „Eingesandt" heisst es u. a.:

Der Nutzungswerth einer Eisenbahnschwelle wird durch den Herstellungspreis am Verwendungsort und durch die Dauer ihrer Haltbarkeit im Gleis bedingt. Eine Schwelle, welche vergleichsweise 4 ℳ kostet und nach 6 Jahren ausrangirt werden muss, ist theurer als eine Schwelle, welche 6 ℳ kostet und etwa 25 Jahre liegt. Jene kostet für das Jahr ausschliesslich Arbeit auf der Strecke 66 ₰, diese nur etwa 24 ₰. Die Haltbarkeit, die Dauer einer Schwelle hängt zwar von der Holzart überhaupt, im wesentlichen aber von der Tränkung (Imprägnirung) zum Schutze gegen Fäulniss ab. Nicht ist es Aufgabe dieser Ausführungen, zu untersuchen, welche Imprägnirungsart sich am meisten bewährt und den höchsten Grad der Vollkommenheit erreicht hat; nur so viel sei bemerkt, dass die Eisenbahnverwaltung sich längst im Besitze von Resultaten befindet, welche ein abschliessendes Urtheil zulassen und welche zur Evidenz ergeben, dass durch gewissenhafte und zuverlässige Imprägnirung mit Theeröl eine fast unbegrenzte Haltbarkeit gewisser Holzarten erreicht werden kann. Je inniger die rohe Schwelle das Eindringen fäulnissverhindernder, karbolsäurehaltiger Theeröle zulässt, je länger sie solche in sich festhält und vor Verflüchtigung schützt und je weniger sie der mechanischen Abnutzung durch die Schienenauflage unterworfen ist, desto werthvoller ist sie. — Dasjenige Holz nun, welches diese Vorbedingungen am besten erfüllt, ist unter den deutschen Nutzhölzern auf Grund unumstösslicher Thatsachen die Rothbuche. — Es ist bekannt, dass kaum ein Holz in rohem Zustande dem Verderben, der Fäulniss so schnell unterliegt, wie das buchene, obwohl ihm von allen deutschen Hölzern die grösste Scheerfestigkeit eigen ist. Deswegen findet die Buche als Nutzholz bisher so wenig Verwendung — wenigstens in Deutschland. Aber kein deutsches, kein europäisches Holz erweist sich gegen Fäulniss so widerstandsfähig als das der Buche, sobald es nach bewährtem Verfahren mit Theeröl imprägnirt wird. Der Grund dieser Erscheinung liegt darin, dass die Buche lediglich aus Splintholz besteht, welchem die Fähigkeit eigen ist, das darin enthaltene Wasser leicht abzugeben und statt dessen unter Druck grosse Mengen fäulnisswidriger Flüssigkeiten bis in die innersten Zellen aufzunehmen, während die Kernhölzer dem Eindringen der Imprägnirungsstoffe selbst unter starkem Druck widerstehen. Die grösste Imprägnirungsfirma, Julius Rütgers in Berlin, welche an etwa 20 Hauptplätzen grosse Tränkungsanstalten betreibt, gewährleistet unter Anwendung ihres eigenen Verfahrens für eine normale Buchenschwelle von 2,7 m Länge und 16 zu 26 cm Stärke eine Minimalaufnahme von 36 kg Theeröl (33 l). Der Eisenbahn-Betriebsdirektor a. D. Schneidt in Berlin hat sich während seiner Thätigkeit in der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ein grosses volkswirthschaftliches Verdienst dadurch erworben, dass er — veranlasst durch das tadellose Aussehen buchener Schwellen, welche französischerseits vor 1870 im Bezirke der damaligen französischen Ostbahn, jetzt reichsdeutschen Eisenbahn eingelegt waren — zuerst auf buchene Schwellen aufmerksam gemacht und in jahrelanger Arbeit eine genaue Untersuchung über die Dauer derselben und den Umfang ihrer Verwendung im Gebiet der französischen Ostbahn angestellt hat. („Die Verwendung buchener Eisenbahnschwellen.")

Die französische Verwaltung hat ihm — wofür ihr Dank und Anerkennung gebührt — auf das Bereitwilligste die Summe ihrer einschläglichen Erfahrungen nebst Zahlenmaterial zur Verfügung gestellt, aus welchen zu entnehmen ist, dass ein volles Viertel der im Laufe der letzten Jahre von ihr verwendeten Schwellen aus mit Theeröl getränkten Buchenschwellen bestand. Ferner ergab eine im Jahre 1892 französischerseits angestellte Untersuchung, dass von den seit 21 Jahren im Gleise liegenden Schwellen wegen Fäulniss ausgewechselt waren:

von den eichenen nicht getränkten 52 %, von den eichenen mit Theeröl getränkten 26,8 %, von den buchenen mit Theeröl getränkten nur 6,4 %.

Fast noch günstigere Resultate ergaben die von deutscher Seite auf vormals französischen, jetzt zum Betriebsdirektionsbezirk Mülhausen gehörigen Strecken angestellten Untersuchungen; es lagen dort von den im Jahre 1868/69 — also vor 30 Jahren — verlegten Buchenschwellen im Frühjahre 1897 noch 86 %.

Diese eminenten Vorzüge der mit Theeröl imprägnirten Buchenschwellen haben auf dem internationalen Eisenbahnkongress zu London im Jahre 1895 bereits ihren Ausdruck darin gefunden, dass die solcher Weise behandelte Buchenschwelle auf Grund der Erfahrungen von 54 nichtdeutschen Eisenbahnverwaltungen als die beste und billigste bezeichnet wurde. Der preussische Eisenbahnminister hat jedoch am 27. April

1895 im Abgeordnetenhause beklagt, dem Buchenholz eine Verwendung nicht zugestehen zu können, weil die bisher mit der Konservirung des Buchenholzes gemachten Erfahrungen nicht ermuthigend seien. Sicher haben dem Herrn Minister damals nur die ungünstigen Resultate vorgelegen, welche das Ergebniss nicht ausreichend mit Theeröl gesättigter Tränkungen waren. Seitdem haben aber die Schneidt'schen Ermittelungen sehr greifbare und überraschend günstige Ergebnisse geliefert. Diese auf einen Zeitraum von 30 Jahren zurückgreifenden Versuche überheben die Eisenbahnverwaltung der Verpflichtung, an die mit Theeröl imprägnirten Buchenschwellen als ein unbekanntes Novum heranzutreten; es kann vielmehr mit beiden Händen zugegriffen werden, ohne die üblichen „Erwägungen und Versuche, welche als noch nicht abgeschlossen gelten" ins Treffen zu führen. Was seit 30 Jahren sich bewährte, bedarf einer neuen schüchternen Versuchsreihe nicht. Gleichwohl verschliesst man sich in den deutschen Eisenbahnverwaltungen ängstlich auch jetzt noch gegen so schlagende Zahlen. Nur die Reichseisenbahn von Elsass-Lothringen geht entschlossen als Führerin voran. Dieser doch nur kleine Eisenbahnbezirk kauft seit 6 Jahren buchene Schwellen und stellt sie den eichenen gleich. Für das Jahr 1898 haben die Reichsbahnen bereits 72 000 buchene Schwellen in Lieferung gegeben und neuerdings 57 000 eichene oder buchene ausgeschrieben. Dagegen hat die preussische Staatsbahnverwaltung in ihrem Bezirke noch nicht einmal 80 000 Stück mit Theeröl imprägnirte Buchenschwellen verwendet, während im Verhältniss zur Reichsbahn an 1 000 000 Buchenschwellen in Preussen jährlich ausgeschrieben werden müssten. Man hört aber überhaupt nichts von neuen Ausschreibungen! Das schöne deutsche Gold wandert inzwischen millionenweise in Herrn Witte's Kassenschränke, und die deutsche Buche, das Juwel des deutschen Waldes — in die unverkäufliche Brennholzklafter oder wird überständig. Die deutsche Forstwirthschaft und die mit ihr eng verwandte deutsche Landwirthschaft, angewiesen auf das System der kleinen Mittel und der Selbsthilfe, fordert von den zuständigen Eisenbahnverwaltungen und der Staatsaufsicht, dass die ungezählten Millionen dem Lande erhalten bleiben, welche jetzt für Eisenbahnschwellen dem Auslande gezahlt werden, sie fordert, dass anstatt russischer Eichen- und Kiefernhölzer in erster Linie deutsche Buchenhölzer verwendet werden: vollgültig ist der Ersatz, den sie stellt, und den maassgebenden Behörden fehlt daher das Recht, ihn von der Konkurrenz auszuschliessen.

Wir haben diesen Ausführungen, obwohl sie offenbar über das Ziel hinausschiessen, nahezu unverkürzt Raum gegeben, weil sie die Stimmung in den interessirten agrarischen Kreisen kennzeichnen. Wenn nicht technische Gründe nachdrücklich dagegen sprechen, so würde es sich doch empfehlen, den ausgesprochenen Wünschen soweit möglich entgegenzukommen. Es ist ein nobile officium der staatlichen Eisenbahnverwaltung und zugleich eine Quelle ihres Ansehens in der Bevölkerung, dass sie einheimisches Erzeugniss vorzieht, selbst wenn die ausländische Konkurrenz billiger oder besser anbieten sollte.

Bücherschau.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig. Von dem genannten Werk sind Ende des vorigen Jahres (1897) 2 neue Bände erschienen und zwar die zweite Abtheilung des I. Bandes in 3. Auflage, herausgegeben von Gustav Meyer und L. v. Willmann, und die zweite Abtheilung des V. Bandes in 1. Auflage, herausgegeben von F. Loewe und Dr. H. Zimmermann. Der Preis beträgt für jeden Band 12 ℳ bezw. gebunden 15 ℳ.

Die zweite Abtheilung des 1. Bandes enthält: Erd- und Felsarbeiten, Erdrutschungen bearbeitet von G. Meyer, sowie Stütz- und Futtermauern bearbeitet von Häseler. Im Jahre 1887, also vor nunmehr 10 Jahren, war die 2. Auflage von E. Sonne nach dem Ableben des Oberingenieurs Heusinger von Waldegg herausgegeben worden, welch letzterer bekanntlich die Herausgabe des Handbuches der Ingenieurwissenschaften als Ergänzung seines Handbuchen der speziellen Eisenbahntechnik in die Wege geleitet hatte. 10 Jahre in unserem modernen Leben sind für die Entwickelung der Ingenieurwissenschaft sehr viel. Die neue Auflage ist deshalb mit grosser Freude zu begrüssen und zwar um so mehr, weil die altbewährten Verfasser der früheren Auflage die Ergänzung und Umarbeitung ihrer Arbeiten selbst in die Hand genommen haben. Bei der 2. Auflage war der Mangel an richtiger Gruppirung der einzelnen Kapitel dieses Bandes sehr fühlbar. Dieser Uebelstand ist nunmehr behoben, indem die gesammten, mit Erdarbeiten in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Anlagen jetzt in der 3. Auflage vereinigt besprochen sind, während dieselben früher in 3 verschiedenen Abtheilungen zur Behandlung gelangt waren. Die Textfiguren haben erfreulicherweise einen erheblichen Zuwachs erhalten. Der gänzliche Fortfall besonderer Tafeln hat wohl bei der Eigenartigkeit des Stoffes nicht erreicht werden können, so wünschenswerth dies im allgemeinen gewesen wäre. Jedenfalls wäre es aber erwünscht gewesen, wenn durchweg eine Bezeichnung der Figuren auf den Tafeln derart erfolgt wäre, dass auch ohne gleichzeitige Benutzung des Textes die Bedeutung der Figuren klar gestellt wäre (z. B. auf Tafel II); denn es muss doch wohl im allgemeinen darauf gerücksichtigt werden, das besonders jüngeren Ingenieuren das Studium des Buches möglichst erleichtert wird. U. E. wären auch viele Figuren (z. B. auf Tafel II) viel zweckmässiger in den Text aufgenommen. Die Tabellen für die Gewinnungs- und Transportkosten zeigen entsprechend dem jetzt wohl gültigen Lohnsatze von 25 ₰ für die Stunde (gegen 20 ₰ früher) durchweg eine Erhöhung der Preise für das Kubikmeter gegenüber der letzten Auflage. Diese Erhöhung erscheint auch wohl im ganzen gerechtfertigt. Bedauerlich ist es übrigens, dass ein übersichtlicher Vergleich der Kosten für die einzelnen Transportarten nicht in irgend einer Weise, — event. unter Zuziehung von graphischen Methoden — zur Darstellung gebracht ist. Denn gerade ein Vergleich der Kosten für verschiedene Transportweiten bietet doch den besten Anhalt für die Wahl einer Transportart. Auch bei Besprechung der Disposition über die Arbeitszüge hätte u. E. ein graphischer Fahrplan einfacher zum Ziele geführt. Etwas knapp wird der „Einfluss der Steigungen" behandelt. Es hätte auch hier wohl die graphische Behandlung, wie sie z. B. Goering in Vorschlag gebracht hat, wenigstens kurz angedeutet werden können. Eine sehr erfreuliche Vermehrung des Stoffes ist durch die Behandlung der „Grabemaschinen", eingetreten, welche neuerdings eine grosse Bedeutung gewonnen haben. Der auf S. 125 u. ff. mitgetheilte Vertragsentwurf gibt u. E. zu mancherlei Bedenken Veranlassung und widerspricht mindestens in vieler Beziehung den Grundsätzen, welche neuerdings seitens der staatlichen Behörden in Deutschland bei Vergebung von Erdarbeiten Anwendung finden. Vor allem ist es sehr wenig empfehlenswerth, ein derartig spezialisirtes Preisangebot von dem Unternehmer zu verlangen, indem jede Masse nach Transportweite, Werfen des Bodens usw. getrennt angegeben ist. Die Abrechnung bei derartigen Preisverzeichnissen wird wegen der niemals zu vermeidenden Dispositionsänderungen während der Ausführung so überaus schwierig und die aufgewendete Arbeit für diese Abrechnung steht mit dem Endergebniss meist in so argem Missverhältniss, dass man richtiger nur einen Durchschnittspreis für das Kubikmeter für vollständige Fertigstellung des ganzen Werkes ansetzen sollte. Der Werth der Kostenberechnung für verschiedene Transportweiten beruht u. E. darin, dass sowohl der Bauunternehmer als die Baubehörde selbst ein richtiges Exempel machen können, wie sich die Gesammtkosten entwickeln, nicht aber darin, dass dieses Exempel bis in seine Einzelheiten der Abrechnung zu Grunde gelegt wird, wodurch jede kleine Aenderung in der Bauausführung erhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen und eine Quelle von Streitigkeiten und Prozessen werden würde. Es würde weit über den Rahmen der Besprechung hinausgehen, wenn auf diese Fragen näher eingegangen werden sollte. Sehr interessant ist übrigens die Abhandlung über Erdrutschungen geschrieben und wird besonders durch die Vorführung zahlreicher Beispiele sehr lebendig und anschaulich.

Was das Kapitel über Stütz- und Futtermauern anbelangt, so ist dasselbe von dem altbewährten Vorkämpfer der graphischen Statik in bekannter Gediegenheit auch in der neuen Auflage behandelt worden. Die Frage über die Richtung des Erddruckes, der Ruhe dürfte allerdings noch nicht als endgültig zu betrachten sein, indess die Endresultate der Betrachtungen des Verfassers erleiden sicherlich hierdurch für die Praxis keinerlei Einbusse. Als ein kleiner Mangel dürfte zu verzeichnen sein, dass die Besprechung der Ausführung der Mauern gegenüber der Theorie etwas zu kurz gekommen ist, da dieselbe auf einem Raum von nur 2½ Seiten abgemacht wird. Die Behandlung der oberen Abschlüsse der Mauern, die Geländeranordnung usw. hätten wohl einer kurzen Besprechung unterworfen werden können.

Der zweite Abschnitt des V. Bandes umfasst die Berechnung des Oberbaues von Dr. Zimmermann, die Konstruktion des Oberbaues von Blum und die Unterhaltung des Oberbaues von Rosche. Das Erscheinen dieses lang ersehnten Bandes wird gewiss überall mit grosser Freude begrüsst worden sein.

Die erste Abtheilung behandelt die Berechnung des Oberbaues. In der Einleitung begründet der Verfasser in interessanter klarer Darstellung die Bedeutung der Berechnung des Oberbaues und führt dadurch in sehr hübscher Weise den gereifteren Leser in das schwere Gebiet der von dem Verfasser bekanntlich in genialer Weise behandelten Theorie des Oberbaues ein, deren vielgestaltige Fragen für Anfänger allerdings wohl erst nach dem Studium der zweiten Abtheilung recht verständlich werden dürften, zumal erst dort praktische Beispiele der Berechnung von Oberbaukonstruktionen vorgeführt werden. Die Abhandlung hat gegenüber dem von demselben

Verfasser herausgegebenen Sonderwerke naturgemäss erheblich eingeschränkt werden müssen (67 Seiten gegenüber rund 300). Auf das letztere ist deshalb auch unausgesetzt verwiesen worden. In der That dürfte das Studium dieses Kapitels, wenn man in der Praxis von dieser Theorie Gebrauch machen will, mit der vorliegenden Abhandlung nicht erschöpft sein. Die in der Praxis vielfach anzutreffenden Zweifel an dem Werthe dieser Berechnungen würden u. E. bedeutend eingeschränkt, wenn man durch handliche Annäherungsformeln den Praktikern den Werth der Berechnung bei praktischen Fällen näher rücken könnte. Diese Aufgabe harrt noch der Lösung. Sie ist übrigens z. B. von Engesser (Centralbl. d. B. 1890) für Berechnung der Schienen des Querschwellenoberbaues mit Erfolg auch schon versucht.

Die zweite Abtheilung behandelt die Konstruktion des Oberbaues. Sie zeigt denselben Verfasser, wie die Abhandlung über Oberbau in dem neuen Werke „Eisenbahnbau der Gegenwart". Die vorzüglich klare und nur auf Grund einer vollständigen Beherrschung des reichen Stoffes mögliche, äusserst knappe und doch zugleich vollständig erschöpfende Darstellung muss schrankenlos anerkannt werden. Die überall in den Text gedruckten Zeichnungen (ohne besondere Tafeln) erleichtern das Studium ganz erheblich. Auf die veralteten Systeme ist kein unnöthiger Raum verwandt. Besonders bei Vergleichen zwischen Breitfuss- und Stuhlschiene, zwischen Langschwellen- und Querschwellensystem zeigen eine solche Fülle von Erfahrungen und sicherem Urtheil, dass diese Abhandlung nur auf das Wärmste zum Studium und zum Nachschlagen empfohlen werden kann. Interessant sind z. B. auch die Schlussbetrachtungen auf S. 264. Was vielleicht noch einiger Erwähnung werth gewesen wäre, ist die Anordnung des Oberbaues auf eisernen Brücken, über welche doch zweckmässig nicht bei Konstruktion der Brücken allein entschieden wird und welche besonders in Kurven und starken Steigungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten mit sich bringen können.

Die dritte Abtheilung behandelt die Unterhaltung des Oberbaues. Auch diese Abhandlung ist durchaus anerkennend zu erwähnen. Es hätte vielleicht noch kurz die Beschaffung und Benutzung besonderer Lagerplätze für Oberbaumaterialien beim Bau von neuen Linien besprochen werden können, da dieselben in der Praxis häufig Schwierigkeiten bieten und sehr genaue Disposition erheischen. Auch auf die Art der Vergebung der Arbeiten für Verlegung des Oberbaues bei neuen Linien hätte wohl, entsprechend der Erörterung über Vergebung der Unterhaltungsarbeiten, etwas näher eingegangen werden können, da diese Arbeiten doch sehr vielgestaltig entwickelt werden können und schwierige Ueberlegungen voraussetzen. Auf S. 290 wird empfohlen, beim Anschluss an das Widerlager von schiefen Brücken, die Schwellen allmählich in die durch das Widerlager gegebene schiefe Lage überzuführen. Es dürfte besser gewesen sein, wenn hervorgehoben worden wäre, dass man die schiefen Abschlüsse der Rückmauer des Widerlagers lieber ganz unterlässt und durch Anordnung von Schleppträgern die Rückmauern stets rechtwinklig zur Bahnachse abschliesst, wodurch jede Schwierigkeit bezüglich der Schwellenlage fortfällt und die Kosten auch nicht wesentlich erhöht werden. Bei Besprechung der Schwellentränkung auf S. 373 hätte die Tränkung von Buchenholz mittelst reinen Theeröls noch erwähnt werden können, da dieselbe doch die einzige Hoffnung auf dauernde Verwerthung von Buchenholz zur Zeit bietet. Diese Imprägnirung beträgt nach dem neuesten Vertrage der preussischen Staatsbahn mit Rütgers in Gotha z. Zt. allerdings noch 2,36 ℳ für die Schwelle. Dieser enorm hohe Preis dürfte aber wohl im Laufe der Zeit herabgesetzt werden.

Alles in allem betrachtet sind die beiden vorliegenden Bände zum Studium sowie zum gelegentlichen Nachschlagen auf das wärmste zu empfehlen und müssen als ein wichtiger und interessanter Zuwachs der technischen Litteratur in Deutschland freudig begrüsst werden. Hoffen wir, dass die übrigen Abtheilungen des Bandes V bald nachfolgen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die Theilstrecke Ilfeld-Netzkater wird mit den Stationen Ilfeld und Netzkater am 7. d. Mts. für den Güterverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von diesem Tage ab gelangt der Abschnitt II und III des Binnentarifs bezüglich dieser Stationen zur Einführung. Die im Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (343J)

Nordhausen, den 5. Februar 1898.

Die Direktion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. November 1896 in Kraft. Er enthält neben einer Aenderung der Tarifbestimmungen neue Frachtsätze für die Station Schallan der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und neue sowie abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Cassel, Erfurt, Halle und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, am 7. Februar 1898. (344)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. treten im Verkehre zwischen Ebeleben, Station der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn, einerseits und den Stationen Frankenthal der pfälzischen Eisenbahnen und Waghäusel der badischen Staatsbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Hierdurch werden die seither bestandenen höheren Frachtsätze für den Verkehr der Station Ebeleben der Hohenebra-Ebelebener Bahn und den vorgenannten südlichen Stationen aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Februar 1898. (345)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 10. Februar 1898 gelangt zum vorgenannten Tarif der Nachtrag V zum Tarifheft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife einzelne neue Verkehrsverbindungen im Verkehr mit der Nebenbahn Hansdorf-Priebus und Rauscha-Freiwaldau, sowie mit der Altdamm-Colberger und Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Ferner kommen durch fraglichen Nachtrag mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie einzelner Ausnahmetarife zwischen den Binnenstationen dieser Nebenbahn und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen zur Einführung.

Ueber die Höhe sämmtlicher, vorstehend erwähnter Frachtsätze ertheilen vom 10. Februar d. J. ab die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 6. Februar 1898. (346)

Namens der betheiligten Verwaltungen:

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab gelangen im oben bezeichneten Verbande zwischen der Station Gross-Wartenberg der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und einer grösseren Anzahl Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen andererseits Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 3. Februar 1898. (347)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Niederfischbach des Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken für den Versand nach sämmtlichen Stationen der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgenommen.

Elberfeld, den 3. Februar 1898. (348)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 9. Februar 1898 treten für die Beförderung von kaustischer Soda ab Saaralben

nach Genf, Monthey und Yverdon direkte Frachtsätze in Kraft. Ferner werden vom gleichen Tage an in das Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) einbezogen: die Station Dammerkirch in die Schnitttabelle A und die Station Vallorbes loco in die Schnitttabelle B des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Steine usw.), sowie die Station Rombach mit einer Schnitttaxe des Spezialtarifs III b in die Schnitttabelle A der allgemeinen Tarifklassen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 3. Februar 1898. (349)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Der durch Nachtrag XVIII vom 1. Januar d. J. zum Heft 1 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 eingeführte Ausnahmetarif 27 erhält mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. folgende Fassung: Ausnahmetarif 27 für die Beförderung von Lampencylindern, unverpackt oder in beliebiger Verpackung, in Sendungen von 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zur Ausfuhr nach Frankreich.

Köln, den 5. Februar 1898. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr. Zu Heft III des oben bezeichneten seit 1. September 1897 gültigen Kohlenausnahmetarifes wird zum 1. März d. J. der Nachtrag I eingeführt, welcher neue, theilweise ermässigte Sätze nach Stationen der Györ-Veszprém-Dombovárer Eisenbahn sowie nach den Stationen Hajmáskér und Veszprém der königlich ungarischen Staatseisenbahnen und Tarifberichtigungen enthält.

Soweit im Verkehr mit Konda, Szaár und von Ratibor Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze bis 31. März d. J. in Kraft.

Der Nachtrag wird in etwa 14 Tagen bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen sein, bis dahin gibt das hiesige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Kattowitz, den 5. Februar 1898. (351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Kohlen, Koks und Koksabfall ab Hausham und Miesbach nach Zirl gelangen mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, im Januar 1898.
Generaldirektion (352)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Gütertarif, Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1898 werden direkte Frachtsätze für Preschen-Schwandorf in den Ausnahmetarif Nr. 35 Abtheilung I und II (Thonerde etc.) aufgenommen.

München, im Januar 1898. (353)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Februar 1898 an tritt im Verkehre von Salzburg nach Pirmasens für Holzstoffpappe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden verwendeten Wagen ein Ausnahmefrachtsatz von 2,68 ℳ für 100 kg in Kraft. Der Ausnahmesatz hat nur Geltung für Sendungen, welche von einer über Salzburg hinausgelegenen österreichischen Station kommen und mit direkten Frachtbriefen aufgegeben sind.

München, im Januar 1898. (354)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. An Stelle des Seehafen-Ausnahmetarifs E 5 auf Seite 56 bis 58 des Gütertarifs für den Binnenverkehr tritt am heutigen Tage ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen in Kraft.

Soweit durch den neuen Ausnahmetarif Frachterhöhungen hervorgerufen werden, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. März d. J. in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Oldenburg, den 1. Februar 1898. (355)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Tarifhefte B 1 bis 5. Vom 15. März 1898 ab erhält die Ziffer 4 des Ausnahmetarifs 8 (Holztarifs) folgende Fassung:

„4. Holzwaaren, grobe (ausgenommen solche, die aus Hölzern der im Spezialtarif 1 bezeichneten Sorten hergestellt sind), folgende:

Roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, soweit dasselbe nicht unter Ziffer 1 der Position „Holz" des Spezialtarifs III fällt, Rundholz, gelocht (Haspelholz), Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Herstellung von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln."

Essen, den 1. Februar 1898. (356)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung tritt im inneren badischen Gütertarif ein Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr von Würzburg nach Mannheim. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 6. Februar 1898. (357)
Generaldirektion.

Am 10. Februar d. J. gelangen zwischen Station Schrimm und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie Neuenhagen und Stettin Ausnahmesätze für Holz des Spezialtarifs II zur Einführung. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 2. Februar 1898. (358)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1898 wird die Station Deutsch-Oth als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 unseres Binnenverkehrs für Eisen und Stahl der Spezialtarife I (Abth. A) und II (Abth. B) nach Alt-Münsterol Grenze und Basel mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

	Abth. A für 100 kg	Abth. B für 100 kg
Deutsch-Oth - Alt-Münsterol Grenze . .	1,60 ℳ	1,26 ℳ
Deutsch-Oth-Basel . .	1,59 „	1,25 „

Strassburg, den 29. Januar 1898. (359)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

2. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 9000 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen V, erhältlich.

Bietungstermin am 21. Februar 1898, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 4. Februar 1898 (360)
Der Bahnchef.

Lieferung von Bekleidungsmaterialien. Die Lieferung von Calmuk, Düffel, blauen, dunkelgrauen, schwarzen und orangefarbenen Tuchen, Sammt, Molton, Serge, Biber, Aermelfutter, Wattirleinen, Nessel, Köpernessel, Taschenköper, Sarsinet, Zanella, Watte, Achselschnüren, Achselstücken, Kragentresse, goldgestickten Kragen und Uniformknöpfen für 1898/99 soll verdungen werden. Termin hierzu ist auf den

24. Februar 1898, Vormittags 10 Uhr,

hierselbst anberaumt.

Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Bekleidungsmaterialien" bis zu angegebenem Termin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können hier eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 45 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden.

Zuschlag wird bis zum 17. März 1898 ertheilt.

Mainz, den 29. Januar 1898. (361)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Lieferung von Werkstattsmaterialien. Die Lieferung von Bindestricken, Bimsstein, Borax, Bremsklötzen, Stahlguss, Kokosdecken, Drahtgewebe, Drahtstiften, Eimern, Eisenguss, Feilen- und Hahnenheften, hölzernen, Glas, Nutzholz, Kitt, Kolophonium, Kupfer, Leder, Messingdraht, Pappe, Röhren, eisernen, Roststäben, Unterlagsscheiben, eisernen, Schmirgel und Schmirgelleinen, Holzschrauben, Schrauben mit Muttern, rohe und bearbeitete, Schwämmen, Siederöhren, Kuppelungsspindeln, Spiritus, Splinten, Sprungfedern, Stahldraht, Hammerstielen, Hacken-, Besen-, Schaufelstielen und Weissblech für 1898/99 soll verdungen werden. Termin hierzu ist auf den 24. Februar 1898, Vormittags 10 Uhr, hierselbst anberaumt. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Werkstattsmaterialien" bis zum angegebenen Termin einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können hier eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau bezogen werden. Zuschlag wird bis zum 16. März 1898 ertheilt.

Mainz, den 28. Januar 1898. (362)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

3. Offene Stellen.

Für unser Tarifbüreau wird ein Betriebssekretär, welcher im Tarif-, Kontrol- und Abferti-

gungsdienst erfahren ist, zu möglichst sofortigem Eintritt gesucht.
Meldungen nebst Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche baldigst einzureichen.
Soldin, den 4. Februar 1898. (363)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

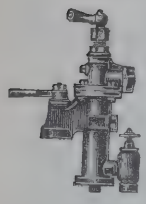
Holländische Eisenbahn. Verkauf einer ausrangirten Lokomotive und ausrangirter Wagen. Eine Lokomotive, 1 Gepäckwagen, 3 Viehwagen und 45 Güterwagen sollen am Montag, den 21. Februar 1898, durch Submission verkauft werden.
Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central-Administrationsgebäude, Droogbak, Amsterdam.
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt. (364).

Anzeigen.

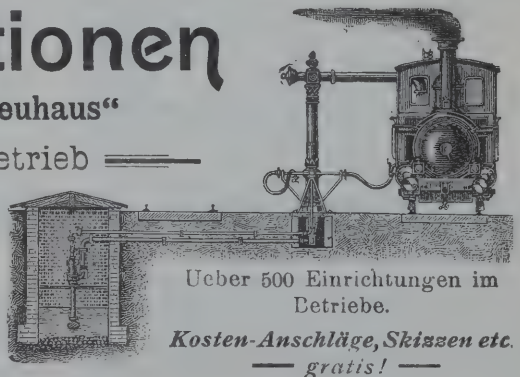
Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Wasserstationen
mit Pulsometer „Neuhaus“
oder Elevatorbetrieb



Locomotiv-Injector
„System Neuhaus“
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— *gratis!* —

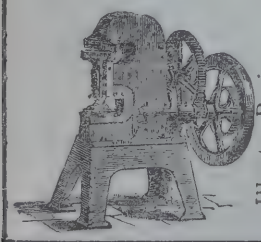
M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

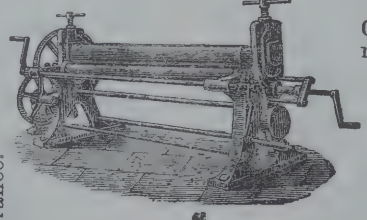
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland

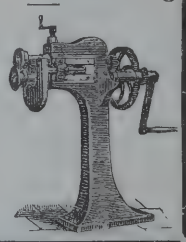


Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Jahresproduction 7500 Maschinen.

Handgeschmiedete Schienennäge
liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

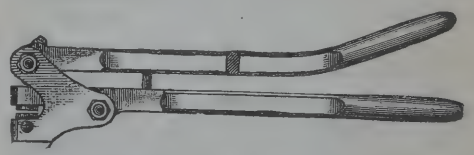
Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 63/64.

Alle Pflanzen
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 3. Jahrgang 1898. Berlin, am 12. Februar 1898.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A	3	1	Eimer	Gelee —	12	1	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
2	A B	4064	1	Pack	8 blau emaill. Blecheimer	9,5	2	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
3	A C	5	1	Ballen*)	Kunstwolle —	33	3	Thorn	K. E.-D. Bromberg	*) in Leinen.
4	A E G	874	1	Kiste	eis. Riemenscheibe —	25	4	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
5	A K	100	1	Ballot	4 Bund Scharniere —	10	5	Hannover	K. E.-D. Hannover	
6	A G	1018	1	Kiste	2 Blechgefässe —	5	6	Aachen	K. E.-D. Köln	
7	A H	60045	1	Kollo	Ambos —	93	7	Köln-Ger.	„	
8	A L	—	1	Sack	Malzkaffee —	67	8	Pirna	Sächsische Stsb.	
9	A M	1051	1	Korb	Flaschen —	21	9	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
10	A R	6383	1	Kübel	Käse —	66	10	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
11	A R	9882	1	Kiste	leer —	13	11	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
12	A S	1	1	„	Eisenwaaren —	84	12	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
13	A S	—	1	Sack	Pflaumen —	9,5	13	Bonn	K. E.-D. Köln	
14	A R 15 ausserdem noch signirt: F E E 75 Trier — E 10		1	Kiste	Wein in Flaschen —	29	14	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
15	A V G	—	1	Sack	Samenkörner —	60	15	Lodelinsart	Grand Central Belge	
16	A W	1	1	Kiste	2 leere Kisten —	42	16	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A Z	924	1	Pack	24 mess. neu pol. Kleiderhalter	13	17	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
18	B	20	1	„	Säcke —	7	18	Aachen	K. E.-D. Köln	
19	B	4	1	Sack	Hörner —	27	19	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
20	B	45613	1	Kiste	10 Pack Bürstenhalter, 12 Pack Schaumschläger, 10 Schachteln Blechkanonen, 1 Packet Notizbücher	—	20	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
21	B	1029	1	„	22 Bunde Tintengläser	33	21	„	„	bekl.: Wiesbaden
22	B	9162	1	„	leer —	10	22	„	„	Hannover.
23	B	11	1	Kübel	gefüllt —	15	23	Raubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	B	—	2	Säcke	Erbsen —	50	24	Oret	Grand Central Belge	
25	B B	8410	1	Kiste	Zündhölzer —	44	25	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
26	B B	1572	1	Stange	Stahl —	14	26	Köln-Ger.	„	
27	B E	46585	1	Kiste	? —	21,5	27	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
28	B H	9778	1	„	leere Flaschen —	22	28	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
29	B M	38956	1	„	photogr. Hintergrund	7	29	Frankfurt H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	B M	1/2	2	—	l. Weidenkörbe —	7,5	30	Bennigsen	K. E.-D. Hannover	*)
31	B S	4046	1	Kiste	eis. Radschrauben —	176	31	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
32	C	11	1	—	cyl. geformt. Eisentheil	54	32	Dresden-N. I.	Sächsische Stsb.	
33	C	1445	1	—	eis. Rohr, gebogen —	—	33	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
34	C B C W	31	1	Sack	leere Säcke —	14	34	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
35	C C L	1414	1	Ballen	Gewebe —	57	35	Anvers Süd	Grand Central Belge	
36	C K	829	1	Kiste	Messingrohre —	—	36	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	C R	5186	1	„	Werkzeug —	45	37	Crefeld	K. E.-D. Köln	
38	C S	—	6	—	Korbdeckel —	15	38	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
39	C W	5994	1	Kiste	Stroh —	13	39	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
40	D B G	1947 2070	2	—	leere Fässer —	13 15	40	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	D C	124	1	Kiste	Butter —	30	41	Elberfeld-Steinb.	K. E.-D. Elberfeld	
42	De R	—	1	—	alte eis. Schiebkarre	20	42	Düsseld.-Bilk	„	
43	D F T	5212	1	Pack	2 Rohrstühle —	8	43	Bremen	K. E.-D. Hannover	
44	E	6	1	Kollo	Schranktheile —	2	44	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	

*) Bez.: Ernst Meyer, Hannover, Weinhandlung.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	E A M	4492	1	—	leere Kiste —	46	45	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	E A N	2529 / 2530	2	—	Schulbänke —	54	46	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
47	E A U	1527	1	Verschlag	2 Puppenwagen —	15	47	Strassburg	Reichsbahn	
48	E B	76	1	Kiste	gefüllt —	45	48	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
49	E J	11	1	—	l. Reisekorb —	8	49	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
50	E G	9668	1	Kiste	gefüllt? —	19	50	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Nürnberg C. / Berlin.
51	E G	5926	1	Harrass	Hohlglas —	62	51	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
52	E S S	6872	2	Stück	Streichbretter —	11	52	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	bekl.: Niesky 8./10. / Hannover.
53	E W	3452	1	Kiste	leer —	15	53	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
54	E W A	—	1	Sack	Reismehl —	40	54	Bremen	„	
55	E W N	883	1	Kiste	Zuckerwaaren —	72	55	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
56	E S	46	1	Kollo	leerer Verschlag —	60	56	Aachen	K. E.-D. Köln	
57	E & N	9957	1	„	Zimmerschaukel —	5	57	Köln-Ger.	„	
58	F	—	1	Pack	aufgetrennte Säcke —	48,5	58	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Bassum / Hannover.
59	F G	—	2 / 3	—	Oefen — / lose Ofentheile —	124	59	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	F H B R	61819	1	—	leeres Bierfass —	—	60	Karlsruhe	Badische Stsb.	
61	F H	745	1	Zarge	gefüllt (Thonwaaren)	97	61	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
62	F J	531	1	—	leere Kiste —	39	62	Wickrath	K. E.-D. Köln	
63	F L	2638	1	—	leeres Fass —	7	63	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	F M & C	—	1	Kiste	Fahrradtheile —	23	64	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
65	F S	16	1	Koffer	? —	12	65	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
66	F S	14	1	Ballen*)	Papiertapetenborden	7,5	66	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*) in Papier.
67	F S & C	4662	1	—	l. Klavierkiste —	98	67	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
68	G	107	1	—	l. Weinfass —	10	68	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
69	G E	30006 / 07	2	Kisten	leer —	—	69	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	G F M	51	1	Bund	Gewebe —	67	70	Mülhausen	Reichsbahn	
71	G G	546	1	—	leere Kiste —	7,5	71	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
72	G H	100	1	Packet	Filze —	10	72	Düren	K. E.-D. Köln	
73	G L	381	1	Kiste	50 Gläser Kaffeeessenz	21	73	Czersk	K. E.-D. Danzig	
74	G L	8431	1	„	Kaffeeessenz —	20	74	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	beschr.: Frankfurt a/M.
75	G P	1444	1	„	leer —	—	75	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
76	G R	1411	3	Pack	Stühle —	—	76	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
77	G S	33999	1	Hobbock	Maschinenfett —	25	77	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	Berlin.
78	G S	6088 / 6092	2	—	leere Oelfässer —	81	78	Braunschweig Westbahnhof	Braunschw. Landes-E	beschr.: Hameln.
79	G S	111	1	Bund	Raffinirstahl —	50	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	G S	914	1	Kiste	leere Flaschen —	15	80	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
81	G T	37394	1	„	Zuckerwaaren —	33	81	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
82	H	—	1	—	eisernes Gitter —	12	82	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
83	H	40	1	—	leeres Fass —	24	83	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
84	H	—	1	Bund	T-Eisen —	31	84	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
85	H	4	1	Kiste	? —	—	85	Büdingen	„	
86	H A K	1	1	„	gefüllt —	27	86	Gemünden	Bayerische Stsb.	Trebisonde beschrieben.
87	H B	39188	1	„	Conditoreizucker —	55,5	87	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
88	HB	5505	1	„	leer (beschrieben Leipzig)	29	88	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
89	H B E	N 12	1	—	Bindekette 3,7 m lg.	5,5	89	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
90	H J	9307	1	Kiste	Stroh —	34	90	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
91	H L	361	1	Kollo	alte bemalte Vorhänge einer Schaubude	20,5	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
92	H M	711	1	Kiste	leere Flaschen —	30	92	„	„	bekl.: Bad Nenndorf / Hannover N.
93	H M J E	454	1	Fass	Cognak —	59	93	Heinsberg	K. E.-D. Köln	
94	H R	2128	1	—	leere Kiste —	27	94	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
95	H S	734	1	Kollo	Maschinentheile —	5	95	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
96	H S	3807	1	Sack	Holzstifte —	25	96	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
97	H S & Cie	5306	1	Kiste	gefüllt —	27	97	Novéant	Reichsbahn	
98	H T	—	6	Stück	eiserne Kessel —	14	98	Venlo K. M.	K. E.-D. Münster	
99	H T H	95 Köln	1	Ballen	Baumwollgewebe —	16,5	99	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
100	H U	8	1	—	eis. Bratofen —	—	100	Saargemünd	Reichsbahn	
101	H W	100	1	Sack	Kartoffeln —	65	101	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
102	J C	—	1	Kollo	eis. Ofenplatte —	12	102	„	„	
103	J D	50	1	Kiste	leer —	18	103	Eberbach	Badische Stsb.	
104	J E	4273	1	—	Lampengewicht —	6	104	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
105	J R	15	1	Ballen	Leder —	13,5	105	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
106	J S	—	1	Pack	Weiden —	8	106	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	bez. Annaberg.
107	K	—	1	Verschlag	Ofen —	90	107	Hanau Nord	K. E.-D. Frankf. a/M.	
108	K	5	1	—	l. Blechkanne —	—	108	Sachsenhausen	„	

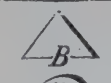
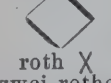
Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	K	—	1	Kollo	eis. Kessel —	36	109	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
110	K (undeutlich)	—	1	—	leeres Oelfass —	38	110	Bremen	„	
111	K & C	540	1	Ballot	gefüllt —	107	111	Basel	Badische Stsb.	
112	K & C	7069	5	—	eis. Spindeln —	61	112	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
113	K E D	9 a	1	Kollo	Lagertheil —	9,5	113	Tempelhof Rang.-B.	K. E.-D. Berlin	
114	K M G	3224	1	Verschlag	leer —	—	114	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
115	K P E V	42	1	—	eis. gebr. Bremsklotz —	—	115	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
116	K S	V	1	Pack	Körbe —	—	116	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
117	L	—	3	—	Gusseisentheile —	14	117	Bremen	K. E.-D. Hannover	
118	L	4	1	—	eis. Ofentheil —	1	118	Bremen Freibez.	„	
119	L	—	1	—	eis. Brunnenbohrer —	48	119	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
120	L B	63	1	Ballen	? —	68,5	120	Glogau	K. E.-D. Breslau	
121	L B	1	1	„	Säcke —	33	121	Altenkirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	L L	—	1	Packet	Gussräder —	14	122	Aachen	K. E.-D. Köln	
123	L L	30	1	Kiste	kl. Fliegenschrank —	29	123	M.-Gladbach	„	
124	L P	722	1	Bund	9 Stück Griffstahl —	50	124	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
125	L P C	193	2	„	Stahl —	104	125	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
126	L R	7239	1	Kiste	Käse —	43	126	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
127	L T	—	1	„	Speck —	273	127	Hasselt	Grand Central Belge	
128	M	—	2	Gestelle	Rollmöpse —	70	128	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
129	M	595	1	Kiste	volle u. leere Bierflaschen	35	129	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	**)
130	M	14	1	„	mess. Lampenarme u. Blechteller	10	130	„	„	beschr.: Hannover.
131	M	20	1	—	l. Bierfass —	22	131	Forchheim	Bayerische Stsb.	
132	M	—	1	—	l. Milchkübel —	4	132	Deisenhofen	„	
133	M B (eingebrannt)	483	1	Fass	leer, gebraucht —	26	133	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
134	M C	8118	1	Kiste	Glasflaschen —	8,5	134	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
135	M C	2265	1	„	leer —	16	135	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
136	M C	40	2	—	Ambosse —	519	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	M G	10/11	2	Pack	leere Ruthenkörbe —	50	137	Kappel	Sächsische Stsb.	
138	M J	893 3	1	Sack	getrocknete Därme —	12	138	Burgundstadt	Bayerische Stsb.	beklebt: Alfeld Hannover.
139	M P	16	2	Kisten	leere Flaschen —	34,5	139	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
140	M S	3399	1	Kiste	Wein —	27	140	München C.	Bayerische Stsb.	
141	M Sch	11	1	„	Umzugsgut —	24	141	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
142	N	2	1	—	leere Kiste —	?	142	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
143	N S	637	1	—	leere Kiste —	21	143	Radolfzell	Badische Stsb.	
144	N S	—	1	—	eiserner Rost —	2	144	Diedenhofen	Reichsbahn	
145	O	56	1	Fass	Sardinen —	5	145	Altdorf	Bayerische Stsb.	
146	O K C	—	1	Sack	Korken —	12	146	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
147	O L	—	1	Kollo	gesalzene Haut —	20	147	Diedenhofen	Reichsbahn	
148	O T	113/15	2	—	leere Kisten —	—	148	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	***)
149	O T G	2940	1	Kiste	Eisenwaaren —	32	149	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
150	P	3	1	—	Haut —	35,5	150	Schweinfurt St.	Bayerische Stsb.	
151	P F	934	1	Bund	Stahl —		151			
152		934	1	Kiste	? —	—	152	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
153	P H	5563/4	2	Kisten	Maccaroni —	24	153	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
154	P H	—	1	Kiste	Nudeln —	14,5	154	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
155	P K	3292	2	rohe	Vertikos —	118	155	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
		3353	1	roher	Schrank —	92				
156	P L H W A	1 — 2	1	Sack	Kaffee —	62	156	Gera	„	
157	P M	I	1	Fass	leer —	31	157	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
158	P M	2463	1	Kiste	leer —	10	158	Aachen	K. E.-D. Köln	
159	P S	223	1	„	gefüllt —	—	159	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	P S	3679	1	„	Bügeleisen u. Reibmaschinen	77	160	Ottweiler	St. Johann-Saarbr.	
161	P S	9	1	—	leeres Fass —	15	161	Grevenbroich	K. E.-D. Köln	
162	P T	1241	8	—	eis. Kugelgewichte —	—	162	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
163	P T	2951	1	Ballen†)	Gewebe —	29	163	Thorn	K. E.-D. Bromberg	†) in Leinen.
164	R	II	1	Musterkoffer	? —	35	164	Sömmerda Gep.-Abf.	K. E.-D. Erfurt	Gepäckzettel Nr. 137.
165	R	255	1	Bund	Eisenstangen —	46	165	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
166	R	—	10	Tafeln	Riffelblech —	180	166	Schlettstadt	Reichsbahn	
167	R	?	1	Korb	Feigen —	15	167	Soest Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	
168	R	32293	1	—	schwarzer Besenstiel	0,5	168	Osnabrück Hptb.	„	in braunem Papier.
169	R B	10702	1	Fass	leer —	13	169	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
170	R B	2	1	Kiste	Packheu —	36	170	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
171	R F	3411	1	Pack	3 Gewichte (Kugeln)	7	171	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	R G	1124	1	Kiste	leer —	15	172	Bremen	K. E.-D. Hannover	

*) Bekl.: Lützenburg/Hannover und Lübeck/Hannover.
**) Beschr.: Hannover. Alte Beklebung Chemnitz 9/11.
***) Beschrieben: Obstverwerthungsanstalt m. b. H./Teterow.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
173	R P	12	1	Kollo	Schnittergut —	14,5	173	Wentschow	Meckl. Friedr. Franzb.	
174	R P	540	1	Kiste	Packstroh —	90	174	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
175	S	20261	1	Korb	gefüllte Flasche —	37	175	München Cent.	Bayerische Stsb.	
176	S	20261	1	„	Blechflaschen —	38	176	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
177	S A P R N	151	1	Fass	gefüllt —	184	177	Augsburg	Bayerische Stsb.	
178	S B & C	21618	1	Kiste	eis. Verbindungstheile —	—	178	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
179	S C	1876 1888	2	Kisten	Holzwolle —	46 46	179	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
180	S & N	9041	1	Ballen	Mandeln —	49	180	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
181	S & O	4408	1	Fass	leer —	55	181	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
182	S R	1	1	Sack	Korinthen —	48	182	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
183	St	20. 1	1	Pack	leere, alte Säcke —	86,5	183	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
184	S W	6711/12	2	Ballen	Baumwollwaaren —	120	184	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
185	S & Z	9841	1	—	l. Oelfass —	40	185	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
186	T P	984	1	Korb	Packmaterial —	7	186	Walcourt	Grand Central Belge	
187	T S	328	1	Rolle	Packleinen —	65	187	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
188	T S	911	1	„	Packleinen —	58	188	„	„	
189	T T	831	1	Sack	Stroh —	25	189	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
190	V	11	12	Pack	Stabeisen —	—	190	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
191	V D	3	1	Sack	Kartoffeln —	26	191	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
192	V J	285	1	Fass	leer —	14	192	Colmar	Reichsbahn	
193	v R	367	1	Ballen	Wollstoff (Tuch) —	42	193	Münster i. W.	K. E.-D. Münster	
194	W	4	1	—	Lampenkugel —	—	194	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
195	W C	7344	1	Bund	Hohlglas —	—	195	Barmen-Rittersh.	„	
196	W & C	1004	1	Kiste	gusseis. Schraubenschlüssel	15	196	Hagen	„	
197	W E B	11	1	„	leer —	?	197	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Cassel 22/11. Hannover.
198	W H	—	1	Korb*)	Steppdecken u. Kissen	—	198	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankft. a/M.	*) in Packtuch.
199	W K	5919	1	—	leere Kiste —	—	199	„	„	
200	W O	—	1	Harrass	leer —	14	200	Bremen	K. E.-D. Hannover	
201	roth W W & 995 v 38	—	1	—	eis. I-Träger —	74	201	Hannover N.	„	
202	W W	640	1	Kiste	eis. Schraubenmuttern	23	202	„	„	beschr.: Hannover.
203	W W	808	1	„	eis. Schraubenmuttern	41,5	203	„	„	
204	W Z	—	1	Kollo	Gepäck —	10	204	Köln H. B.	K. E.-D. Köln	
205	Z	1	1	—	l. Glasballon —	14	205	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
206	P O Amsterdam	205 —	1	Fass	leer —	51	206	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
207	W. Biermann, Papierhandlung Hannover	—	1	„	leer —	5	207	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
208	Gg. Böhning Hannover	—	1	Kiste	leere Flaschen —	16,5	208	„	„	bekl.: Wieren Hannover.
209	Brandstempel Bornemann Hannover	—	1	Fass	leer —	14	209	„	„	
210	F. Braun	—	1	„	leer —	20	210	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	Jos. Busch	3254	1	„	leer —	28	211	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
212	Edner	—	1	Pack	Hufnägel —	22	212	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
213	Fischel's Söhne Niemes, Böhmen	—	1	—	Decke —	—	213	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
214	Frankfurt a/M. Staats-Güterb.	—	1 Korb 1 Sack 1 Pack		Kleider —	40	214	Frankfurt H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	F. K. Förderstedt	—	1	—	Kofferuntersatz —	3	215	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
216	E Geseke	—	1	—	Rohr —	4,5	216	Geseke	K. E.-D. Münster	
217	Glaumer	448	1	—	l. Bierfass —	—	217	Karlsruhe	Badische Stsb.	
218	Gottschalk & Co.	4945 5293 5901	3	Stück	Wagendecken —	—	218	Nordhausen Eilgutabf.	K. E.-D. Cassel	
219	Isidor Gump. Ulm	—	1	Sack	Gerste —	50	219	Kempten	Bayerische Stsb.	
220	Hannover	—	1	Kollo	Lampen-Gewichte —	5	220	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
221	Glas Hannover	833 —	1	Kiste	leer —	25	221	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
222	Hoffmann	202	1	Kollo	Zinkflasche gefüllt —	62	222	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
223	W. Hümme Köln	—	1	Sack	leere Säcke —	7	223	Hannover P.	K. E.-D. Hannover	
224	Gustav Justi	—	1	—	Stuhl in Leinen —	14	224	Diez a. d. Lahn	K. E.-D. Frankft. a/M.	
225	Köln rrh.	1085	1	—	Kette —	25	225	Gemünden	Bayerische Stsb.	
226	Aktien Malzfabrik Kienberg	—	1	Pack	Säcke —	35	226	Teutschenthal	K. E.-D. Halle a/S.	
227	W. Kuhl	—	1	Sack	leere Säcke —	28	227	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
228	Naumann Freiberg	—	1	Pack	alte Säcke —	16	228	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
229	Prestel	—	1	—	leere Kiste —	30	229	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
230	Gebr. R.	29011	1	—	Puppenwagen —	2	230	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	**)
231	Röttingen	105	1	—	leere Kiste —	2,5	231	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
232	Ropp	—	1	—	leeres Fass —	—	232	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	J. S. Schlok	5965	1	Fass	leer —	20	233	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
234	Schumacher	167	3	Säcke	Hafergrütze —	153	234	Crefeld	K. E.-D. Köln	
235	L. Schumann	—	1	Pack	Säcke —	20	235	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
236	Schumann & Kriewitz Planfabrik Magdeburg	205	1	—	Decke —	55	236	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
237	Ch. Streng	—	1	Fass	leer —	15	237	Sachsenhausen	K. E.-D. Franfk, a/M.	
238	Gebr. Ufer	—	2	Stäbe	Stahl —	6,5	238	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
239	Arthur Ulrich Gerber	—	1	Koffer	Wäsche —	7	239	München C.	Bayerische Stsb.	
240	E. Zorn	213	1	—	leeres Bierfass —	—	240	Karlsruhe	Badische Stsb.	
241	Zimmermann Nachf. Danzig	—	1	Bund	6 Stangen Rundeisen	27,5	241	Lauenburg i/Pom.	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
242	—	4	2	—	Maschinentheile —	10	242	Jagstfeld	Badische Stsb.	beschr.: Hannover.
243	—	10	1	—	Milchkanne von Blech —	—	243	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
244	—	12	1	Sack	Kartoffeln —	25	244	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
245	—	14. 15	2	Stück	⌊-Eisen —	81	245	Wesel	K. E.-D. Münster	***)
246	XXI	1	1	Kollo	Viehgitter —	—	246	Crefeld	K. E.-D. Köln	
247	—	35	1	—	Ofenthür —	2,5	247	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	110	1	—	Wagendecke —	—	248	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	—	117	1	—	Decke —	—	249	Limburg	„	
250	—	175	1	Korb	Wäsche und Kleider	17	250	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Gepäckstück
251	—	185	1	—	Plan (Wagendecke) —	36	251	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
252	—	217	2	Kolli	gusseis. Maschinentheil.	21	252	Köln H.B.Gep.Abf.	K. E.-D. Köln	
253	—	362 / 108	1	—	Eisenplatte —	8	253	Aachen	„	
254	—	413	1	Packet	Mustertuch —	—	254	Köln H.B.Gep.Abf.	„	
255	—	426	2	—	zusammengebundene alte Bilderrahmen	8	255	„	„	
256	—	724	1	Korb	leere Flaschen —	28	256	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
257	—	1022	1	Gestell	(Holzbrett mit 4 Füssen)	13	257	Lauterbach in Hessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
258	—	1201	1	—	Vorhängschloss —	—	258	Regensburg	Bayerische Stsb.	
259	—	2832	1	Verschlag	Spiegel —	30	259	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
260	—	24 / 3748	1	Kiste	(mit Zollverschluss) —	—	260	Frkfrt. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
261	—	6127	1	Fass	Wein —	29	261	Rüdesheim	„	
262	—	10754	2	—	Rollwagen —	—	262	Camberg	„	
263	—	64239	1	Tisch	(emballirt) —	32	263	Landshut	Bayerische Stsb.	
264	—	83193	1	—	1. Champagnerkorb —	19	264	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	†)
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
265	B.	9290/91	2	—	leere Kisten —	—	265	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
266	LG	4433	1	Ballen	Bettfedern —	7	266	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	

*) Beschr. Hannover alte Beklebung Berlin 25/11.
**) Versender Gebr. Reichstein, Brandenburg.
***) 3,40 u. 1,45 m lang, 0,16 m breit u. 0,06 Höhenseiten.
†) Alte Adr. Deutz & Geldermann.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
267		5584	1	Kiste	Zucker —	—	267	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
268		143, 144 145	3	Fässer	Oel —	754	268	Herdecke Vorh.	„	
269		6536	1	Kiste	leer —	17	269	Hanau Nord.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
270		3352	1	Pack	13 Stück eis. Schraubenschlüssel	15	270	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
271		7086	1	„	weisses Papier —	17	271	„	„	
272		—	3	—	Gussscheiben —	14	272	Aachen	K. E.-D. Köln	
273		744 Köln	1	Rolle	Packleinen —	27	273	Köln-Ger.	„	
274	roth X	—	1	—	Roststab —	0,5	274	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	4,60 m lg., 4 cm breit, 2 cm hoch.
275	zwei rothe Striche	—	1	Stange	Eisen —	—	275	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
276	grün /	—	2	Kolli	Laschen —	15	276	Finsterwalde	„	
277	/ roth	—	4	—	Winkeleisen —	—	277	Zwickau	Sächsische Stsb.	
278	— roth	—	1	—	eisernes Rohr —	5	278	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
279	gelber Strich	—	14	Stück	Bratpfannen —	33	279	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
280	weiss X	—	1	Kollo	Ofentheile —	10	280	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
281	—	—	1	—	Achse —	—	281	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
282	—	—	1	—	Achsbuchse —	5,5	282	Stolberg	K. E.-D. Köln	
283	—	—	7	—	Aschkasten —	4	283	Soest	K. E.-D. Münster	seit Dezember 1897.
284	—	—	1	—	hölz. Aufsatz zum Schreibtisch	2	284	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
285	—	—	1	—	gusseis. Ausguss —	10	285	Wiesbaden	„	
286	—	—	1	Bund	100 Stück eis. Bänder (aus je 2 Theilen mit Schrauben bestehend)	9	286	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
287	—	—	1	—	Blechkübel, leer —	2	287	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
288	—	—	1	—	Brunnensaugrohr (Eisenrohr mit Messingmantel) 3,48 m lang	15	288	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	auf der Strecke Osnabrück-Vehrte gef.
289	—	—	4	Kolli	tannene Bohlen —	74	289	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
290	—	—	1	Kollo	Brecheisen —	—	290	Crefeld Eilg.	K. E.-D. Köln	
291	—	—	1	—	eis. Brechstange —	8	291	Nienburg a/S.	K. E.-D. Magdeburg	1,30 m lg.
292	—	—	10	—	Bretter —	—	292	Düren	K. E.-D. Köln	
293	—	—	1	—	eis. Buchse mit Haken	4	293	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
294	—	—	1	Sack	alte leere Cementsäcke	17	294	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
295	—	—	1	Kollo	Klavierstuhl —	4	295	Frankfurt a/M. Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	—	1	—	Deckel —	2,5	296	Frkfrt. a/M. H.	„	
297	—	—	1	—	Decke —	—	297	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
298	—	—	1 Kollo 6 Stück		Decken — Leinen —	—	298	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
299	—	—	1	Packet	Düten aus braunem Papier	4	299	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
300	—	—	1	Stange	Eisen —	6	300	Augsburg	„	
301	—	—	5	Bund	Eisen —	80	301	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
302	—	—	2	Stück	T-Eisen —	14	302	Niederrödern	Reichsbahn	
303	—	—	6	Stäbe	Eisen —	60	303	Bamberg	Bayerische Stsb.	4,40 m lg.
304	—	—	1	Korb	Eisen —	103,5	304	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	91 cm hoch, 1,32 m breit, 32 mm stark.
305	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	22	305	Wustermark	K. E.-D. Magdeburg	
306	undeutlich	—	2	Kolli	Eisenbleche —	106	306	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	Stück	Eisenblech (0,88 m br., 1,05 m lg.)	15	307	Beckum Egl.	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
308	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	10	308	Goch	K. E.-D. Köln	
309	—	—	3	Rollen	Eisendraht —	—	309	Simpelveld	Grand Central Belge	
310	—	—	1	Ring	Eisendraht —	35	310	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	1	—	Eisenplatte —	—	311	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
312	—	—	120	lose	Eisenplatten —	—	312	Strassebersbach	„	
313	—	—	1	Bund	2 Eisenschienen —	—	313	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
314	—	—	1	—	Eisentheil —	2	314	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	85 cm lg., 10 cm breit.
315	—	—	1	—	Eisenstab —	15,5	315	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
316	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (eis. Griffe)	60	316	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
317	—	—	1	—	l. Erdölfass —	32	317	Ulm	Württemberg. Stsb.	
318	—	—	1	Stück	Façoneisen —	4	318	Stolberg	K. E.-D. Köln	
319	—	—	1	Kollo	Fahrradhalter von Eisen	4	319	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
320	—	—	1	Fass	leer —	14	320	Cottbus	K. E.-D. Halle	*)
321	—	—	1	„	leer —	31	321	Vehrte	K. E.-D. Münster	**)
322	—	—	3	Kolli	Flacheisen —	30	322	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
323	—	—	1	Stange	Flacheisen —	9	323	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
324	—	—	1	Stab	Flachstahl —	11	324	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	Sack	Flanelltuche —	37	325	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
326	—	—	1	Kollo	Füllofenobertheil —	18	326	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
327	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	3	327	Paderborn	K. E.-D. Münster	
328	—	—	1	Sack	Garn —	12	328	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
329	—	—	1	—	Gasrohr, 4,8 m lg. —	22	329	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
330	—	—	1	Bund	Gasrohre —	20	330	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
331	—	—	1	Sack	Gerste —	34	331	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
332	—	—	3	Säcke	Gerste —	268	332	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
333	—	—	1	Sack	Getreide- u. Kartoffelsäcke	32	333	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
334	—	—	1	„	Getreidesäcke —	32	334	„	„	
335	—	—	1	Korb	l. Glasballon —	7	335	„	„	
336	—	—	6	—	Gussstücke —	60	336	Neuss	K. E.-D. Köln	
337	—	—	1	Parthie	Gusseisentheile (eis. Füsse u. Rahmen für Sicherheitsschlösser)	80	337	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	Kollo	Gusseisen —	7	338	Stolberg	K. E.-D. Köln	
339	—	—	1	„	Handlaterne —	1	339	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
340	—	—	1	—	Handlaterne —	?	340	Lüneburg	„	
341	—	—	1	—	Handwagen —	—	341	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	vierrädrig mit Bremse.
342	—	—	1	Sack	Haut —	29	342	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
343	—	—	3	—	Herddeckel —	—	343	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	4	—	Herdringe	5	344	Vohwinkel	„	
			1	—	Herdplatte					
345	—	—	1	Pack	Herdfüsse —	2	345	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
346	—	—	1	Bund	Hohlglas —	7	346	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
347	—	—	1	Packet	Holzbrettchen —	13	347	M. Gladbach	K. E.-D. Köln	
348	—	—	2	—	Holzdeckel —	1	348	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
349	—	—	1	—	Holzrahmen 48 × 60 cm gross	3,5	349	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	in Gitterform, braun polirt.
350	—	—	1	—	Holzstück mit eis. Lager	22	350	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	Form eines spitzen Winkels.
351	—	—	1	Sack	Holzspunde —	52	351	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
352	—	—	4	—	Holzverschläge —	40	352	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
353	—	—	1	Sack	Holzwaaren —	25	353	Elberf.-Steinb.	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	3	Kolli	Hufeisen —	2	354	Herbesthal	K. E.-D. Köln	
355	—	—	1	—	lebendes Huhn —	?	355	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
356	—	—	1	Pack	Jalousieführer —	—	356	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
357	—	—	1	Sack	neue Kaffeesäcke —	8	357	Frankfurt H.	„	
358	—	—	3	Stück	frische Kalbfelle —	20	358	Zabern	Reichsbahn	
359	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	59	359	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
360	—	—	3	—	Kartoffelsäcke —	—	360	Frankfurt H.	„	
361	—	—	1	Sack	Kartoffeln u. Steckrüben	71	361	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
362	—	—	1	—	Kette —	—	362	Geldern Rh.	K. E.-D. Köln	
363	—	—	1	Korb	Ketten —	15	363	Soltau	K. E.-D. Hannover	
364	—	—	4	Kolli	hölz. Kinderstühle —	8	364	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
365	—	—	1	—	leere Kiste —	—	365	Herbesthal	„	
366	—	—	2	—	Kistenbretter —	—	366	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	ca. 5,0 m bezw. 5,6 m lang.
367	—	—	1	Pack	3 Klappstühle —	20	367	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	Korb	leer mit aufgebundenem Tuche	5	368	Marxgrün	Bayerische Stsb.	
369	—	—	2	Körbe	leer —	9	369	Friedberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	aus Weidengeflecht.
370	—	—	1	Pack	leere Körbe —	7	370	Limburg	„	
371	—	—	1	Kollo	2 leere Körbe —	3	371	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
372	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	86	372	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
373	—	—	1	Pack	Kohlenlöffel —	9	373	Soest	K. E.-D. Münster	
374	—	—	1	Packet	Kohlenlöffel mit Stiel	15	374	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
375	—	—	1	Bund	24 Kohlenlöffel —	9	375	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
376	—	—	1	Sack	Kuhschwänze —	22	376	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
377	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	3,5	377	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
378	—	—	1	Sack	Lohe —	40	378	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
379	—	—	1	„	Lumpen —	34	379	Rheine	K. E.-D. Münster	***)
380	—	—	2	Säcke	Mais —	172	380	München Ostb.	Bayerische Stsb.	von Venedig.

*) Trommelartig, neu in Papier gehüllt.
**) Auf d. Strecke Belm-Vehrte gef.; von einer Wagenladung leerer Fässer des Zuges 1537 am 10/1 J. herabgefallen.
***) Am 15/1. d. J. bei Revision des Freiladegleises gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
381	—	—	1	—	Maschinentheil —	3	381	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
382	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	3	382	Metz Eilgut	Reichsbahn	
383	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	—	383	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	
384	—	—	6	Kolli	eis. Maschinentheile, ovale durchlöcherte Platten	10	384	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
385	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	15	385	Neuss	K. E.-D. Köln	
386	—	—	2	Stangen	Messingdraht —	0,5	386	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
387	—	—	1	—	Messingrohr (Herdstange)	0,5	387	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	1	Pack	5 Messingstäbe u. 10 Schrauben mit Messingösen	8	388	Halle a. S.	K. E.-D. Halle	
389	—	—	2	„	Nähmaschinen-Untergestelle	88	389	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
390	—	—	1	Korb	Niete —	98	390	Meppen	K. E.-D. Münster	seit 21. 1. d. J.
391	—	—	1	Kiste	Nudeln —	—	391	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
392	—	—	1	Sack	Obst —	23	392	Stuttgart Gep. B.	Württemberg. Stsb.	
393	—	—	1	—	schwarz lack. Ofenrohr	—	393	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
394	—	—	7	—	Ofentheile —	14,5	394	Hanau Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
395	—	—	1	Kollo	Bruch-Ofentheil —	2	395	Frankfurt H.	„	
396	—	—	1	—	Pferdekette —	—	396	Neuss	K. E.-D. Köln	
397	—	—	1	—	zerrissener Privatplan	28	397	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
398	—	—	1	—	Puppenwagen —	4	398	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
399	—	—	1	Ballen	Putzstein —	58	399	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
400	—	—	1	Stab	Quadrateisen —	70	400	Hannover	K. E.-D. Hannover	
401	—	—	1	—	viereckiger leerer Reisekorb	3	401	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
402	—	—	9	—	eiserne Ringe —	3,5	402	Walhallastrasse	Bayerische Stsb.	
403	—	—	1	—	eiserner Ring —	4,5	403	Nürnberg C.	„	
404	—	—	1	—	Rohr 4,5 m lg. —	16	404	Offenburg	Badische Stsb.	
405	—	—	2	—	eiserne Rohre —	8	405	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
406	—	—	3	—	gusseis. Rohre —	91	406	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
407	—	—	2	Pack	Rohrstühle —	—	407	Frankfurt H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
408	—	—	1	Ballen	Rossleder —	60	408	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
409	—	—	1	Kollo	gusseis. Roststab —	2	409	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
410	—	—	2	—	Roststäbe —	5	410	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	—	1	Pack	eis. Roster —	6	411	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
412	—	—	1	Bund	9 Stangen Rundeisen	26,5	412	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
413	—	—	1	„	12 Stangen Rundeisen 1,5 m lang	10	413	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
414	—	—	2	Stäbe	Rundeisen (2,25 u. 3,20 m lg.)	10	414	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
415	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	1,5	415	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	je 1 m lang u. 1 cm stark
416	—	—	1	Stange	Rundeisen —	9	416	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
417	—	—	2	Stab	Rund- u. Flacheisen —	45	417	Colmar	Reichsbahn	
418	—	—	1	Stange	Rundstahl —	6	418	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
419	—	—	1	Pack	Säcke, leer, gebr. —	3	419	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
420	—	—	1	„	leere Säcke —	24	420	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
421	—	—	1	„	Säcke —	30	421	Frankfurt H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
422	—	—	1	—	Sackkarre —	—	422	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
423	—	—	1	—	Schaukelpferd*) —	5	423	Bodenfelde	K. E.-D. Cassel	*) in Leinen.
424	—	—	1	—	eiserne Schiene —	12	424	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
425	—	—	1	—	eis. Schmiedestück —	1,5	425	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle	40 cm lang, 7,5 cm breit, Achse 1,5 cm stark.
426	—	—	12 Stangen, 1 Pack	Stangen, Pack	Eisen, Schrauben	29	426	Stade	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	1	—	Schutz- u. Stellvorrichtung zu einer Schneidelade	6	427	Linden-K.	„	
428	—	—	1	Pack	7 hölz. Schuppenstiele	—	428	Höhr-Grenzh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
429	—	—	1	—	Schreibtisch-Aufsatz	—	429	Diez	„	
430	—	—	1	—	eis. Schraubstock —	8	430	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
431	—	—	1	—	eis. Schraubstock(neu)	21,5	431	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	1	Glasballon	Schwefelsäure —	80	432	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	
433	—	—	1	—	kl. eis. Schwungrad —	4	433	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
434	—	—	1	—	Seil —	5	434	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
435	—	—	1	—	Sophalehne —	—	435	Soest	K. E.-D. Münster	seit 30. 12. 97.
436	—	—	2	—	Spindaufsätze —	1,5	436	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
437	—	—	1	—	eis. Spindel —	19,5	437	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
438	—	—	2	Stäbe	□ Stahl —	41	438	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
439	—	—	1	Stange	Stahl 2,7 m lg. —	9	439	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
440	—	—	1	Bund	Stahldraht —	48	440	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
441	—	—	1	Stab	Stahl —	10,5	441	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
442	undeutlich	—	1	Kiste	Stahlwaaren —	45	442	Frankfurt H.	„	
443	—	—	80	Stück	Kieferne Stollen —	—	443	Kastel	„	
444	—	—	1	Bund	Stricke mit Blechösen	22	444	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
445	—	—	1	—	Treibrädchen —	4	445	Basel	Badische Stsb.	
446	—	—	1	Stück	eis. Unterlagsplatte —	1	446	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
447	—	—	1	—	emaill. gusseis. Untersatz	2,5	447	Bremen	K. E.-D. Hannover	
448	—	—	1	—	Ventil zu einer Kohlensäureflasche	—	448	Troisdorf	K. E.-D. Köln	
449	—	—	1	—	Viehgitter —	—	449	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
450	—	—	2	—	Viehgitter —	—	450	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
451	—	—	1	—	Vorhang (auch Ortscheit Bracke genannt)	—	451	Zantoch	K. E.-D. Bromberg	
452	—	—	24	—	eis. Vorhänge-Roste für Oefen	78	452	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
453	—	—	1	—	eis. Wagenachse —	10	453	„	„	
454	—	—	1	Ballen	Wagendecke —	—	454	Frkfrt. H. L. B. Eilgut	K. E.-D. Frankf. a/M.	
455	—	—	1	—	hölzernes Waschfass	17	455	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
456	—	—	1	Kollo	2 leere Weidenkörbe	9	456	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
457	—	—	1	Sack	6 alte Wolldecken —	23	457	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
458	—	—	1	—	Zeugriegel —	1,5	458	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	

Nachtrag.

1	A H	494	1	Fass	Wein —	70	1	Mainz	Direktion Mainz	[1]
2	A U	1095	1	Kiste	leer —	16	2	„	„	[2]
3	B	1/2	2	—	1/2 Stückfässer, leer	—	3	„	„	
4	C B	—	1	—	Kinderstuhl —	—	4	„	„	[3]
5	C J L	6218	1	Kiste	leer —	—	5	„	„	
6	C K	324	1	—	Ofenrohr —	6	6	„	„	
7	C K	495	1	Fass	leer —	45	7	„	„	
8	C R	—	15	—	Ofenroste —	49	8	„	„	Köln-D.-Mainz bezettelt.
9	C R C	5143	1	Kiste	Kanne —	5	9	„	„	
10	C T	7634	1	Fass	leer —	—	10	„	„	
11	C W	1790	1	„	leer —	13	11	„	„	
12	D	85	1	Pack	2 Stühle mit durchlochten Sitzen	—	12	„	„	
13	E	805	1	„	2 Stühle mit durchlochten Sitzen	—	13	„	„	
14	E Co.	1401	1	Kiste	1 Tisch —	40	14	„	„	
15	E G	1531	1	„	leer —	28	15	„	„	
16	E M	809	1	Pack	6 Stühle mit durchlochten Sitzen	—	16	„	„	
17	G	—	1	Gebund	Flacheisen —	46	17	„	„	
18	G	2605	1	Fass	leer —	37	18	„	„	
19	G B	6	1	Eimer	Gelee —	12	19	„	„	Mainz bezettelt.
20	G E	2	1	—	1/2 Stückfass, leer —	—	20	„	„	
21	G L	2037	1	Kiste	leer —	—	21	„	„	[4]
22	H	195	1	Fass	leer —	24	22	„	„	
23	H	40	1	„	leer —	29	23	„	„	
24	H C	4242	1	Kiste	Flaschen —	69	24	„	„	[5]
25	H H	9	1	Fass	leer —	18	25	„	„	
26	H H	5570	1	Kiste	Porzellan —	71	26	„	„	[6]
27	H P	998	1	Korbflasche	gefüllt —	14	27	„	„	
28	H S	1	1	Sack	Kartoffeln —	47	28	„	„	[7]
29	H & V	73162	1	Kiste	Chokolade —	27	29	„	„	[8]
30	H W	8040	1	Fass	leer —	21	30	„	„	
31	J A R	265	1	Kiste	leer —	48	31	„	„	Düren-Mainz bezettelt.
32	J B	—	1	Fass	leer —	14	32	„	„	
33	J H B	1	1	„	leer —	23	33	„	„	
34	J S	8065	1	„	leer —	15	34	„	„	
35	K K	3315	1	Pack	2 neue Schliesskörbe	16	35	„	„	[9]
36	K S	II	1	—	Schränkchen —	—	36	„	„	[10]
37	L T	5952	1	Kiste	leer —	43	37	„	„	[11]
38	M	—	1	Pack	2 bronzirte Drahtgitter	6	38	„	„	[12]
39	M	9075	1	Fass	leer —	29	39	„	„	
40	M	—	2	Pack	Latten —	—	40	„	„	[13]
41	M E	1103	1	Sack	leere Säcke —	5	41	„	„	[14]
42	N	6	1	Fass	leer —	18	42	„	„	
43	O F	632	1	Kiste	leer —	12	43	„	„	Karlsruhe-Frankfurt bezettelt.
44	P A	4311	1	Eimer	anscheinend Fruchtgelee	13	44	Waldhof	„	
45	P K	346 442	2	Fässer	leer —	—	45	Main	„	[15]
46	S D	4916	1	Fass	leer —	24	46	„	„	[16]
47	S W F	366	1	Pack	Holzwaaren —	3	47	„	„	[17]

[1]) Mainz-Buchau bezettelt. [2]) Nauheim-Mainz bezettelt. [3]) Ansbach-Mainz bezettelt. [4]) Mainz-Rauenheim bezettelt. [5]) Hittfeld-Mainz bezettelt. [6]) Dresden-Mainz bezettelt. [7]) Mainz bezettelt. [8]) Frankfurt-Mainz betettelt. [9]) Rheinzabern-Mainz bezettelt. [10]) Wiesbaden-Mainz bezettelt. [11]) Mannheim-Mainz bezettelt. [12]) Stuttgart-Mainz bezettelt. [13]) Köln-D.-Bochum bezettelt. [14]) Ronenburg-Mainz bezettelt. [15]) Sorau-Mainz bezettelt. [16]) Braunschweig-Mainz bezettelt. [17]) Chemnitz-Mainz bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	V E E	10330	1	Fass	gefüllt —	22	48	Mainz	Direktion Mainz	1)
49	V M	265	1	Pack	Henkelkörbe —	—	49	„	„	
50	W R	811	1	Fass	leer —	26	50	„	„	Homburg v. d. Höhe-Mainz bezettelt.
51	W S C	26388	1	Eimer	Gelee —	12	51	„	„	
52	W W N	380	1	Pack	eis. Pfannen —	5	52	„	„	
53	Z	—	1	—	Rostkorb —	10	53	Worms	„	
54	Freivogel	—	1	Sack	Kartoffeln —	78	54	Mainz	„	2)
55	Löffler Frankfurt a/M.	—	1	Fass	Bier —	35	55	Guntersblum	„	3)
56	J. Schwinn	—	1	Sack	Kartoffeln —	82	56	Mainz	„	4)
57	Vorschmitt	—	1	„	Kartoffeln —	57	57	„	„	5)
58		3893	1	Ballen	leinene Handtücher —	50	58	„	„	
59		1439	1	Fass	Kienruss —	72	59	Waldhof	„	
60	—	10267	1	Kanne	Benzin —	—	60	Mainz	„	
61	—	1	1	Sack	Kartoffeln —	46	61	„	„	
62	—	295	1	Fass	leer —	47	62	„	„	
63	—	—	6	—	Bretter —	—	63	„	„	
64	—	—	1	—	Deichsel zu 1 Kinderwagen —	—	64	Darmstadt	„	
65	—	—	1	Stab	Flacheisen —	12	65	Bensheim	„	
66	—	—	1	—	Kinderschaukel —	5	66	Mainz	„	
67	—	—	1	Kiste	Kleider —	46	67	Worms	„	
68	—	—	1	Pack	3 Körbe —	—	68	Mainz	„	
69	—	—	1	Sack	Lederabfall —	34	69	„	„	
70	—	—	1	„	Mehl —	45	70	„	„	
71	—	—	1	—	Roststab —	9	71	Darmstadt	„	
72	—	—	1	—	rundes Schmiedestück	74	72	Bingerbrück	„	
73	—	—	1	—	Tischplatte —	—	73	Mainz	„	
74	—	—	1	—	Fahrrad (Zweirad) —	—	74	„	„	Adler Nr. 25279.
75	—	—	1	Zinkkanne	leer —	—	75	„	„	

1) Bordeaux-Mainz bezettelt. 2) Mainz bezettelt. 3) Frankfurt-Guntersblum bezettelt. 4) Mainz bezettelt. 5) Mainz bezettelt.

Berichtigungen.

Die Angaben unter lfd Nr. 249 des Anzeigers Nr. 23 (1897) bezw. die Angaben unter lfd. Nr. 208, 240 und 272 des Anzeigers Nr. 2 (1898) sind wie folgt zu berichtigen:

249	weiss	1	1	Stab	Eisen —	7	249	Sehnde	K. E.-D. Hannover	
208	W P	1958	1	Fass	leer —	17	208	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
240	—	283, 286, 287, 349, 356, 357, 361	7	—	leere Petroleumfässer	239	240	Marburg	K. E.-D. **Cassel**	
272	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	11	272	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	in **grauer** Leinwand.

Amtl. Bekanntmachungen (Schluss).

Tarifbestimmungen des vorbezeichneten Tarifs ist auf Seite 4 unter Ziffer 3 die Reexpeditionsstation Strassburg zu streichen und durch die Reexpeditionsstation „Saargemünd - Remelfingen“ zu ersetzen.

München, im Februar 1898.

Generaldirektion (373)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1898 gelangt zum Tarifheft IV ein neuer Ausnahmetarif für gefärbten Schwerspath, welchem höchstens 1 % Farbstoff zugesetzt ist, zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien zur Einführung. Der Ausnahmetarif enthält Sätze für die Station Langewiesen der Ilmenau - Grossbreitenbacher Eisenbahn für Sendungen nach den Stationen Altona, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg H, Harburg H, Harburg (U. E.), Brake (Oldenburg), Elsfleth und Nordenham der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover und Altona, sowie der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahn. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 10. Februar d. J. ab die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 5. Februar 1898. (374)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Milchbeförderung nach Magdeburg-Buckau. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass fortan auch von den Stationen der Strecke Jerxheim-Oschersleben-Magdeburg-Buckau die Beförderung von Milch mit Personen- oder Eilgüterzügen nach Magdeburg-Buckau widerruflich zugelassen wird.

Magdeburg, den 8. Februar 1898. (375)
Königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle der besonderen Bestimmung zu 1 b bezw. 2 b zu § 12 der Verkehrsordnung im Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäcktarif bezw. im Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Stargard-Cüstriner Eisenbahn tritt mit sofortiger Gültigkeit die folgende Vorschrift in Kraft:

„b) Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;

b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage."

Soldin, den 3. Februar 1898. (376)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. September 1896. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Gross-Zimmern der Eisenbahndirektion Mainz in den Tarlf einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden:

	Kilogramm			
	5	10	15	100
	Mark für 100 kg			
Durch Anstoss von	0,02	0,02	0,02	0,08

an die für Dieburg bestehenden Sätze.

Auf Seite 4 des Tarifs ist bei „b) Bei Aufgabe als Wagenladung" am Schlusse des 1. Absatzes der Zusatz anzubringen: „auch wenn das wirkliche Gewicht des in einem Wagen verladenen Geflügels 2000 kg übersteigt."

München, im Februar 1898. (377)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Für den Versand von Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb von Station Brackwede (Direktionsbezirk Hannover) nach den Stationen Call, Mechernich, Münsterbusch, Stolberg-Hammer (Direktionsbezirk Köln), Braubach und Lindenbach (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) treten am 15. d. Mts. ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 8. Februar 1898. (378)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen-, Gepäck- usw. Verkehr.

Personenverkehr mit Alexandrowo. Im § 5 der besonderen Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits, gültig vom 11./23. März 1897 alten/neuen Stils entfällt der letzte Absatz. Hierfür tritt folgende Bestimmung:

„Die von der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft eingerichteten Luxus- (L-) Züge können nur mit Fahrtausweisen I. Klasse, die zu Schnellzügen gelten oder mit dem Aufdruck „Gültig für alle Züge" versehen sind sowie nur gegen Entrichtung eines in besonderem Tarife festgesetzten Preiszuschlages benutzt werden."

Bromberg, den 8. Februar 1898. (379)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bestimmungen, betreffend den Eintritt in die Warteräume und die Ausgabe von Bahnhof-Eintrittskarten.

1. Der Eintritt in die Warteräume oder in die für den Personenbeförderungsdienst bestimmten inneren Bahnhofräume ist nur gegen gelöste Fahr- oder Bahnhof-Eintrittskarten zulässig.

Die Benützung der Warteräume I. oder II. Klasse ist Reisenden, welche nicht im Besitze einer Fahrkarte der entsprechenden Wagenklasse sind, nicht gestattet.

Die Mitnahme von Fahrrädern sowie von Hunden (mit Ausnahme von Schoosshunden) in die Warteräume ist unstatthaft.

2. Bahnhof-Eintrittskarten gelangen zur Ausgabe:
a) Zum einmaligen Eintritte zum Preise von . . . . . 0,20 Kr.;
b) Monatskarten, deren Gültigkeitsdauer vom Tage ihrer Ausfertigung an gerechnet wird, zum Preise für einen Monat von . . . . . 4,— „
c) Jahreskarten, welche ein Jahr vom Tage ihrer Ausfertigung an gerechnet, Gültigkeit haben, zum Preise von . . . . . 20,— „

3. Die gelösten Bahnhof-Eintrittskarten (zum einmaligen Eintritte) gelten in der Regel zum Betreten der Warte- und inneren Bahnhofräume nur bei jenem Zuge, zu welchem sie gelöst wurden.

Wenn jedoch zwei Züge in kurzen Intervallen nach einanderfolgen oder sich in der Station begegnen, so gelten die gelösten Bahnhof-Eintrittskarten (zum einmaligen Eintritte) auch für den nächstfolgenden Zug, beziehungsweise für den Gegenzug.

Die Eintrittskarten sind beim Eintritte dem Thürsteher vorzuweisen und an denselben beim Austritte abzugeben.

4. Die Monats- und Jahres-Bahnhof-Eintrittskarten geben nur derjenigen Person, für welche sie lauten, das Recht, die Warte- und inneren Bahnhofräume bei der Abfahrt und Ankunft von Personenzügen betreten zu dürfen.

Sie sind beim Ein- und Austritte blos vorzuweisen und erst nach Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer abzugeben.

Missbräuche mit den Monats- und Jahres-Bahnhof-Eintrittskarten ziehen den Verlust derselben nach sich.

5. Die Bahnhof-Eintrittskarten berechtigen unter keinen Umständen zum Betreten der Wagen und tragen diesfalls den Text: „Die Wagen dürfen mit dieser Karte nicht betreten werden. Gegen die Zuwiderhandelnden wird im Sinne des § 21 des Betriebsreglements, Absatz 2, vorgegangen, d. h. es haben dieselben den Betrag von 6,— Kr. zu entrichten". Vorkommendenfalles wird die Strafzahlung eingeleitet.

Wien, am 21. Januar 1898. (380)
Die Generaldirektion.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bestimmungen über die Beförderung von Hunden.

1. Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden.
2. Ausgenommen sind kleine Hunde, welche auf dem Schoosse getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden derselben Abtheilung Einspruch nicht erhoben wird. Die Mitnahme von grösseren Hunden, insbesondere Jagdhunden, in die dritte Wagenklasse darf ausnahmsweise gestattet werden, wenn die Beförderung der Hunde mit den begleitenden Personen in abgesonderten Abtheilungen erfolgt. Die Verpflichtung zur Zahlung der tarifmässigen Gebühr für Beförderung von Hunden wird hierdurch nicht berührt.
3. Die Beförderung anderer von Reisenden mitgenommener Hunde erfolgt in abgesonderten Behältnissen. Soweit solche in den Personenzügen nicht vorhanden oder bereits besetzt sind, kann die Mitnahme nicht verlangt werden. Bei Aufgabe des Hundes muss ein Beförderungsschein (Hundekarte) gelöst werden. Gegen Rückgabe dieses Scheines wird der Hund nach beendeter Fahrt verabfolgt. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren.
4. Die Mitnahme von Hunden in die Wagenabtheilungen ist nur dann gestattet, wenn keine behördlichen Verfügungen entgegenstehen.
5. Sowohl die in den Wagenabtheilungen, als auch die in den Hundebehältern zur Beförderung gelangenden Hunde müssen mit einem Maulkorb und die letzteren überdies noch mit einer Anbindeschnur versehen sein. Die in die Wagenabtheilungen mitgenommenen Hunde sind jedoch insolange von dem Maulkorbzwange befreit, als die sie mitführenden Reisenden in der Wagenabtheilung allein sind.
6. Eine Deklaration des Interesses an der Lieferung bei Hunden, welche auf Grund der vorstehenden Bestimmung gegen Beförderungsschein übernommen werden, ist unzulässig.
7. Für die in die Wagenabtheilungen mitgenommenen Hunde ist die „Begleitkarte" bei der Fahrkartenrevision, der „Beförderungsschein" mit der Fahrkarte abzugeben.
8. Für das Ein- und Ausladen auch jener Hunde, welche in den Hundebehältern befördert werden, hat der Reisende zu sorgen, ebenso über Aufforderung der Bahnorgane für die Ueberführung der Hunde beim Wagenwechsel.

   Die Uebernahme des Hundes zur Beförderung erfolgt seitens des Gepäckschaffners, welcher die Begleitkarte einzieht, und den Beförderungsschein nach erfolgter Bestätigung dem Reisenden zurückstellt. Die Rückgabe des Hundes erfolgt nur gegen Rückstellung des Beförderungsscheines.
9. Die Gebühren für die Beförderung der von Reisenden mitgenommenen Hunde sind aus den Tarifen zu entnehmen und vorauszubezahlen.
10. Die Gebühr für Hunde ist auch dann zu entrichten, wenn diese in Körben oder sonstigen Behältnissen mitgeführt werden.
11. Werden Hunde nicht innerhalb 2 Stunden nach Ankunft in der Bestimmungsstation abgeholt und findet eine Verwahrung derselben seitens der Eisenbahn statt, so gelangt das in den Tarifen festgesetzte Standgeld zur Einhebung.

Wien, am 21. Januar 1898.
Die Generaldirektion. (381)

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 3. Januar 1898 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisen-

bahngesellschaft vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ. Nr. 11 158 203 251 271 273 330 347 402 403 457 481 583 619 629 643 680 681 713 910 975 1 043.

à 1 500 ℳ. Nr. 1 169 1 219 1 383 1 399 1 427 1 442 1 748 1 806 1 904 1 921 1 939 1 951 1 965 2 048 2 086 2 108 2 127 2 133 2 136 2 139 2 144 2 217 2 235 2 353 2 363 2 367 2 384 2 435 2 467 2 472 2 479 2 515 2 516 2 526 2 637 2 638 2 678 2 727 2 738 2 765 2 815 2 819 2 831 2 840 2 861 2 956 3 032 3 109 3 154 3 210 3 224 3 244 3 307 3 331 3 336 3 340 3 342 3 451 3 470.

à 300 ℳ. Nr. 3 554 3 561 3 609 3 634 3 643 3 750 3 796 3 798 3 879 3 940 4 030 4 044 4 143 4 168 4 226 4 232 4 453 4 587 4 653 4 654 4 679 4 686 4 700 4 739 4 805 4 893 4 926 4 904 5 057 5 058 5 357 5 534 5 557 5 614 5 675 5 693 5 777 5 823 5 837 5 862 5 917 5 930 6 021 6 107 6 133 6 165 6 194 6 201 6 361 6 443 6 452 6 499 6 593 6 599 6 632 6 649 6 655 6 656 6 747 6 795 6 871 6 920 6 939 6 940 6 960 6 983 6 989 7 002 7 073 7 099 7 159 7 281 7 348 7 704 7 750 7 875 7 880 7 942 7 943 7 955 7 958 7 961 7 964 7 965 7 970 7 977 8 005 8 063 8 111 8 141 8 151 8 217 8 233 8 268 8 313 8 334 8 369 8 440 8 458 8 459 8 548 8 567 8 584 8 587 8 705 8 827 8 842 8 859 8 915 8 916 8 986 8 987 8 996 9 005 9 007 9 051 9 063 9 117 9 253 9 259 9 262 9 309 9 313 9 356 9 370 9 412 9 586 9 636 9 671 9 764 9 825 9 834 9 924 10 010 10 075 10 182 10 185 10 192 10 205 10 236 10 277 10 308 10 325 10 381 10 438 10 499 10 564 10 642 10 648 10 670 10 701 10 772 10 812 10 951 11 050 11 054 11 056 11 186 11 273 11 339 11 442 11 445 11 524 11 550 11 581 11 583 11 641 11 644 11 657 11 675 11 681 11 722 11 744 11 804 11 837 11 857 11 892 11 923 11 944 11 975 11 996 12 017 12 033 12 085 12 125 12 148 12 163 12 254 12 331 12 361 12 400 12 437.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1898 ab bei der königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1898. (382)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 9000 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen V, erhältlich.

Bietungstermin am 21. Februar 1898, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 4. Februar 1898 (383)

Der Bahnchef.

Verdingung. Die Anlieferung von
1 500 Paar Laschen aus Flusseisen im Gesammtgewicht von ca. 49 500 kg,
60 000 Stück Laschen - Schrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 43 800 kg,
70 000 Stück einfache Federringe aus Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 1 260 kg,
20 000 Stück Schienennägel aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 5 100 kg,
40 000 Stück Unterlagsplatten aus Flusseisen im Gesammtgewicht von ca. 111 200 kg.

Diese Oberbaumaterialien sollen je zur Hälfte 6 Wochen, der Rest 12 Wochen nach Bestellung angeliefert werden.

Zeichnungen und Bedingungen für diese Materialien können kostenfrei von uns bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehene Angebote sind bis zum 21. d. Mts. Vorm. 11 Uhr an uns einzusenden.

Darmstadt, den 8. Februar 1898. (384)

Direktion der Main-Neckarbahn.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Holländische Eisenbahn. Verkauf einer ausrangirten Lokomotive und ausrangirter Wagen. Eine Lokomotive, 1 Gepäckwagen, 3 Viehwagen und 45 Güterwagen sollen am Montag, den 21. Februar 1898, durch Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central - Administrationsgebäude, Droogbak, Amsterdam.

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt. (385)

Anzeigen.

Patentverkauf oder Licenzertheilung.

Der Inhaber des D. R. P. Nr. 81817, „Warnschlag für Eisenbahnen“ betreffend, wünscht an inländische Fabrikanten seine Patentrechte abzutreten oder Fabrikationslicenz zu ertheilen, und bittet gefl. Anerbieten an den beauftragten Patentanwalt Robert R. Schmidt in Berlin, Potsdamerstr. 141, gelangen zu lassen.

Patentverkauf oder Licenzertheilung.

Der Inhaber des D. R. P. Nr. 82021, „Vorrichtung zum Anstellen von Luftdruckbremsen oder dergl. vom Bahnkörper aus“ betreffend, wünscht an inländ. Fabrikanten seine Patentrechte abzutreten oder Fabrikationslicenz zu ertheilen, und bittet gefl. Anerbieten an den beauftragten Patentanwalt Robert R. Schmidt, Berlin, Potsdamerstr. 141, gelangen zu lassen.

Handgeschmiedete ❋ Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Zur Bearbeitung von Eisenbahnprojekten wird ein

Eisenbahn-Ingenieur

(älterer Baumeister etc.), welchem die Finanzirungs-Modalitäten nicht unbekannt sind, von einer Eisenbahn-Baugesellschaft gesucht. Anmeldungen mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen unter **J. S. 7647** an **Rudolf Mosse, Berlin S.W.** erbeten.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

PRIVILEGIRTE ... STAATS-EISENBAHN-GESELLSCHAFT

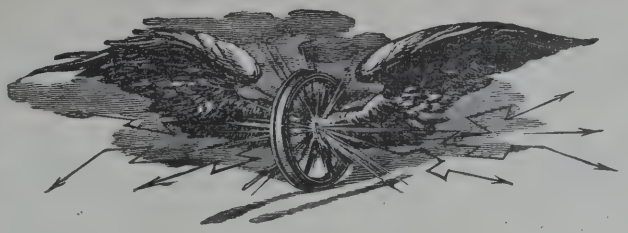
K. K. ZEITUNGS-STEMPEL 1873

Nr. 12.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Februar 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Staatsbahnen od. Privatbahnen.
Die geschichtliche Entwickelung d. deutschen u. deutsch-österr. Eisenbahnnetze, 1835 bis 1893.
Eisenbahnfahrpreise u. Arbeitsnachweis.
Zur Durchsicht des allgemeinen russ. Eisenbahntarifes.
Preuss. Eisenbahnetat in d. Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.
Eisenbahnen u. Wasserstrassen.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Ilfeld-Netzkater. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Milchbeförderung nach Magdeburg - Buckau. — Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse. — Vereins - Kilometerzeiger. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Agrarische Verkehrspolitik. — Abhilfe des Mangels an Güterwagen. — Inanspruchnahme u. Ruhe des Eisenb. - Betriebspersonals. — — Neuer Bahnhof in Altona. — Berl. elektr. Hochbahn. — Bayer. Eisenbahnrath. — Projekt einer quer über die Alpen führenden Bahn. — Fracht f. verschied. Arten Spiritus. — 1. Telegraphenleitung Bayerns. — Vorschlag für die Gestaltung d. Personentarife. — Organisation d. braunschweig. Eisenbahnverwaltung. — Eisenbahnbauten im Grossherzogthum Weimar. — Bezirksverein Berlin d. deutschen Eisenb.-Beamtenvereins. — Bayer. Eisenbahnerverband. — Personalnachricht.
Deutsche Kolonien: Eisenb. Lüderitzbucht-Aus,
Oesterreich - Ungarn: Stand d. Bahnbauten in Oesterreich. — Betriebsausweise d. grossen Privatb. — Kohlenverkehr d. Aussig-Teplitzer E. — Lokaltarif d. Kaiser Ferd.-Nordb. — Gerichtliche Bestrafung wegen falscher Deklaration. — Erklärungen d. ungar. Handelsministers. — Ungar. Tarifkomitee. — Ausbau der Biharer Lokal-E. — Vortrag über Eisenb.-Tarifwesen und Verkehrspolitik.
Rumänien: Donaubrücke zw. Turn-Severin u. Cladova.
Vereins-Ausland: Schweiz. Eisenbahnverstaatlichung. — Eisenb. - Projekt Sondrio - Tirano. — Eisenb.-Projekt Genua-Piacenza-Cremona. — Zonentarif in Schweden. — Bau der Centrallondon-E. — Tarife f. die mittelsibirische E. — Ranenburg - Pawelez, Eröffn. — Jarosslaw-Rybinsk, Eröffn. — Tiflis - Kars, Bau. — Dno-Ssokolnoje, Bau. — Projekt Kem - Katharinenhafen (Murmanküste). — Trawniki-Tomaszow - Lubelski. — Inspektionsreise d. russ. Eisenbahnministers nach Sibirien. — Kanadische Pacific-E. — China: deutsche Bahn- u. Bergwerkskonzessionen; Bahnbau in d. Provinz Kwantung; chines. Ostb. — Eisenbahnkonzessionen. — Kiaotschau u. d. deutschen Interessen in Ostasien. — Kongo-E.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
4. Güterverkehr.
5. Personen-, Gepäck- usw. Verkehr.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Verdingungen.
8. Vermischte Bekanntmachung.
Anzeigen.

Staatsbahnen oder Privatbahnen?

Von **Paul Dehn.**

Allmählich gewinnt es den Anschein, als ob mit den beständigen Angriffen der oppositionellen Tagespresse gegen die preussischen Staatsbahnen und ihre Verwaltung ein bestimmtes Ziel verfolgt würde, das längst aufgegeben war, als ob die alte Frage: Staatsbahnen oder Privatbahnen? aufs neue aufgeworfen und anders als bisher beantwortet werden sollte. Ein freisinniges Wochenblatt, die „Nation“, hat die Angriffe der Tagespresse auf die preussische Staatsbahnverwaltung kürzlich zusammengefasst. Die Zahlen der Eisenbahnunglücksfälle in Preussen seien schon gar nicht mehr zu zählen. Das Staatsbahnsystem habe seine Unfähigkeit bekundet, die Sicherheit des Verkehrs im üblichen Umfange zu verbürgen. Der Unglücksfall sei nicht mehr eine seltene Ausnahme, sondern erscheine vielmehr heute als ein nothwendiges Erzeugniss der vorhandenen Einrichtungen. Das komme einem Bankerott in dieser Richtung gleich. Eine Reform von Grund aus sei daher eine gebieterische Nothwendigkeit. Die tiefste Ursache der Betriebsunfälle liege doch vielleicht im Staatsbahnsystem, das die Verantwortung konzentrirt und sie auf einzelne Schultern legt, welche sie, wenn auch noch so stark, nicht tragen können. Nach der

Ansicht der „Nation" hätte die Erfahrung jedenfalls gegen das Staatsbahnsystem entschieden und wieder hätten die Thatsachen den weiterblickenden Liberalen Recht gegeben. Das Staatsbahnsystem habe jene Hoffnungen getäuscht, die grosse Erleichterungen im Verkehr erwartet haben.

Nur wer noch ganz und gar im Banne des alten Manchesterthums steht, wird solchen kühnen Behauptungen zustimmen können. Ernsthaft begründen lassen sie sich nicht. Zunächst ist in Preussen die Frage, ob Staatsbahnen oder Privatbahnen, auf absehbare Zeit endgültig entschieden, wenn auch noch nicht in anderen Ländern. Man hat früher viel über die Vorzüge und Nachtheile der beiden Systeme gestritten. Ausschlaggebend scheint mir dabei ein Gesichtspunkt zu sein, der kaum noch geltend gemacht worden ist. Wo wie in Preussen und im übrigen Deutschland die Staatsverwaltung eine vorzügliche ist, wo ein ehrliches, tüchtiges und zuverlässiges Beamtenmaterial zur Verfügung steht, wo eine neue grosse Staatsverwaltung ohne Schwierigkeiten geschaffen werden kann, da wird und muss man sich für das Staatsbahnsystem entscheiden, weil in solchen Ländern hinreichende Bürgschaften dafür geboten werden, dass die Staatsbahn allen den Aufgaben, die der Eisenbahnbetrieb an sie stellt, gerecht wird. Anders wird man auf jene Frage antworten müssen in solchen Ländern, welche eine mehr oder minder mangelhafte oder unzulängliche Staatsverwaltung aufzuweisen haben, welche bei der Ergänzung ihres eigenen Beamtenthums mit Schwierigkeiten kämpfen müssen, welche kaum imstande sind, auch nur annähernd in ausreichender Zahl die geeigneten Kräfte für die Organisation einer staatlichen Eisenbahnverwaltung zu beschaffen. Dort wird unter Umständen das Privatbahnsystem vorzuziehen sein, weil es nach praktischen Grundsätzen versatiler, sparsamer und wirthschaftlicher zu arbeiten vermag, als eine mehr oder minder unzulängliche Staatsverwaltung. In dieser Erkenntniss haben bekanntlich manche Länder, wie z. B. Italien, das Staatsbahnsystem insofern wieder aufgegeben, als sie den Betrieb der Bahnen an Privatunternehmungen verpachteten. Als vor einigen Jahren ein Berliner Börsenblatt den Vorschlag machte, Preussen möge diesem Beispiele folgen und seine Staatsbahnen ebenfalls an eine Privatunternehmung verpachten, da fand es nirgends Anklang und auch heute würde ein solcher Vorschlag selbst in oppositionellen Kreisen, sollte er wiederholt werden, auf Zustimmung nicht zu rechnen haben, weil im grossen und ganzen das Staatsbahnsystem in Preussen sich bewährt hat. Dafür liessen sich, nebenbei bemerkt, viele Zeugnisse ausländischer Beobachter anführen. Und wer diese für allzu wohlwollend hält, der möge selbst einmal die Verhältnisse auf den ausländischen Bahnen erforschen. War er ausgezogen als Anhänger des Privatbahnsystems, so wird er voraussichtlich nach Deutschland zurückkehren, als wiedergewonnener Freund des Staatsbahnsystems unter der gedachten Einschränkung: Eines schickt sich nicht für Alle. Was sich in Preussen und Deutschland bewährt, kann in einem anderen Staat durchaus unzweckmässig sein. Für die Praxis im allgemeinen lässt sich die Frage, ob Privatbahnen oder Staatsbahnen, nicht beantworten.

Man mag nun bei Prüfung der Staatsbahnverwaltungen in Preussen und Deutschland die verkehrspolitische Seite, sozusagen den Standpunkt der Verbraucher, oder die staatsfinanzielle Seite, den Standpunkt des Erzeugers, des Unternehmers ins Auge fassen, man wird in keinem Falle zu dem Schluss kommen können, dass man in Preussen und Deutschland mit dem Privatbahnsystem besser gefahren wäre, als man mit dem Staatsbahnsystem thatsächlich gefahren ist.

Möglich, dass unter dem Privatbahnsystem mehr Bahnen gebaut worden wären. Diese würden dann aber sicherlich den wirthschaftlich blühenden, verkehrsreichen Gegenden zu gute gekommen sein, schon im Hinblick auf das bei jeder Privatanlage ausschlaggebende Erträgniss. Wirthschaftlich zurückgebliebene, verkehrsschwächere Gegenden würden aus diesem Grunde weniger berücksichtigt worden sein. Nur eine einheitliche Verwaltung wie die staatliche kann und muss das Gesammtinteresse wahren und sie wird gerade von diesem Standpunkt aus den schwächeren Theilen das ihrige zukommen zu lassen bemüht sein, sie wird planmässig das Eisenbahnnetz nach allen Richtungen auszugestalten suchen, sie wird höhere sozialpolitische Grundsätze zur Geltung bringen können zu Gunsten einer nicht unruhigen oder sprunghaften, sondern einer stetigen und gerechten Entwickelung des Verkehrs- und Erwerbslebens. Man wird nicht leugnen können, dass die Staatsbahnverwaltungen in Deutschland diesem Ziele erfolgreich nachgestrebt sind. Auf allgemeine Zufriedenheit der Bevölkerungskreise ist dabei freilich niemals zu rechnen, allen kann es auch die Eisenbahnverwaltung nicht recht machen. Kleine Unzufriedenheiten und Klagen findet man allerwärts, auch die Privatbahnverwaltungen wissen davon zu erzählen. Im Bahnbetrieb haben die deutschen Staatsverwaltungen keinen Vergleich mit dem Auslande zu scheuen. Selbst der viel- und weitgereiste Mann wird immer wieder erstaunt und befriedigt sein über die Pünktlichkeit des Verkehrs, über die Häufigkeit der Züge, über die Schnelligkeit der Fahrten. Insbesondere der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wird allerseits als ein Muster zweckmässigen Ineinandergreifens gerühmt, namentlich auch von Ausländern. Nur die Berliner selbst glauben gewisse unabweisliche Mängel beklagen zu müssen. Sie würden voraussichtlich auch dann noch nicht zufrieden sein, wenn alle 3 Minuten nach allen Richtungen hin unabsehbar lange Züge abgelassen werden sollten. Selbst hinsichtlich der Personen- und Gütertarife ist man in Preussen und im übrigen Deutschland nicht rückständig geblieben, obwohl man namentlich in Preussen kleinere Abänderungen vermieden hat, um eine gründliche und einheitliche Reform durchzuführen. Wo man anderwärts unter gleichen Verhältnissen erhebliche Ermässigungen einführte, hat man später wieder, weil man damit nicht auskam, zu Erhöhungen schreiten müssen. Auch die Tariffragen werden von den Staatsbahnverwaltungen so gelöst werden, wie es das Gesammtinteresse erheischt.

Und dann der staatsfinanzielle Standpunkt! Nachgerade werden Preussen, Sachsen und andere deutsche Staaten beneidet um die sehr erheblichen Zuschüsse, die sie alljährlich aus den Eisenbahnen vereinnahmen. Man vergleiche damit die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in den übrigen Staaten. Da finden sich fast nirgends Reineinnahmen aus den Eisenbahnen. Im englischen Budget sind für 1896/97 lediglich 5 400 000 ℳ. als Einnahme aus den Abgaben für Eisenbahnfahrkarten verzeichnet. Die Schweiz hat nach ihrem Budget für 1896 aus den Eisenbahnen 80 000 ℳ. gezogen. Frankreich vereinnahmte 1897 aus seiner Eisenbahnsteuer 45 200 000 ℳ., aber seinen Staatsbahnen musste es erhebliche Beträge zuzahlen und ausserdem an die grossen Privatbahngesellschaften vertragsmässig 87 600 000 ℳ. Zuschüsse leisten. Mehr oder minder erhebliche Zuschüsse haben nahezu alle übrigen europäischen Staaten für ihre Eisenbahnen aufbringen müssen, ob sie nun das Staatsbahnsystem oder das Privatbahnsystem angenommen hatten, ohne dass im grossen und ganzen die Verbraucher d. h. die Bevölkerung unter günstigeren Bedingungen verkehren konnte als in Deutschland. Von oppositioneller Seite hat man es als einen Uebelstand hingestellt, dass in Preussen die Eisenbahnüberschüsse, anstatt der Eisenbahnverwaltung zur Verbesserung und Verbilligung des Verkehrs zu verbleiben, der allgemeinen Staatskasse zugeführt werden. Bei einiger Ueberlegung wird jeder Steuerzahler diese Meinung von der Hand weisen, denn seine Lasten sind durch die Ueberschüsse der Eisenbahnen nicht unerheblich erleichtert worden. Unter dem Privatbahnsystem würde dieser vermeintliche Uebelstand allerdings nicht eingetreten sein, da jene Ueberschüsse anderweitige Unterkunft gefunden hätten. Im übrigen wird allem Anschein nach künftighin ausgiebiger als bisher dafür gesorgt werden, dass den Staatsbahnen so viel von ihren Ueberschüssen verbleibt, als zur Verbesserung und Verbilligung des Verkehrs im allgemeinen Interesse zweckmässig oder nothwendig erscheint.

Vorläufig rast der oppositionelle See und will sein Opfer haben. Mag der Erfolg dieser Agitation sein, welcher er wolle, keinesfalls wird damit die Opposition ihrem letzten Ziele um einen Schritt näher kommen, denn es ist ganz ausgeschlossen, dass man sich in den maassgebenden Kreisen jemals dazu wird verstehen wollen, eine so ausserordentlich wichtige und einflussvolle Verwaltung aus den Händen zu geben, wie sie in Preussen durch das Staatsbahnsystem geschaffen worden ist.

Die geschichtliche Entwickelung der deutschen und der deutsch-österreichischen Eisenbahnnetze. 1835 bis 1893.

Während ein grösseres Geschichtswerk über die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen seit einiger Zeit in Angriff genommen und gegenwärtig im Erscheinen begriffen ist, sind von einer Geschichte der deutschen Eisenbahnen bisher nur einzelne Bruchstücke vorhanden. Die Staatseisenbahnen in Bayern, Württemberg und Sachsen, einige der grösseren preussischen Privatbahnen haben ihre Geschichtsschreiber gefunden, in Aufsätzen und selbständigen Gelegenheitsschriften sind hie und da Abschnitte der deutschen Eisenbahngeschichte dargestellt. Dagegen besitzen wir eine ungemein wichtige und werthvolle Vorarbeit für eine zusammenhängende systematische Darstellung der deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahngeschichte der Jahre 1838 (1835) bis 1882 seit dem Jahre 1883, die für die Jahre 1884 und 1885 fortgesetzt wurde im Jahre 1887, und vor kurzem, Ende vorigen Jahres, ihren vorläufigen Abschluss in der Geschichte der Jahre 1886 bis 1893 gefunden hat. Ich meine das in Form von Ergänzungsheften (XII und XVIII) zur Zeitschrift des königlich preussischen statistischen Büreaus herausgegebene Werk: Die historische Entwickelung des deutschen und deutsch-österreichischen Eisenbahnnetzes, bearbeitet von Ernst Kühn, Rechnungsrath und Plankammer-Inspektor im königlichen statistischen Büreau.*)

Dieses Werk, auf das ich heute auch einmal die Aufmerksamkeit der Leser dieser Zeitung lenken möchte, besteht aus 2 Theilen, deren einer den Text enthält, während der 2. einen Atlas von zusammen 56 Karten bildet. Die Aufgabe, die sich das königliche statistische Büreau bei seiner Arbeit stellte, war eine „Beschreibung des gegenwärtigen Bestandes des vaterländischen Eisenbahnnetzes nebst seinem Werden und Wachsen auf statistischer Grundlage". Es galt also, das gesammte Material über die Entstehung und Entwickelung der einzelnen Eisenbahnnetze und Eisenbahnlinien zu sammeln, in allen seinen Einzelheiten nachzuprüfen und zu vergleichen und nach statistischen, wissenschaftlichen Grundsätzen zu einem organischen Ganzen zu verarbeiten. Der wichtigste, aber auch schwierigste Theil dieser Arbeit war der erste, die Darstellung der Jahre 1838 bis 1882. Bei den Fortsetzungen konnte der Verfasser auf der in diesem Anfang gewonnenen Grundlage weiter arbeiten, und seine Arbeit war wesentlich dadurch erleichtert, dass seit dem Beginn der achtziger Jahre für die deutschen Eisenbahnen seit Herausgabe des grossen statistischen Sammelwerkes des Reichseisenbahnamtes, ein viel besseres, ja ein unbedingt zuverlässiges Quellenmaterial zur Verfügung stand, an dem es insbesondere für die ersten Entwickelungsjahre fehlte.

In dem ersten, beschreibenden Theile erhalten wir Aufschluss einmal über die Entstehung der einzelnen Bahngebiete, und sodann über die Längenverhältnisse der deutschen Eisenbahnen und ihre Vertheilung auf die von ihnen durchzogenen Staaten und Landestheilen. Die Daten über die Entstehung der Bahnen werden für jedes einzelne Unternehmen getrennt gegeben. Sie sind unbedingt vollständig und erschöpfend bei den preussischen Bahnen. Das Material für die übrigen deutschen und deutsch-österreichischen Bahnen war in solcher Vollständigkeit nicht zu beschaffen. Nachdem in Preussen seit dem Uebergang zum reinen Staatsbahnsystem alljährlich Gesetze über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes erlassen sind, wird in den beiden Fortsetzungen der Inhalt dieser Gesetze kurz wiedergegeben. Von 1883 an sind die Eröffnungstage der einzelnen Eisenbahnstrecken, getrennt nach deutschen und österreichischen Eisenbahnen, in Form von Geschichtstafeln zusammengestellt. An diese chronologischen Tabellen schliessen sich die systematisch bearbeiteten Tabellen über die Längen der einzelnen und der Gesammtheit der Eisenbahnen am Schlusse jeden Jahres, sowie die Vertheilung der Eisenbahnen auf die einzelnen Länder und Landestheile, in Preussen insbesondere auf die Provinzen. Aus den grösseren Tabellen sind eine Anzahl kleinerer über die Ausstattungsziffern der einzelnen Gebiete mit Eisenbahnen und Vergleichungen der einzelnen Gebiete unter neuen Gesichtspunkten ausgezogen. In der jüngsten, die Jahre 1886 bis 1893 umfassenden Fortsetzung sind weitere vergleichende Zusammenstellungen für einige Jahre beigefügt. Die Eisenbahnen sind durchweg getrennt in Staatsbahnen, Staatsbahnen unter Privatverwaltung und Privatbahnen.

Diese tabellarischen Darstellungen werden in dem zweiten Theile erläutert und ergänzt durch Eisenbahnkarten für jedes einzelne Jahr von 1838 bis 1893. Der Maassstab dieser Karten ist ein verhältnissmässig kleiner, bis zum Jahre 1885: 1 : 5 000 000, von 1886 bis 1893: 1 : 3 000 000. Auf den Karten befinden sich einzelne Nebenkarten in vergrössertem Maassstabe für Gebiete mit besonders dichtem Eisenbahnnetz (die Kohlenreviere, die Umgebungen grösserer Städte usw.). Alle Karten sind nach einheitlicher Methode ungemein klar und sauber gezeichnet und trotz, richtiger wegen ihres kleinen Maassstabes besonders übersichtlich.

Eine solche, ganz neue und eigenartige kartographische Darstellung ist, wie jeder, der den Atlas zur Hand nimmt, sich sofort überzeugen wird, ausserordentlich lehrreich. Auf einen Blick kann man aus den Karten die Eisenbahnverbindungen ablesen, die in jedem Jahre bestanden haben. Damit übersieht man zugleich die gesammte Lage der Verkehrsverhältnisse dieses Jahres und hat einen vorzüglichen Maassstab zur Vergleichung der Verkehrsverhältnisse der einzelnen Jahre unter einander. Natürlich sind solche Vergleiche besonders interessant in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnwesens, solange ein geschlossenes Eisenbahnnetz noch nirgends vorhanden war. Man kann von Jahr zu Jahr die allmähliche Zusammenfügung der Eisenbahnen verfolgen und den Einfluss des Eisenbahnbaus auf die Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse beobachten. Diese Kärtchen enthalten daher auch ein geradezu unschätzbares, handliches und bequemes Material für eine Darstellung der geschichtlichen Entwickelung des deutschen und deutsch-österreichischen Wirthschaftslebens. In den späteren Jahren, mit der fortschreitenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes, in dem die Neubauten jeden Jahres im Verhältniss zu dem vorhandenen Netze nicht mehr so stark hervortreten, sind so geradezu packende Vergleichungen nicht mehr möglich. Dagegen aber sind die Kärtchen wieder nach anderen Richtungen ausserordentlich lehrreich, z. B. zur Veranschaulichung des Uebergangs von dem Privatbahn- zum Staatsbahnsystem. Denn die Staatsbahnen, die Privatbahnen unter Staatsverwaltung und die Privatbahnen sind durch Farben verschieden gekennzeichnet.

Beide Theile, Tabellen und Karten, sind keine Geschichte der Eisenbahnen, sie sind, wie gesagt, nur eine

*) Berlin. Verlag des königlichen statistischen Büreaus. 1888. 1887. 1897.

Vorarbeit zu einer solchen. Diese Vorarbeit aber ist für den, der einmal die Geschichte der deutschen Eisenbahnen schreiben wird, von grösstem Werth. Sie gibt ihm die gesammten Unterlagen für alle Thatsachen im Gebiete des Eisenbahnwesens und diese Unterlagen sind nach dem besten, meist amtlichen Quellenmaterial so sorgfältig und gewissenhaft bearbeitet, dass an ihrer unbedingten Zuverlässigkeit nicht gezweifelt werden kann. Aber der Werth des Werks ist auch ein selbständiger. Es gibt kein bequemeres Hilfsmittel, sich über jede einzelne Thatsache in der Entwickelung der deutsch-österreichischen Eisenbahnen zu unterrichten, als diese Zusammenstellungen, deren Benutzung durch alphabetische Inhaltsverzeichnisse zu den einzelnen Heften noch wesentlich erleichtert wird. Auf einem verhältnissmässig kleinen Raum ist hier ein Material vereinigt, das man freilich auch an anderen Stellen finden kann, dessen Ermittelung aber in jedem einzelnen Falle zeitraubend und lästig ist. — Soviel ich nach eigenen Beobachtungen wahrgenommen habe, ist dieses Werk, dessen Fortführung dem Vernehmen nach an anderer Stelle ins Auge gefasst ist, in Eisenbahnkreisen noch wenig bekannt. Ich möchte es daher allen Verwaltungen angelegentlichst empfohlen haben. A. v. d. Leyen.

Eisenbahnfahrpreise und Arbeitsnachweis.

Zu dem Verlangen nach einer umfassenden Reform der deutschen Personentarife, wobei es ausser auf beträchtliche Verbilligungen namentlich auch auf eine wesentliche Vereinfachung des jetzigen Tarifwirrwarres abgesehen ist, hat sich in wachsendem Umfange die Ueberzeugung gesellt, dass weitere Verbilligungen des Reisens nicht im Interesse der Volkswohlfahrt lägen. Es wird davon namentlich eine zunehmende Entvölkerung des flachen Landes, eine damit zusammenhängende fortschreitende, ungesunde Anhäufung grosser Arbeitermassen in den Industriebezirken und Grossstädten und somit eine aus mehrfachen Gründen bedenkliche Zunahme der Unstetigkeit grosser Volksmassen befürchtet. Dass der auch im Interesse der Volksgesundheit höchst bedauerliche Zug vom Lande nach den Städten durch noch so hohe Beförderungspreise, die doch nur als einmalige Last empfunden und getragen werden, nicht wirksam gehemmt werden kann, sollte indess auch denen einleuchten, die an seiner Hemmung das unmittelbarste Interesse haben. Eine auf die Dauer unabweisliche Verbesserung der Lebenshaltung der ländlichen Bevölkerung, namentlich ihrer theilweise geradezu jämmerlichen Wohnungsverhältnisse, vor allem aber auch eine stärkere persönliche Antheilnahme an dem leiblichen und geistigen Wohlergehen der ländlichen Arbeiterschaft von Seiten der Arbeitgeber, sind sehr viel wirksamere Mittel dazu, wie die anerkennenswerthen Bemühungen einsichtiger und wohlwollender Arbeitgeber zur Genüge beweisen. Mit besonderer Genugthuung sind unter diesem Gesichtspunkt auch die Bestrebungen des „Ausschusses für die Wohlfahrtspflege auf dem Lande“ zu begrüssen.

Wenn die Eisenbahnen durch billige Fahrpreise die „Vagabondage“ befördern, so darf dabei nicht übersehen werden, dass dieser unleugbare Nachtheil durch die grossen Vortheile mehr als aufgewogen wird, die mit billigen Fahrpreisen nicht allein für die arbeitende Bevölkerung verbunden sind. Dieser sind sie namentlich dadurch von Nutzen, dass mit ihrer Hilfe das Angebot von Arbeit und die Nachfrage danach sich sehr viel leichter und schneller ausgleichen lassen, als es sonst der Fall ist. Die massenhaften nutzlosen Wanderungen von Arbeitern, die heute unter dem unbehinderten Walten einer schrankenlosen Konkurrenz stattfinden und die keinesfalls im Interesse der Arbeiter selbst liegen, werden aber aus dem schon angeführten Grunde durch noch so hohe Fahrpreise kaum zu vermeiden sein. Sehr viel wirksamer und rationeller wird ihnen durch Ausbildung und planmässige Organisation des Arbeiternachweisewesens vorzubeugen sein.

Sehr beachtenswerth ist, was in der von der Centralstelle für Arbeitsmarktberichte herausgegebenen Monatsschrift „Der Arbeitsmarkt“ über den Zusammenhang einer Organisation des Arbeitsnachweises mit der Höhe der Eisenbahnfahrpreise gesagt wird. Es heisst dort:

„Wenn der Arbeitsnachweis nicht blos am Orte selbst Arbeit vermitteln, sondern auch ausgleichend wirken soll zwischen Plätzen, die Ueberfluss und solchen, die Mangel an Arbeitern haben, so genügt es nicht, dass der Beamte dem Arbeitsuchenden mittheilt, wo es für ihm eine offene Stelle gibt; es muss vielmehr auch die Möglichkeit geschaffen werden, dass der Arbeiter wirklich an diese Stelle gelangt. Dieser Möglichkeit stehen z. Z. die hohen Eisenbahnfahrpreise entgegen. An allen grösseren Arbeitsnachweisen wird darüber geklagt, dass nicht selten ein Arbeitsuchender, der sich bereit erklärt hat, eine auswärtige Stelle anzunehmen, dies für schlechterdings unmöglich erklärt, sobald er den Fahrpreis erfährt.“

„In Stuttgart hat wiederholt in solchen Fällen der Oberbürgermeister sich veranlasst gesehen, das Reisegeld aus seinem Dispositionsfonds zu bewilligen. In Freiburg i. B. ist die Arbeitsnachweis-Anstalt einen Schritt weiter gegangen, und hat dafür in ihrem Etat eine Jahressumme ausgeworfen. Auch hier behält die Gewährung den Charakter des ausserordentlichen; denn die Summe wurde nur auf 100 ℳ bemessen und ist überdies bisher noch niemals aufgebraucht worden. Jetzt ist in Stuttgart für den nächstjährigen Etat ebenfalls ein entsprechender Posten (von 200 ℳ) in Aussicht genommen. Davon abgesehen aber hat auf Antrag des städtischen Arbeitsamtes der Stuttgarter Gemeinderath am 9. Dezember v. J. beschlossen, bei dem Ministerium des Innern eine Fahrpreisermässigung für alle Arbeiter nachzusuchen, welche von einem württembergischen Arbeitsamte an eine ausserhalb gelegene Arbeitsstelle gewiesen werden.

Als auf der Karlsruher Arbeitsnachweis-Konferenz nach Erledigung der Tagesordnung unter anderen Gegenständen auch das Verhältniss der Arbeitsnachweise zur Eisenbahnfrage besprochen wurde, wurde das Bedenken geäussert, dass die Arbeitsnachweise damit das eigentliche Gebiet ihrer Thätigkeit, Arbeit „nachzuweisen“, überschritten, und dass alles vermieden werden müsse, was den Anschein erwecken könnte, dass die Einrichtung eines Arbeitsnachweises gewissermaassen ein Recht auf Arbeit gewährleiste. Dieser Standpunkt, welcher den Nachweis und die Beschaffung der Arbeitsgelegenheit grundsätzlich trennen will, dürfte in der Praxis wohl daran scheitern, dass wir schon jetzt Einrichtungen besitzen, denen gegenüber jene neuerdings erhobenen Forderungen sich kaum noch abschlagen lassen.“

„Im Verhältniss der Arbeitsvermittelung zu den Eisenbahnpreisen muss man unterscheiden zwischen der Gewährung des Fahrgeldes aus der Arbeitsnachweis-Kasse, und der Erlangung von Ermässigungen seitens der Eisenbahnverwaltung. Was das Erstere betrifft, so ist zwar richtig, dass sich diese Gewährung von dem radikalen Standpunkte des Rechtes auf Arbeit sehr einfach begründen lässt. Es ist aber keineswegs richtig, dass die Begründung nur von diesem Standpunkte aus möglich sei. Selbst solche Verwaltungsmänner, die auf dem extrem entgegengesetzten Standpunkte stehen, müssten doch allein schon unter dem Gesichtspunkte der vorbeugenden Armenpflege es empfehlen, einem Arbeiter, der durch Gewährung des Reisegeldes noch zu einer dauernden Existenz gelangen kann, lieber das Reisegeld zu gewähren, als zu warten, bis er vollends verarmt und dann gänzlich aus Gemeindemitteln erhalten werden müsste. Wenn an den preussischen Strafanstalten dem entlassenen Gefangenen das Reisegeld bis an seinen Heimathsort oder seine Arbeitsstelle nöthigenfalls aus Staatsmitteln gewährt

wird, so kann man unmöglich sagen, dass ein prinzipieller Grund bestehe, dies solchen Bürgern abzuschlagen, welche sich nichts haben zu schulden kommen lassen. — Die zweite Forderung, die Ermässigung des Tarifs, ist in der Begründung des Stuttgarter Arbeitsamtes sehr zutreffend darauf gestützt worden, dass ja schon jetzt der Staat den Arbeitern, welche in einiger Entfernung ihres Heimathortes regelmässig zur Arbeit fahren, Ermässigungen gewährt (sogenannte Arbeiterfahrkarten) und dass es übel angebracht sei, den stellensuchenden Arbeiter ungünstiger zu behandeln als den, der eine Stelle schon gefunden hat."

„In Wien hat der dortige Verein für Arbeitsvermittelung schon im Jahre 1888 für die von ihm vermittelten Stellen eine Ermässigung um 50 % durchgesetzt. Die vom Verein ertheilte Bescheinigung muss dort von dem betreffenden Polizeikommissariat bescheinigt werden. Zuerst wurde in jedem Einzelfalle die Sache vom Polizeikommissar an das Polizeipräsidium geleitet. Aber auch als letzteres auf Bitten des Vereins davon Abstand nahm, blieb die Verzögerung noch immer unerträglich. Obgleich nun der Verein in einer Eingabe an das Eisenbahnministerium darauf aufmerksam machte, dass Arbeitergesuche fast immer dringlich sind, so hat dieses doch unter dem 9. Januar 1897 erklärt, aus prinzipiellen Gründen von dem polizeilichen Umwege nicht Abstand nehmen zu können. Es lässt sich voraussehen, dass besondere Vergünstigungen für Arbeitsuchende in Deutschland ein ähnliches Schicksal haben werden. Die heutige Gestaltung unserer Tarife drängt aber auf Vereinfachung und nicht auf Verwickelung. Wer die Eisenbahn dem Volke zugänglich machen will, muss einen Schritt weiter gehen, als blosse Vergünstigungen für die Arbeitsuchenden fordern; er muss einen so einfachen und so billigen Eisenbahntarif im allgemeinen verlangen, dass es für den Arbeitsuchenden keiner besonderen Begünstigung mehr bedarf. Mit anderen Worten: die traurigen Erfahrungen, welche man mit den hohen Eisenbahngeldern an den Arbeitsnachweisen macht, müssen jeden Freund des Arbeitsnachweises veranlassen, die heute im Gange befindliche Bewegung zur Vereinfachung und Verbilligung der Eisenbahntarife überhaupt zu unterstützen."

„Die Frage der Verbilligung der Eisenbahntarife hat freilich einen sehr starken politischen Beigeschmack. Die ostelbischen Landwirthe sind Gegner jeder Verbilligung der Eisenbahntarife, weil sie davon ein noch stärkeres Abströmen der Arbeiter nach dem Westen und in die grossen Städte befürchten. Nun soll keineswegs verkannt werden, dass die Landwirthschaft allerdings heute sehr stark unter einem Arbeitermangel leidet. Allein dieser Mangel ist vom Standpunkte des Gutsbesitzers nur deswegen ein Grund gegen die Verbilligung der Eisenbahn, weil unsere heutige Arbeitsnachweis-Verwaltung noch sehr unvollkommen und viel zu wenig für die Bedürfnisse ländlicher Arbeiter eingerichtet ist. Wenn wir einen gut organisirten öffentlichen Arbeitsnachweis für Stadt und Land in ganz Deutschland besitzen, so wird (angemessene Arbeitsbedingungen für die ländlichen Arbeiter vorausgesetzt) eine Verbilligung der Personentarife naturgemäss gerade den Gegenden am meisten zu gute kommen, welche Arbeitermangel haben; wie denn auch der Wiener Verein in seinem Schriftwechsel mit den Behörden betont hat, dass nach seinen Erfahrungen gerade die kleinen Orte, welche vergebens auf Arbeiter harren, unter den gegenwärtigen theuren Eisenbahnpreisen am meisten zu leiden haben. — Endlich ist zu bedenken, dass die Frage in gewisser Weise einen internationalen Charakter trägt. Ausländische Staaten gewähren theilweise billige Arbeitertarife. Auf diese Art kommen beispielsweise italienische Arbeiter nach Deutschland; das wirkt auf den deutschen Arbeiter ähnlich wie eine ausländische Exportprämie auf den deutschen Produzenten. Besonders drastisch tritt dies in Oesterreich in die Erscheinung, wo es auf grosse Entfernungen (über 300 km) für Gruppen von mindestens 10 Arbeitern ebenfalls Preisermässigungen gibt. Arbeitergruppen kommen, soweit die Erfahrungen des Wiener Vereins reichen, nur seitens italienischer Arbeiter in Betracht, welche in geschlossenen Trupps ankommen und abziehen und dementsprechend gewissermaassen eine verlängerte Exportprämie geniessen."

„Der werthvollste Bestandtheil des Nationalwohlstandes ist das Quantum menschlicher Arbeitskraft, über welches ein Volk verfügt. Jede Maassregel, welche die Verwaltung dieser Arbeitskraft erleichtert, welche es ermöglicht, dass die Kraft an den Ort kommt, an dem sie gebraucht wird, ist nicht blos eine Maassregel zu Gunsten des Arbeiterstandes, sondern zu Gunsten des Volkswohlstandes überhaupt. In unserer Zeit dürfte keine Maassregel so sehr geeignet sein, diesem Zwecke zu dienen, wie eine Verbilligung der Eisenbahnpreise."

Die erstrebte Verbilligung unserer Personentarife kann unmöglich ganz allgemein soweit gehen, um dem hier vorliegenden Bedürfniss zu genügen. Das würde über das Maass des für jetzt Erreichbaren weit hinausgehen und abgesehen von allen sonstigen unvermeidlich damit verbundenen Uebelständen die ohnehin mangelhafte Rentabilität des Personenverkehrs noch sehr viel weiter herunterdrücken. Denn die in anderen Ländern gemachten Erfahrungen haben mit überzeugender Klarheit bewiesen, dass noch so beträchtliche und umfangreiche Tarifermässigungen nicht unter allen Umständen zu einer Verkehrssteigerung führen, die den mit solchen Ermässigungen verbundenen Einnahmeausfall deckt oder gar einen Zuwachs an Einnahmen ergibt, sondern dass für das Bedürfniss und den Erfolg von Tarifermässigungen die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse eines Landes, der schon vorhandene Verkehr und namentlich auch die Höhe der bestehenden Fahrpreise entscheidend sind. Immer wieder muss ausserdem darauf hingewiesen werden, dass der blosse Fahrpreis nur einen verhältnissmässig geringen Theil der gesammten Reisekosten ausmacht, einen um so geringeren, je weiter die Reise ist, dass die grosse Mehrzahl aller, namentlich der zu Erwerbs- (nicht Luxus-) Zwecken unternommenen Reisen auf vergleichsweise kleineren Entfernungen, den Nahverkehr, entfällt und dass das wirkliche Bedürfniss für eine Verbilligung der Fahrpreise in diesem Verkehr unzweifelhaft sehr viel grösser ist, als im eigentlichen Fernverkehr, in dem die Fahrpreise ohnehin nicht in demselben Maasse den Ausschlag geben und die Zahl der Luxusreisen eine unvergleichlich grössere Rolle spielt.

Die hier für die Zwecke eines möglichst einheitlich zu gestaltenden Arbeitsnachweises wünschenswerthen Fahrpreisermässigungen könnten ganz unabhängig von der — im Gange befindlichen — allgemeinen Tarifreform erstrebt und gewährt werden. Denn unstreitig handelt es sich dabei um eine Angelegenheit von so ausserordentlicher Bedeutung für die öffentliche Wohlfahrt, dass ausnahmsweise und weitgehende Vergünstigungen hier ganz vorzugsweise am Platze und geradezu geboten sind. —T—

Zur Durchsicht des allgemeinen russischen Eisenbahntarifes.

Das Finanzministerium in Petersburg, das im Jahre 1896 die Getreidetarife einer eingehenden Durchsicht unterzogen hat, ist augenblicklich abermals mit einer ebenso umfangreichen, als für Russland bedeutungsvollen Arbeit beschäftigt. Handelte es sich bei den Arbeiten des Jahres 1896 um Durchsicht der Getreidetarife, die im Jahre 1893 bereits nach einheitlichen Grundsätzen erstellt waren, also gewissermaassen nur um die Probe darauf, ob die Voraussetzungen, die der Tarifbildung zu Grunde gelegt waren, die erwartete Wirkung gehabt haben, und man kann sagen, der Tarif von 1893 hat sich im grossen und ganzen

sehr gut bewährt, so gilt es bei der jetzt vorliegenden Arbeit zunächst die einheitlichen Grundsätze zu schaffen, nach denen der neue allgemeine Tarif gebildet werden soll.

Der gegenwärtig gültige Tarif ist bekanntlich nicht selbstständig ausgearbeitet worden, sondern ist durch die allmähliche Durchsicht der Tarife der einzelnen Bahnen, der einzelnen Verkehrsstrecken und der einzelnen Gruppen entstanden, wobei alle diese Tarife unter einander nach Möglichkeit in Einklang gebracht worden sind. Infolge dessen stellt der gegenwärtige Eisenbahntarif zwischen dem, was die Tarifinstitutionen auf den Eisenbahnen vorgefunden haben, und zwischen dem, was behufs Wahrung der Interessen des Handels, der Industrie, der Bevölkerung und des Staates angestrebt werden müsste, einen Kompromiss dar. Dementsprechend mussten nachher Veränderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifes vorgenommen werden, so dass es seit der Zeit der Herausgabe dieses Tarifes (1893) bis zum Jahre 1897 nöthig wurde, denselben zweimal neu herauszugeben, wobei jedes Mal zur Vereinheitlichung der Tarifsätze einzelne, verbessernde Aenderungen vorgenommen wurden. Es wird also der vorliegende Entwurf zum Tarif die erste, einheitliche Durcharbeitung des weit verzweigten Stoffes darstellen.

In der No. 16 der amtlichen „Handels- und Industrie-Zeitung" finden wir die nachfolgenden kurzen Angaben über die Vorarbeiten und über das Programm für die Durchführung des begonnenen Werkes.

Behufs Feststellung eines Programmes für die nothwendigen Vorarbeiten hat der allgemeine Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen eine besondere Kommission niedergesetzt. An den Arbeiten dieser Kommission betheiligten sich auch Vertreter der Tarifinstitutionen der Regierung, wobei — behufs regelrechter Eintheilung der Durchsichtarbeiten — beschlossen wurde, die ganze gegenwärtig gültige Nomenklatur der Eisenbahngüter in folgende 11 Abtheilungen einzutheilen: 1. bearbeitete und unbearbeitete Produkte des Erdinnern, ausser Metallen und Metallabfällen; 2. unbearbeitete und bearbeitete Metalle und Metallabfälle; 3. Produkte der Forstkultur, Fabrikate aus Holz, Reben usw.; 4. verschiedene Waaren aus Holz und Metall; 5. landwirthschaftliche Produkte, Fabrikate aus denselben und Abfälle; 6. Thiere, Thierprodukte, Fabrikate aus denselben und Abfälle; 7. Faserstoffe, Fabrikate aus denselben und Abfälle; 8. Kolonialwaaren; 9. Drogen; 10. Gemischtwaaren; 11. Waaren, welche in keine der aufgezählten Abtheilungen einrangirt werden können. Ueber alle diese Abtheilungen und in vielen Fällen auch über einzelne Güter werden in der Centralverwaltung des allgemeinen Kongresses besondere Abhandlungen fertiggestellt, in welchen die Bedeutung der einzelnen Güter und Gruppen für den Handel und die Industrie einerseits und für die Eisenbahnen andererseits beleuchtet wird. Das Programm dieser Abhandlungen ist folgendes: eine Beschreibung der Waare, der Bestandtheile, der Herstellung, der einzelnen im Handel vorkommenden Sorten usw.; ferner enthält die Abhandlung: Daten über die Inlandproduktion der betreffenden Waare, d. h. die Anzahl der Fabriken, die Menge und die Kosten der Herstellung dieser auf den Fabriken produzirten Waaren, die Vertheilung der Fabriken auf Industrierayons usw.; Daten aus der Zollstatistik; Orientirung über die Waarenpreise auf Residenz- und Provinzialmärkten; Tarifsätze und Tarifstatistik über den Transport der betreffenden Güter während der Zeit von 1893 bis 1896 und schliesslich eine Zusammenstellung über die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Transport der betreffenden Güter. Die Arbeiten behufs Zusammenstellung dieser Abhandlungen werden sehr eifrig betrieben; gegenwärtig ist schon die erste Lieferung im Druck erschienen — ein 445 Folioseiten starker Band, der Daten über die Güter der ersten Abtheilung enthält, d. h. über unbearbeitete und bearbeitete Produkte des Erdinnern, ausser Metallen.

Ausser dem Material, welches vom allgemeinen Kongress in der statistischen Abtheilung des Departements für Eisenbahnangelegenheiten fertiggestellt ist, wird auch das erforderliche Material zur bevorstehenden Durchsicht des allgemeinen Tarifs ausgearbeitet. Gleichzeitig sind Vorarbeiten zur Einführung neuer Tarifschemen im Gange, da die gegenwärtigen Schemen schon als veraltet betrachtet werden können. Alle diese Vorarbeiten gehen schon ihrem Ende entgegen und binnen kurzem wird die Durchsicht der Tarife selbst vorgenommen werden.

Die Grundsätze, nach denen der neue allgemeine Tarif gebildet wird, sollen im Conseil für Tarifangelegenheiten durchgesehen werden, sodass dann Abänderungen in den Tarifsätzen lange nicht mehr so leicht bewirkt werden können wie gegenwärtig, wo der Tarif nur gewissermaassen ein temporärer ist, dessen Entstehen mehr Zufälligkeiten ausgesetzt ist, als dass er einen einheitlichen Gedanken zum Ausdruck bringt. Die Wichtigkeit der im Gange befindlichen Arbeiten nicht nur für die Entwickelung von Handel und Industrie in Russland selbst, sondern auch weit über seine Grenzen hinaus leuchtet ein und das amtliche Organ hat Recht, wenn es betont, dass jetzt die günstigste Gelegenheit geboten ist, diese oder jene Forderungen geltend zu machen, welchen der allgemeine Waarentarif entsprechen müsste. Es bleibt nur zu wünschen, dass Personen, die unmittelbar an dieser wichtigen Sache interessirt sind, diese Gelegenheit nicht werden unbenutzt vorübergehen lassen, um ihre eigenen Interessen zu schützen und gleichzeitig auch dem ganzen zu dienen.

Uebrigens hat das Finanzministerium, wie s. Z. bei Durchsicht der Getreidetarife in weitestem Maasse Einladungen zur Betheiligung an den Arbeiten ergehen lassen, sodass zu Meinungsäusserungen reichlich Gelegenheit geboten sein wird. Ob die vielen Wünsche, die voraussichtlich geäussert werden, Berücksichtigung finden können, darüber behält sich der Finanzminister, wie schon aus früheren Berathungen her bekannt, vollkommen freien Entschluss vor. Ueber seine Stellungnahme zu Konferenzberathungen und Konferenzbeschlüssen hat Herr von Witte nie Raum zu Zweifeln gelassen. Es sind somit die Tarife der Neuzeit in Russland ausschliesslich Ergebnisse von Regierungsbeschlüssen.

Der preussische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.

Die Kommission trat Mittwoch Abend zur Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung zusammen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen wohnte den Verhandlungen von Beginn bis zum Schlusse bei. Der Referent Möller (natl.) gab zunächst eine ausführliche Darlegung der Entwickelung des Staatseisenbahnsystems, beklagte, dass die Eisenbahnverwaltung in den schlechten Zeiten für einen den heutigen Verhältnissen entsprechenden Ausbau der Eisenbahnen nicht gesorgt habe und dass infolge dessen im vergangenen Jahre der Wagenmangel und die vielfachen Unfälle vorgekommen seien. Er wünscht eine Prüfung, ob nicht auf den besonders verkehrsreichen Strecken eine Entlastung durch den Ausbau von dritten und vierten Geleisen für den Güterverkehr oder Herstellung von neuen Bahnen herbeizuführen sei. Es müsste unbedingt darauf Bedacht genommen werden, dass auf solchen Linien der Personenverkehr ganz vom Güterverkehr getrennt wird, wie dies in England schon längst geschehen sei. Er regte an 1. schleunige Erleichterung der überlasteten Behörden, 2. Ausbau der dritten und vierten Gleise auf den verkehrsreichen Strecken zur Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr, 3. Beschleunigung des Wagenumlaufs zur Beseitigung des Wagenmangels, 4. Beschleunigung des Stückgüterverkehrs, 5. Ausbau von Eisenbahnen zur Entlastung der grossen Linien, 6. Vorlegung eines Eisenbahn-Garantiegesetzes behufs Unabhängigmachung der Eisenbahnverwaltung vom Finanzministerium. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen erklärte, dass in anderen Staaten, wie Oesterreich, Frankreich, im letzten Jahre Betriebsunfälle in mindestens ebensolchem Umfange wie in Preussen vorgekommen seien. Er hätte nach den mehrfachen Unfällen eine besondere Kommission eingesetzt, nicht um die Verwaltung zu exculpiren, sondern um eine eingehende Prüfung darüber stattfinden

zu lassen, ob diese Unfälle auf Fehler in der Organisation oder auf unabwendbare Zufälle zurückzuführen seien. Das Ergebniss dieser Untersuchung sei in der vorgelegten Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst wiedergegeben. Es entfallen auf 100 Unfälle in Preussen ein verletzter Reisender, in Frankreich 2,9, in England 14,7 verletzte Reisende. Nach den Vorschriften im Reiche würden in Preussen viel mehr Unfälle, als in Frankreich und England gezählt. Die preussische Staatseisenbahn-Verwaltung betreibe 30 000 km, auf welchen täglich 1 500 000 Reisende und 500 000 t Güter befördert würden. In den Jahren, wo die Eisenbahnverwaltung mit einem etatsmässigen Defizit abgeschlossen habe, sei allerdings nicht genügend für den Ausbau der Eisenbahn gesorgt worden; damals habe sich aber jedes Ressort nach der Decke strecken müssen, und könne dem Finanzminister daraus kein Vorwurf gemacht werden. In den mageren Jahren haben Ausgaben vermieden werden müssen, von denen die Betriebssicherheit nicht abhängig gewesen sei. Die Betriebsbeamten seien bei der Reorganisation wesentlich vermehrt worden, die Schreiberei sei eingeschränkt worden. In einigen Blättern, wie in der „Kölnischen Zeitung", sei kürzlich gesagt worden, dass in der letzten Zeit die Zahl der Eisenbahnbeamten um 11 000 vermehrt worden sei. Diese Angabe sei aber nicht richtig, es seien nur für die diätarisch beschäftigten Beamten etatsmässige Stellen geschaffen worden. Wenn gesagt worden sei, dass die Zahl der Betriebsbeamten nicht ausreiche, so gebe er dies für den Mainzer Eisenbahn-Direktionsbezirk zu, da die hessische Ludwigsbahn mit einem ungeeigneten Beamtenpersonal und Wagenpark bei dem plötzlichen Verkehrsaufschwung gearbeitet habe; es sei sehr schwierig gewesen, hier die erforderlichen Beamten zu beschaffen. Die vom Referenten in Anregung gebrachten Maassnahmen würden auch schon innerhalb der Verwaltung erwogen. Man könne aber mit solchen Fragen nicht von heute zu morgen vorgehen, es sei eine reifliche Prüfung jedes einzelnen Punktes dringend geboten. Auf das Eisenbahn-Garantiegesetz wolle er hier nicht eingehen. Geh. Ober-Finanzrath Lehmann sprach das Bedauern des Finanzministers aus, dieser Sitzung wegen Betheiligung an einer anderen Kommissionssitzung fernbleiben zu müssen, und bestritt entschieden, dass der Finanzminister einen ungünstigen Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen ausgeübt habe. Gegenüber der Eisenbahnverwaltung legen sich der Finanzminister und seine Kommissare bei den Verhandlungen über die Aufstellung des Etats gerade grosse Reserve auf. Vom Finanzministerium müssten diejenigen Mittel, welche zur Ausgestaltung der Bahnen erforderlich seien, unbedingt gewährt werden. Vom Geheimen Baurath Blum wurde demnächst noch bestritten, dass der Oberbau in Preussen schlechter als in England sei; es komme nicht auf das Schwergewicht allein an, sondern auch auf die Steifigkeit. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen erklärte es für nothwendig, der Frage über den Ausbau weiterer Gleise näher zu treten. In vielen Fällen würde es auch genügen, die Bahnhöfe weiter auszubauen. Die in den Etat eingestellten Mittel seien nur dazu bestimmt, in solchen Fällen, wo noch nicht Projekte aufgestellt seien, aber eine Erweiterung in Aussicht genommen sei, das erforderliche Gelände schon jetzt zu erwerben. Geh. Ober-Finanzrath Lehmann betonte, dass das oberste Bestreben des Finanzministers stets gewesen sei, dass die Eisenbahnverwaltung ihre Ausgaben durch ihre Einnahmen decke. In früheren Jahren habe man vielfach dauernde Ausgaben bewilligt mit Rücksicht auf die Ueberschüsse der Eisenbahnen; es müssen daher auch jetzt bei Aufstellung des preussischen Staatshaushalts-Etats die Einnahmen der Eisenbahnen in Anspruch genommen werden. Das Finanzministerium habe stets der Eisenbahnverwaltung eine bedeutende Selbständigkeit überlassen. Damit war die Generaldiskussion beendigt.

Eisenbahnen und Wasserstrassen.

In Anwesenheit S. M. des Kaisers berieth am 4. Februar das preussische Landesökonomie-Kollegium über den Einfluss des Ausbaues eines Netzes einheimischer Wasserstrassen auf die wirthschaftliche Entwickelung der deutschen Landwirthschaft.

In seinem Vortrage gedachte der erste Berichterstatter, Gutsbesitzer Seydel-Chelchen, einleitend der Vor-Eisenbahnzeit, in welcher der Drang zum Ausbau der Wasserstrassen sehr stark gewesen sei. Mit dem Bau der Eisenbahnen sei dann der Verkehr der Wasserstrassen wesentlich zurückgegangen. Das sei ganz erklärlich durch die vielen Vorzüge der Eisenbahnbeförderung gegenüber der auf Wasserstrassen. Indessen werde der Ausbau der Binnenwasserstrassen auch eifrig weiter gepflegt, erfreue sich der Theilnahme weitester Kreise und habe doch wesentliche Vortheile. In der Zeit von 1873 bis 1891 nahm der Frachtverkehr auf den Kanälen um 300% zu und bezifferte sich 1891 auf 30 522 000 t. In demselben Zeitraum stieg der Frachtverkehr der Eisenbahnen von 120 Millionen Tonnen auf 229 Millionen Tonnen, also nur um 90%, obschon sich das Eisenbahnnetz von 1873 bis 1891 um 77% vergrösserte, der Ausbau des Kanalnetzes aber inzwischen nur unerhebliche Fortschritte machte. Die Ausführungen des Herrn Seydel gipfelten in folgenden Anträgen:

„1. Beim Ausbau jedes Kanals werden landwirthschaftliche Interessen der Anlieger mehr oder weniger berührt (Durchschneidung von zusammengehörigen Grundstücken, Beeinflussung des Grundwasserstandes, Gelegenheit zur Ent- und Bewässerung). Es ist zu verlangen, dass die den landwirthschaftlichen Interessen günstigen Verhältnisse voll ausgenutzt und die unvermeidlichen Schädigungen ausreichend ersetzt werden. 2. An Herstellung billiger Transportwege, namentlich für minderwerthige Güter, hat die Landwirthschaft ein fortgesetzt steigendes Interesse (Bezug von Brennmaterial, Kainit, Thomasschlacke, Kalk und Mergel usw.) 3. Eine gute Wasserstrasse ist, soweit ihr Einfluss als Transportmittel reicht, trotz der unvermeidlichen Betriebsunterbrechungen, für die Landwirthschaft bedeutend werthvoller als Eisenbahnen. 4. Der Wettbewerb von Wasserstrassen gegen die Eisenbahnen garantirt am besten billige Eisenbahnfrachten. 5. Dass die Wasserstrassen geeignet sind, ausländische Bodenprodukte im Inlande zu verbreiten, ist richtig. Gegen diese Wirkung wäre, wo das nöthig erscheint, Zollschutz einzuführen bezw. zu erhöhen, nicht aber nach den verschiedensten Seiten segensreiche Kanalbauten zu unterlassen. Dem Ausbau des gegenwärtig projektirten Kanalnetzes stehen die jetzt geltenden Handelsverträge nicht im Wege. 6. Mit der zu 1 Satz 2 ausgeführten Maassgabe ist der Ausbau des Kanalnetzes im landwirthschaftlichen Interesse zu befürworten."

Als zweiter Berichterstatter führte Landesökonomierath Winkelmann (Köbling in Westfalen) aus: Es sei kein Zweifel, dass der Ausbau der einheimischen Wasserstrassen der Industrie von grossem Nutzen sein würde. Der Landwirthschaft würde jedoch unter Umständen ein grösserer Schaden als Nutzen durch den Ausbau der einheimischen Wasserstrassen erwachsen. Im Jahre 1896 betrug die Einfuhr ausländischen Getreides 1 300 000 t. Wenn aber erst der Donau-Ems-Kanal, der Donau-Main-Kanal, der Donau-Weser-Kanal usw. ausgebaut sein werden, dann werde diese Einfuhr noch bedeutend grösser werden. Der Konkurrenzkampf der landwirthschaftlichen Produkte werde alsdann auf deutschem Boden ausgefochten werden, in dem, wie er befürchte, Deutschland unterliegen würde. Die deutsche Landwirthschaft würde aber durch den Ausbau der Wasserstrassen Nutzen haben, wenn nach Ablauf der Handelsverträge ein Zollschutz für die landwirthschaftlichen Produkte geschaffen werde, der es den deutschen Landwirthen ermögliche, den Konkurrenzkampf auf dem Weltmarkte zu bestehen. Zum mindesten sei erforderlich, Kanalabgaben einzuführen, die den Eisenbahntarifen gleichkommen. Er gebe sich der Hoffnung hin, dass die Industrie selbst hohe Kanalabgaben fordern werde, da sie andernfalls selbst geschädigt wäre. Ohne hohe Kanalabgaben würde die englische Kohle der rheinisch-westfälischen Kohle sehr bald erhebliche Konkurrenz machen. Der Redner schloss mit der Begründung folgenden Antrages:

„Durch den Ausbau eines Netzes von Wasserstrassen welche den Rhein mit der Ems, Weser und Elbe verbinden, wie solche nach den bisher ausgearbeiteten Projekten zur Ausführung gelangen, werden den durchschnittenen Landestheilen einerseits Vortheile, andererseits unvermeidliche Nachtheile zugefügt. Mit Rücksicht auf die Landeskultur hat deshalb die einheimische Landwirthschaft kein erhebliches Interesse an dem Ausbau dieser Kanäle. Durch den nach Fertigstellung dieser Wasserstrassen ermöglichten billigeren Bezug von Bedarfsartikeln der Landwirthschaft (Brennmaterialien, künstliche Dung- und Futterstoffe usw.) erwächst einem Theil der deutschen Landwirthe ein nicht unerheblicher Vortheil. Dem Nutzen, welchen der billige Versand der einheimischen land- und forstwirthschaftlichen Produkte auf Wasserwegen einem Theil der Landwirthe — und zwar vorwiegend den von den Konsumplätzen entfernt liegenden Betrieben — erwächst, steht ein grösserer Schaden durch den erleichterten Import ausländischer Produkte gegenüber, so dass der Ausbau eines Netzes ein-

heimischer Wasserstrassen im Interesse der deutschen Land- und Forstwirthschaft nur dann für wünschenswerth erklärt werden kann, wenn entweder durch ausreichende Schutzzölle oder durch entsprechende Kanalabgaben eine Erleichterung des Imports von Produkten der Land- und Forstwirthschaft dauernd verhindert wird "

An diese Anträge knüpfte sich eine längere Erörterung. Landesökonomierath v. Mendel-Steinfels-Halle a. S. will bei der Frage des Nutzungswerthes eines Ausbaues der Kanäle für die Landwirthschaft einen Unterschied nach ihrer Art und ihrer Lage gemacht wissen. Man müsse 1. unterscheiden zwischen reinen Binnenkanälen (für reinen Binnenverkehr) und solchen, die entweder direkt oder durch andere Wasserstrassen mit dem Seeverkehr in Verbindung stehen, und 2. zwischen Kanälen im Osten und solchen im Westen. Herr v. Mendel erörterte einerseits, dass die Landwirthschaft des Westens nach Lage der Dinge weniger Interesse am Ausbau der Kanäle habe, als die des Ostens. Zweitens erklärt er den Ausbau solcher Wasserstrassen, die dem ausländischen Seeverkehr noch weitere Thore und Thüren öffnen würden, für eine Gefahr für die Landwirthschaft, sobald nicht gehörige Schutzmaassnahmen getroffen würden. Zur richtigen Ausnutzung der Binnenkanäle sei ihre Verbindung mit Kleinbahnen durchaus nothwendig; eine solche würde vor anderen fruktifizirend wirken.

Graf Bernstorff-Wehningen resümirt seine sehr eingehenden Ausführungen dahin, dass der Ausbau rein lokaler Wasserstrassen von der Landwirthschaft freundlich aufgenommen werden würde, dass ein Ausbau von Wasserstrassen zur Erweiterung des Seeverkehrs ebenfalls gut zu heissen sei „im Zeichen des Verkehrs", doch nur, wenn durch entsprechende Tarife den gehörige Schutz der einheimischen Landwirthschaft und Industrie gewährleistet würde. Insonderheit fordert er für den Ausbau der Kanäle, dass sie auch der Landeskultur dienstbar gemacht würden. Nur wo sie zugleich Träger des Verkehrs und der Landeskultur seien, würden sie für die Landwirthschaft wahrhaft fruktifizirend wirken.

Landforstmeister Dankelmann-Eberswalde beleuchtet den Werth des Kanäle vom forstwirthschaftlichen Standpunkt aus. Durch die Kanäle werde das Absatzgebiet des Holzes erweitert, weil sie den billigen Forsttransport geringer Massengüter vermittelten. Zweitens bewirkten sie einen Ausgleich zwischen waldarmen und waldreichen Gegenden, drittens dienten sie zu einer Entlastung des Brennmaterialmarktes und zu einer Vermehrung der Waldrente aus wohlfeilen Hölzern, und endlich zeigten sie sich als Siedelstätten für die Holzindustrie. Einen Nachtheil brächten allerdings sie den Waldungen durch Trockenlegung bewaldeter Gebiete. Zum Schlusse berührte Redner die Frage der grossen Nord-Süd- und der Querkanäle und erkannte namentlich die Vortheile der letzteren an. Aufs bestimmteste wandte er sich gegen die übertriebene Verwendung der amerikanischen Hölzer, deren Import sich in den letzten Jahren verachtfacht habe, was noch dazu von den deutschen Handelskammern anerkannt werde. Allerdings ein deutscher Fehler! Ja sogar die amerikanische Eiche und das amerikanische Pitch-pine-Holz werden gegenüber der deutschen Eiche und der alten märkischen Kiefer bevorzugt, obschon diese ihnen mindestens gleichwerthig seien. Dieser amerikanischen Holzeinfuhr müsse und werde, so hoffe er, ein Riegel vorgeschoben werden. Zum Schlusse betonte Landforstmeister Dankelmann die Bedeutung der Kanäle als Kulturträger, die einen berechtigten Theil der deutschen Verkehrspolitik bildeten. Die beiden grossen Kanäle würden die Schlagadern des künftigen grossen Verkehrs sein. Man sage, die Kanäle brächten nur der Industrie und dem Handel Vortheil. Möchten sie auch diesen Vortheile bringen, vielleicht noch mehr als der Land- und Forstwirthschaft; das entspräche nur der Politik der Sammlung, die die Hohenzollern von jeher getrieben haben. „Ich hoffe es auch zu erleben, dass der erste Spatenstich zum Mittellandkanal gethan wird!"

Sodann ergriff der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein das Wort zu folgenden Darlegungen: „Die Frage ist überaus schwierig. Ich möchte an die Landwirthschaft der östlichen Landestheile die Frage richten, ob sie gewillt sein würde, die in ihren Provinzen durch die Weisheit der preussischen Könige geschaffenen Wasserstrassen wieder zu verlieren. Ich glaube, dass zweifellos kein Landwirth in Brandenburg, in Ost- und Westpreussen diese Wasserstrassen wieder beseitigen wollte. Sollte aber jemand sein, so könnte man ihm die Thatsache entgegenhalten, dass z. B. Berlin trotz seiner 17 Bahnhöfe, trotz des auf das höchste entwickelten Eisenbahnverkehrs doch mit 80 % seines Waarenbedarfs auf den Wasserweg angewiesen ist. Im wesentlichen sind es aber land- und forstwirthschaftliche Produkte, die den Wasserweg wählen. Auch in den westlichen Provinzen wollen, davon bin ich überzeugt, die Landwirthe die Wasserstrassen nicht beseitigen. Dass uns Frankreich in seiner wirthschaftlichen und landwirthschaftlichen Entwicklung etwas voraus ist, liegt meiner Meinung nach an seinen Wasserstrassen. Die Verbilligung und Förderung des Verkehrs liegt im Interesse aller produktiven Stände und ist von der grössten Bedeutung auch für die Landwirthschaft. Es gibt keine Kundgebung für die Landwirthschaft, wobei nicht auf die Nothwendigkeit der Erleichterung des Absatzes, also auf die Verbilligung des Transports hingewiesen wird. Unsere Eisenbahnen werden aber schwerlich in der Lage sein, in dem gewünschten Umfange den Produkten der Landwirthschaft und der Industrie erweiterte Beförderung zu gewähren. Zweifellos wird man dazu den Ausbau der Wasserstrassen gebrauchen, die die Fracht auf die Hälfte herabbringen. Die Konkurrenz des Auslandes beruht auf dessen geringeren Produktionskosten, und gerade in dieser Richtung können die Kanäle die Konkurrenzfähigkeit der einheimischen Produktion steigern. Daneben ist die strategische und sozialpolitische Bedeutung eines vervollkommneten Wasserstrassennetzes nicht zu unterschätzen. Es ist sehr bedenklich, dass die Industrie sich jetzt zu sehr an einzelnen Punkten konzentrirt. Neue Wasserstrassen würden ihre Dezentralisation befördern und dadurch auch die Landwirthschaft befruchten, die in industriell gemischten Gegenden besser gedeiht, als in rein landwirthschaftlichen. Die Nothlage der Landwirthschaft wird in Berührung mit der Industrie geringer. Das landwirthschaftliche Gewerbe wird, ebenso wie alle produktiven Stände, durch die Verbesserung, Vermehrung und Verbilligung des Verkehrs, also auch durch neue Kanäle, gefördert werden. Die Frage der Be- und Entwässerung ist auch zu berücksichtigen. Grosse Landstriche können durch die Kanäle bevölkert und kultivirt werden. Das Wasserstrassennetz im Osten ist ziemlich ausgebaut, auch im Westen fehlt es nicht daran; nur an einer Verbindung zwischen Osten und Westen mangelt es. Die Vortheile einer solchen Ausfüllung durch einen die Elbe mit dem Rhein verbindenden Kanal liegen sowohl für den innern, wie für den Durchgangsverkehr auf der Hand und fast sämmtliche preussische Könige haben sich bemüht, diese Verbindung der beiden Gebiete herzustellen. Man sagt, die Zeit der Wasserstrassen sei vorüber. Ich bin durch die Erfahrungen der neueren Zeit dahin belehrt worden, dass mit unserm gegenwärtigen Eisenbahnsystem, ohne die grössten Gefahren nach den verschiedensten Seiten die Ansprüche an den Massenverkehr sowohl von Gütern als von Personen nicht mehr zu befriedigen sind. Wie der Minister Thielen einräumen wird, müssten die technischen Einrichtungen unserer Eisenbahnen, um dem ganzen sich steigernden Verkehr zu genügen, in einer Ausdehnung ausgebaut und ergänzt werden, dass es Milliarden kosten würde. Die Herstellung zweiter, dritter, vierter Schienengleise, die Verbreiterung der Bahnkörper, die Vergrösserung der Bahnhöfe müssten Unsummen verschlingen. Es liegt nicht im Interesse der Landwirthschaft, den Verkehr allein von einer Stelle aus beherrschen zu wollen. Nach Vollendung eines grossen Wasserstrassennetzes, das man mit ein paar hundert Millionen Mark verbessern und ausbauen kann, könnten die Eisenbahnen auf den Verkehr beschränkt werden, der ihnen wirklich nutzbringend ist. Der Massentransport bringt den Eisenbahnen nichts und könnte dem Wasser überwiesen werden. Ich möchte glauben, dass es im allgemeinen Interesse der Gesammtproduktion liegen würde, wenn dieser allmächtige Eisenbahnbetrieb einer gewissen Konkurrenz gegenüber stände, die ihn zwänge, nach allgemeinen wirthschaftlichen Gesichtspunkten der Frage der Verbilligung des Güter- und Personentarifs näher zu treten — im Interesse des Gesammtverkehrs und ohne Opferung der Staatsinteressen. Die Frage bedarf daher der eingehenden, sorgsamen Erwägung, ob nicht gerade jetzt der Bau von Wasserstrassen im Interesse der Landwirthschaft und der Allgemeinheit liegt.

Darauf äusserte Ministerialdirektor Dr. Thiel: Es ist ja möglich, dass durch den Ausbau der Wasserstrassen in einigen Provinzen eine Verschiebung der Absatzverhältnisse erfolgen würde. Allein derartige kleinliche Rücksichten sind auch bei Einführung der Eisenbahnen, überhaupt bei allen grossen Neuerungen geltend gemacht worden. Es ist aber, wie in allen Dingen, so auch hier, das Wohl der Gesammtheit zu berücksichtigen und lediglich nach grossen Gesichtspunkten zu handeln. Der Nutzen, den eine gute Wasserverbindung des Ostens mit dem Westen unseres Vaterlandes haben würde, wiegt doch alle kleinlichen Bedenken auf. Es dürfte dadurch auch möglich werden, Industrien nach dem Osten zu tragen, zumal heutzutage Industrien von örtlichen Kohlen- und Erzlagern doch nicht mehr unbedingt abhängig sind. Eine Gefahr, dass wir durch ausländisches Getreide „überschwemmt" werden könnten, liegt nicht vor, zumal sich der Preis des Getreides nach dem Weltmarktpreise regelt. Jedenfalls hat das deutsche Volk, so lange wir nicht genügend Getreide produziren, sondern auf ausländisches Getreide angewiesen sind, ein Interesse an möglichst billigen Getreidetransportkosten.

Nachdem Freiherr von Höfel-Westfalen für die Anträge Winkelmann gesprochen hatte, erhob sich der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen und erklärte: Zu den erschöpfenden Ausführungen des Landwirthschaftsministers habe er nichts zuzufügen. Da aber sein Ressort Eisenbahn und Wasser-

strassen vereinige, wolle er einigen Vorrednern erwidern. Gewiss müssten Eisenbahnen und Wasserstrassen sich gegenseitig ergänzen; ja es gibt Momente in der wirthschaftlichen Entwickelung des Landes, in denen diese Ergänzung absolut nöthig ist, um den Verkehr zu bewältigen. In dieser Lage befinden sich unzweifelhaft verschiedene Theile unseres Landes, wo die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses nur mit ausserordentlichen Opfern der Eisenbahnverwaltung möglich ist. Wir haben in Zeiten gesunder Entwickelung jährlich mehrere Perioden des Wagenmangels. Wir bekämpfen den Wagenmangel; es wäre aber auch unbillig, wenn die Wagen zu viel müssig in der Sonne und im Schnee stehen müssten. Ein Mittel dieser Bekämpfung besteht auch in dem Bau neuer Verkehrsstrassen, die möglichst den Massenverkehr aufnehmen können. Gegen den Ausbau eines wirthschaftlich überaus werthvollen lokalen Kanalnetzes sind keine Bedenken erhoben worden. Alle ausgesprochenen Bedenken beziehen sich auf die Schiffahrtswege, die entweder von der See ins Land, oder auf weite Entfernungen quer durchs Land gehen. Gewiss sind solche Kanäle nur da wirthschaftlich berechtigt, wo es sich darum handelt, grosse Produktionscentren mit den natürlichen Wasserwegen zu verbinden. Und damit wäre auch die Nothwendigkeit des grossen Rhein-Weser-Elbe-Kanals begründet, der durch grosse Kohlen- und Eisenproduktionsgebiete geht. Schon jetzt kommt die westfälische Kohle bis nach Berlin. Sie geht für den billigeren Ausfuhrtarif nach Hamburg und von dort mit dem Elbkahn nach Berlin. Die Vortheile der Kanäle für die Landwirthschaft sind, wie z. B. der Oder-Spree-Kanal beweist, grösser als angenommen wird. An dessen Ufern hat sich die Landwirthschaft bedeutend gehoben. Zwei Drittel seines Verkehrs beziehen sich auf landwirthschaftliche Produkte. Die Bedeutung des Abgabentarifs überschätzt man, weil die Kanalabgaben nur ein kleiner Theil der Spesen sind und die Verwaltung mit den Frachten an sich nichts zu thun hat wie bei der Eisenbahn. Der Minister fasst seine Ausführungen dahin zusammen: Der Ausbau der Wasserstrassen in den vorliegenden Plänen ist eine absolute Nothwendigkeit. Es wird wichtigen Theilen unseres Wirthschaftslebens grosse Vortheile bringen. Die Befürchtung, die die Landwirthschaft an den Ausbau der Grossschiffahrtswege knüpft, wird sich nicht in dem Maasse erfüllen.

In die Erörterung griff sodann Prof. Schmoller ein mit folgender Erklärung: Nachdem hier von maassgebender Seite erklärt worden, dass die Eisenbahnen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen seien, halte er die vorliegende Frage für akut. Er halte überall Kanäle für nothwendig, wo der Getreide-Massentransport erforderlich sei. Er erachte es für nothwendig, entsprechende Kanalabgaben einzuführen, damit diejenigen, die sich des Kanals bedienen, ihn auch bezahlen.

Nachdem Major a. D. Graf von Stosch (Hartau in Schlesien) namens der schlesischen Landwirthe auch den möglichst baldigen Ausbau der schlesischen Kanäle verlangt hatte, wurden die Leitsätze des ersten Berichterstatters Seidel abgelehnt, diejenigen des zweiten Berichterstatters Winkelmann aber mit einer Aenderung angenommen, wonach der letzte Absatz lautet (Antrag Arnim-Güterberg): „Dem Ausbau eines Netzes einheimischer Wasserstrassen braucht im Interesse der deutschen Land- und Forstwirthschaft nur dann nicht entgegengetreten zu werden, wenn entweder durch ausreichende Schutzzölle oder durch entsprechende Kanalabgaben eine Erleichterung des Imports von Produkten der Land- und Forstwirthschaft dauernd verhindert wird.“ Ebenso wurde ein Zusatzantrag des Grafen Bernstorff-Wehningen angenommen: „Der Ausbau eines Netzes lokaler Wasserstrassen wird in der Regel im Interesse der Landwirthschaft liegen.“

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Ilfeld-Netzkater. Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg hat am 7. d. Mts. auf der Theilstrecke Ilfeld-Netzkater der Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode die Betriebseröffnung des Güterverkehrs stattgefunden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh befugte Station Eching ist am 10. d. Mts. auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Pécz-Barcser Eisenbahn gelegene Verladestation Pellérd ist am 25. Januar d. J. für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr (lebende Thiere ausgenommen) eröffnet worden (vergl. die Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 97 Jahrg. 1897 S. 1004 d. Ztg.).

Milchbeförderung nach Magdeburg-Buckau. Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg. Vom 1. d. Mts. ab ist die Beförderung von Milch mit den Personen- oder Eilgüterzügen von den Stationen der Strecken

Halberstadt-Blumenberg-
Jerxheim-Oschersleben-
Egeln-Blumenberg-
Cöthen-Schönebeck-
} Magdeburg-Buckau

nach Magdeburg-Buckau widerruflich wieder zugelassen worden.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 90 (Prinz Heinrich-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zum Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 31 (königliche Eisenbahndirektion zu Altona) sowie zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ je der Nachtrag I erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im November 1895 ausgegebene Güterwagenpark-Verzeichniss gleicher Nummer und durch den zur „Sammlung usw.“ herausgegebenen Nachtrag I werden alle bis Ende 1897 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind an Nachträgen herausgegeben worden:

a) der V. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger Nr. 40 (königliche Eisenbahndirektionen zu Köln, St. Johann-Saarbrücken und Essen);
b) je der VI. Nachtrag zu den Kilometerzeigern Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nr. 78 (k. k. priv. österreichische Südbahn), ferner
c) der II. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 343 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 344 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 345 vom 4. d. Mts. an die Mitglieder des Unterausschusses für die Durchsicht der auf den Vereins-Reiseverkehr bezüglichen Drucksachen, betreffend die am 24. d. Mts. in München stattfindende Unterausschuss-Sitzung (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Auf der Tagesordnung der am 17. d. Mts. in Berlin stattfindenden LXIV. (59. gemeinschaftlichen) Sitzung der **ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen** und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stehen folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Frachtberechnung für Zuchtvieh zu Ausstellungszwecken; 2. Ausstellung von Bescheinigungen bei Zuchtviehsendungen durch beamtete Thierärzte; 3. Frachtberechnung für Zuchtvieh in Käfigen; 4. Aufnahme von Infusorienerde und Wärmeschutzmasse aus Infusorienerde unter die bedeckt zu befördernden Güter; 5. Aufnahme von Rippenheizröhren unter die bedeckt zu befördernden Güter; 6. Aufnahme von Badesalzen in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und den Spezialtarif III; 7. Aufnahme der Rohmaterialien der Textilindustrie in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 8. Aufnahme von Solaröl in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif I; 9. Einrichtung eines ermässigten Eilguttarifs für bestimmte Güter; 10. Aufnahme „geräucherter Fische“ in den Eilgut-Spezialtarif; 11. Feststellung des Begriffes „Holzstoffpapier“ im Wege des Deklarationsbeschlusses; 12. Aufnahme von Wagenfett (Wagenschmiere) in den Spezialtarif I; 13. Tarifirung von Weinhefe; 14. Tarifirung von Feld- und Gartenfrüchten; 15. Versetzung von Ammoniakalaun im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III; 16. Versetzung sämmtlicher Futtermittel des Spezialtarifs II in den Spezialtarif III; 17. Aufnahme von Glasgalle in den Spezialtarif III; 18. Tarifirung von Grubenhölzern bis zu 7 m Länge;

19. Aufnahme von Stangenholz der Länge nach einmal durchgeschnitten (Heckenruthe) in den Spezialtarif III; 20. anderweite Fassung der Position „Leimleder“ des Spezialtarifs III; 21. Tarifirung von Mineralölen; 22. Aufnahme von Seidenwurmstaub (Chrysaliden) in den Spezialtarif III und unter die bedeckt zu befördernden Güter; 23. Ergärzung der Position VIIIB, 2b des Nebengebührentarifs.

Ohne den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wird die ständige Tarifkommission verhandeln über 1. den Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, betreffend Fahrpreisermässigung für sogenannte Magdalenenstifte (Berichterstatterin: die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen) und 2. den Antrag der königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, betreffend Aufnahme von Sportschlitten unter das nach der Zusatzbestimmung I zu § 30 der Verkehrsordnung abzufertigende Reisegepäck (Berichterstatterin: die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen).

Ohne die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten am 16. Februar d. J. Berathung pflegen über folgende Gegenstände: 1. Antrag des Vereins deutscher Zellstofffabrikanten in Aschaffenburg, betreffend Detarifirung der feuchten Zellstoffabfälle; 2. Antrag Göllnitz & Co. in Töppeln (Reuss), betreffend Aufnahme der Celluloseäste in den Spezialtarif III; 3. Antrag Franz Rasquin in Mühlheim a. Rh., betreffend Versetzung von Glaserkitt nach Spezialtarif III; 4. Antrag Robert Ratzschmann in Döbeln, betreffend Aufnahme der Frühbeetfenster a) in den Spezialtarif II, b) in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.

— **Agrarische Verkehrspolitik.** Nach dem Vorgange des preussischen Landesökonomiekollegiums hat in seiner diesjährigen Tagung auch der deutsche Landwirthschaftsrath seine verkehrspolitischen Forderungen zusammengefasst und folgende Sätze über die Tarifirung land- und forstwirthschaftlicher Erzeugnisse auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im Deutschen Reich mit besonderer Rücksicht auf die ausländische Einfuhr angenommen:

1. „Der überseeische Getreideimport ist auf die Mitbenutzung der binnenländischen Wasserstrassen während des grössten Theiles des Jahres angewiesen. Es ist im Eisenbahninteresse nicht nothwendig, die Landwirthschaft aber schädigend, durch besondere Vergünstigungen im Umschlagsverkehr der ausländischen Konkurrenz weiteren Vorschub zu leisten, als dies durch die niedrige Wasserfracht ohnehin schon geschieht.
2. Die Verzinsung der Kosten für die Schiffbarmachung der Ströme, Kanalbauten, Hafen- und Kaianlagen ist bei Feststellung der Frachten für den Umschlagsverkehr mit in Rechnung zu ziehen.
3. Erforderlich ist eine Durchsicht der Verbandstarife für den Eisenbahntransport aus den Vertragsstaaten.
4. Das Charakteristische der Verbandstarife besteht darin, dass — die Endpunkte der direkten Kartirung gerechnet — der Durchschnittsfrachtsatz für das Tonnenkilometer niedriger ist, als der Frachtsatz von jeder inländischen Zwischenstation nach demselben inländischen Endpunkte. Zu fordern ist aber, im landwirthschaftlichen Interesse, dass von keiner inländischen Station der Frachtsatz nach demselben Endpunkte höher sein darf, als der Durchschnittsfrachtsatz zwischen den Endpunkten der Beförderung mit Benutzung des Verbandstarifs.
5. Mit einseitiger Frachtermässigung auf den inländischen Theilstrecken ist der Landwirthschaft so lange nicht gedient, als die Ermässigung auch dem konkurrirenden Auslande gewährt werden muss.“

Begründet wurden diese Anträge durch Oekonomierath Haehnel-Kuppritz und Freiherrn von Hövel-Herbeck. Vorher hatte als erster Berichterstatter Geheimer Regierungsrath Reich-Meyken eine Reihe anderer Sätze, die sich im grossen und ganzen mit den angenommenen deckten, in Vorschlag gebracht, doch fanden sie schliesslich nicht die Mehrheit. Zwei seiner Sätze stiessen auf starke Opposition, sie lauteten:

„Die nothwendige Ausgleichung zwischen den die Einfuhr begünstigenden ungemein niedrigen Wasserfrachten und den den Inlandsverkehr erschwerenden Eisenbahnfrachtsätzen kann nur durch eine allgemeine Herabsetzung der Eisenbahnfrachtsätze erreicht werden. Die gegen eine solche Maassnahme etwa zu erhebenden finanziellen Bedenken sind dadurch zu beseitigen, dass die Festsetzung der ermässigten Frachtsätze den Selbstkosten entsprechend nach dem Grundsatze der fallenden Skala bei wachsender Entfernung erfolgt.“

Erwähnenswerth aus der Erörterung waren die Ausführungen des Landesökonomieraths Winkelmann-Köbbing, die sich insbesondere gegen diese beiden Sätze richteten. Die Meinung, dass man die Eisenbahnen durch weitere Herabsetzung der Tarife mit den Wasserstrassen konkurrenzfähig machen müsse, sei irrig. Bei noch grösserer Ermässigung der Eisenbahntarife würde man auch die Einfuhr erleichtern und die deutsche Landwirthschaft schädigen.

Ausserdem hatte Geheimer Regierungsrath Reich noch zwei weitere Sätze folgenden Inhalts in Vorschlag gebracht:

„Um so mehr muss aber im Interesse der inländischen Produktion gefordert werden, dass alle den ausländischen Produkten auf deutschen Staats- oder Privatbahnen gewährten Vergünstigungen irgend welcher Art ohne weiteres auch den deutschen Erzeugnissen gleicher Art zustehen. Auch muss, wo im Interesse des Handels mit ausländischen Produkten oder der Durchfuhr solcher besonders ermässigte Tarife nach den Seehäfen gewährt werden, diese Bewilligung von der Verpflichtung zur überseeischen Ausfuhr dieser Produkte abhängig gemacht werden. Der durch das Schlussprotokoll zu Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages geschaffene gegenwärtige Zustand entspricht diesem nothwendigen Verlangen nicht.“

Diese beiden Sätze fanden Zustimmung, ohne indessen formell ausgesprochen zu werden. In der Erörterung darüber äusserte Oekonomierath Haehnel-Kuppritz, in Bezug auf den Durchfuhrverkehr vom Auslande durch Deutschland nach dem Auslande sei eine aussergewöhnliche Herabsetzung der Tarife nicht zu tadeln. Das Getreide vom Auslande ginge ja wieder nach dem Auslande. Anders verhalte es sich mit dem Umschlagsverkehr aus überseeischen Ländern nach Deutschland, der durch die billigen Seefrachten so nachhaltig begünstigt werde.

— Der Verein der deutschen Zuckerindustrie hat an die beiden Häuser des preussischen Landtages eine Eingabe gerichtet, in welcher er das kürzlich mitgetheilte Gesuch des Centralverbandes deutscher Industrieller auf durchgreifende **Abhilfe des Mangels an Güterwagen** zum Eisenbahntransport (siehe No. 10 S. 148 d. Ztg.) unterstützt. Der Verein beleuchtet die Verhältnisse namentlich vom Standpunkte der Zuckerindustrie und der Landwirthschaft und bittet unter anderem um geeignete Anlagen an den Umschlagsplätzen für Zucker, damit dort ein schnelleres Verladen in die Schiffe ermöglicht und so Verkehrsstockungen durch Ueberfüllung von Gleisen dorthin vermieden werden. Als fraglos bezeichnet es der Verein, dass das Uebel des regelmässig wiederkehrenden Wagenmangels auch gemildert werden möchte, wenn versucht würde, die geschäftlichen Dispositionen nach Möglichkeit den Bedürfnissen anzupassen, Material wie Leute diesen entsprechend zu verwenden und praktische Vorkehrungen zu treffen, wie billigere Frachten in den stillen Monaten vor allen Dingen für Kohle und damit Frachtkredit der im Sommer für die Campagne bezogenen Kohle, Berechnung nur direkter Frachten auch bei Umwegen zu sogenannten Zwischenschuppen. Der Eisenbahnverwaltung seien ja bereits auch durch das nächstjährige Extraordinarium erhebliche Mittel für Bauzwecke zur Verfügung gestellt, jedoch sei, um die Leistungsfähigkeit der Bahnen den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen, neben der Nothwendigkeit verstärkter Aufwendungen ebenso dringend ein beschleunigteres Tempo in der Durchführung dieser Aufgabe geboten. Deshalb vereinigt sich der Verein der deutschen Zuckerindustrie im Interesse von Industrie und Landwirthschaft mit dem Centralverbande deutscher Industrieller in der Bitte, die hohen Häuser wollen nicht nur die von der königlichen Staatsregierung in dem Etat der Eisenbahnverwaltung für die Ausgestaltung der preussischen Staatsbahnen und die Vermehrung der Betriebsmittel geforderten Beträge bewilligen, sondern auch aus eigener Initiative für die Bereitstellung und Verwendung der voraussichtlich viel grösseren Mittel eintreten, die erforderlich sind, um die Leistungsfähigkeit der preussischen Staatsbahnen in entsprechender Weise zu erhöhen.

— Nachdem die Vorschriften über die planmässige **Inanspruchnahme und Ruhe der im äusseren Betriebsdienst beschäftigten Eisenbahnbediensteten** für die preussischen Staatsbahnen kürzlich unter Berücksichtigung der bisher ergangenen Aenderungen und Ergänzungen neu herausgegeben worden sind, wird neuerdings, wie schon in der dem Landtage vorgelegten Denkschrift angekündigt worden ist, im Aufsichtswege dahin gestrebt, die für die Staatsbahnen aufgestellten Regeln auch bei den preussischen Privatbahnen zur Geltung zu bringen. Den in dieser Richtung unternommenen Schritten ist um so mehr Erfolg zu wünschen, als die eingangs erwähnten Vorschriften in anerkennenswerther Weise bemüht sind, den Anforderungen des Eisenbahndienstes in seinen verschiedenen Gestaltungen wie auch den aus dienstlichen Gründen gebotenen Rücksichten auf die durchschnittliche Leistungsfähigkeit und das Ruhebedürfniss der Bediensteten (Beamten und Arbeiter) gleichermaassen Genüge zu thun. Bei der je nach der Verkehrsdichtigkeit usw. im einzelnen sehr verschiedenartigen Beschaffenheit des Dienstes, selbst in den gleichen Dienstzweigen, ist es natürlich unmöglich, allgemeingültige Vorschriften zu erlassen, ohne für besondere Fälle gewisse Ausnahmen vorzusehen. Bei

dem im übrigen klaren Geist und Kern dieser Vorschriften ist aber eine missbräuchliche, erweiternde Auslegung von den nachgeordneten Organen kaum zu besorgen. Eine interessante Erscheinung ist jedenfalls, dass die Inanspruchnahme des Dienstpersonals, bei meist geringerer Entlohnung, fast bei allen Privatbahnen grösser ist als bei den Staatsbahnen.

(„Hamb. Korresp.“)

— Auch der östliche Flügel des **neuen Bahnhofs** in **Altona** ist nun fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Der neue Bahnhof, der mit einem Kostenaufwand von 16 500 000 ℳ erbaut worden ist, dürfte auf Jahrzehnte hinaus jeder Verkehrssteigerung gewachsen sein. Unzweifelhaft ist er einer der übersichtlichsten und schönsten Bahnhöfe Deutschlands. Nach der „Dtsch. Ztg.“ legt er sowohl in seiner Gesammtheit wie im einzelnen beredtes Zeugniss ab von dem vielseitigen Wissen und der gediegenen Bildung seiner Erbauer. Insbesondere erregt der hohe elegante Wartesaal II. Klasse allseitiges Erstaunen, während die noch nicht ganz vollendeten Fürstenzimmer mit verschwenderischer Pracht ausgestattet werden sollen.

— Vielfach ist der Besorgniss Ausdruck gegeben worden, dass das Geräusch der im Bau befindlichen **Berliner elektrischen Hochbahn** die Nähe der Nachbarschaft in empfindlicher Weise stören werde. Demgegenüber wurde von der Vertretung der Firma Siemens & Halske folgende Erklärung abgegeben: „Die Versuche, welche gemacht worden sind, um das Geräusch der fahrenden Züge so gering wie möglich zu gestalten, berechtigen zu der Hoffnung, dass die Hochbahn einen weit weniger geräuschvollen Betrieb haben wird als die Berliner Stadtbahn. Was die befürchtete Erschütterung von Gebäuden durch die Hochbahn anlangt, so kann versichert werden, dass ein Lastfuhrwerk auf gepflasterter Strasse mehr Einfluss auf die Erschütterung der Gebäude ausübt, als dies durch die Hochbahn jemals der Fall sein kann.“

— Am 16. d. Mts. tritt der **bayerische Eisenbahnrath** zu seiner 41. Sitzung zusammen. Demselben wird in Vorlage gebracht als 1. Gegenstand eine Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 1. Juli 1897 bis 15. Januar 1898 a) eingeführten und b) aufgehobenen Ausnahmetarife; der ersteren sind es im ganzen 23, der letzteren 2. Als 2. Gegenstand erscheinen auf der Tagesordnung Gesuche grösserer Getreidehandlungsfirmen um Gewährung der Reexpeditionsbefugniss (der tarifarischen Begünstigung durch Auflassung der Abfertigungsgebühren) für deren Getreidelagerhäuser. Diese Gesuche wurden dem Eisenbahnrath zur gutachtlichen Aeusserung vorgelegt. Den 3. und letzten Gegenstand bildet die Berathung über den seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen zur Vorlage kommenden 1. Entwurf der Sommerfahrordnung 1898. Nach den diesem Entwurf beigegebenen Erläuterungen zeigt sich, dass der Verkehr sich erfreulicher Weise immer noch in aufsteigender Linie bewegt.

Nicht blos der Durchgangsverkehr, sondern auch der Lokalverkehr nimmt in einer Weise zu, dass die Schaffung vermehrter und verbesserter Fahrgelegenheiten zur Nothwendigkeit wird. Es mussten deshalb, trotz der zahlreichen Zugvermehrungen in den letzten Jahren, wieder verschiedene neue Personenzüge vorgesehen werden, andererseits ist dafür bei einer Anzahl von Güterzügen die Personenbeförderung in Wegfall gekommen, was in güterdienstlichem Interesse nur erwünscht und vortheilhaft ist. Was den internationalen Durchgangsverkehr anlangt, so ist es nach schwierigen Verhandlungen gelungen, den Nord-Süd-Express (Brenner) ab 15. November v. J. in Verkehr treten zu lassen und mittelst desselben einen Theil des grossen Verkehrs zwischen dem mittleren und nördlichen Europa und Italien über die bayerischen Linien zu leiten. Wenn dieser Zug vorläufig auch nur bis Verona verkehrt und seine Fortsetzung bis Mailand, Rom und Neapel sowie nach Brindisi zum Anschluss an die Lloyddampfer nach Aegypten bis jetzt an dem Widerstande der adriatischen Bahnen scheiterte, so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, dass die Verkehrsverhältnisse und das Verkehrsbedürfniss in kurzer Zeit zu einer befriedigenden Ausgestaltung dieser so wichtigen Verbindung drängen und führen werden.

Der vielfach beklagte Mangel einer entsprechenden Schnellzugsverbindung zwischen Sachsen und dem nördlichen Bayern einerseits, Frankfurt a. M. und dem Rheine sowie Baden und den Reichslanden andrerseits bildet die Veranlassung zur Einlegung neuer Schnellzüge auf der Strecke Hof-Bamberg-Würzburg, die in Hof wie in Würzburg unmittelbar an bestehende Schnellzüge anschliessen und auf diese Weise eine rasche und bequeme Verbindung zwischen Dresden, Leipzig, Hof usw. und dem westlichen Deutschland über die bayerischen Linien herstellen. Die Ueberlastung verschiedener Züge während der Hauptreisezeit macht es nothwendig, Vor- oder Nachläufer zu denselben vorzusehen, wie andrerseits im Lokalverkehr im Interesse der Arbeiter, der Marktbesucher usw. eigene Arbeiter- oder Marktzüge eingelegt sind.

Die Entwickelung des Vorortverkehrs entspricht im allgemeinen den Erwartungen und gestaltet sich auf den meisten Strecken zufriedenstellend; nur auf der Strecke München C.B.-München Ostbahnhof ist der Verkehr ein so minimaler und ist auch wegen der Konkurrenz der elektrischen Trambahn auf eine Zunahme desselben nicht zu rechnen, dass die Auflassung der Vorortzüge auf dieser Strecke in Aussicht genommen ist.

Die Sonntagsruhe musste infolge des starken Herbstverkehrs auf längere Zeit eingeschränkt bezw. ganz aufgehoben werden, wird aber voraussichtlich in der kommenden Fahrplanperiode nach Maassgabe der hierfür geltenden Grundsätze durchgeführt werden können.

Die Aenderungen und Mehrungen im Güterzugsfahrplan sind durch güterdienstliche Bedürfnisse veranlasst und im Interesse einer prompten Güterbeförderung vorgesehen.

Bemerkt sei noch, dass zu der 41. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes zwei neue Mitglieder zum ersten Male erscheinen und zwar an Stelle des verstorbenen Oekonomierathes Rhodius, welcher dem Eisenbahnrathe seit dem Inslebentreten desselben, d. i. seit dem Jahre 1881 ununterbrochen angehört hatte, der zum Eisenbahnrathe ernannte Gutsbesitzer, Oekonomierath und Landtagsabgeordneter Heinr. Stöcker, und der Kaufmann Diesel aus Augsburg, an Stelle des freiwillig ausgetretenen Eisenbahnrathes Wagenseil daselbst, der dieser Körperschaft seit dem Jahre 1884 als Mitglied angehört hatte.

— Den „B. N. N.“ wird aus München unterm 4. d. Mts. geschrieben: Das Projekt einer **neuen quer über die Alpen führenden Bahn** (Berlin-München-Mailand) tritt jetzt immer mehr in den Vordergrund der Erwägungen. Die Gotthardbahn hat bekanntlich für Bayern nicht nur wenig Interesse, sondern schädigt dieses direkt dadurch, dass sie einen sehr grossen Theil des Verkehrs an diesem Lande vorbeiführt, der früher durch Bayern musste. Um nun einen Theil desselben wieder zu gewinnen, strebt man dort jetzt eine Bahn an, die von München über Partenkirchen und den Fernpass das Oberinnthal erreicht und dann entweder durch das Engadin und über den Malojapass oder aber unter dem Ortler durch und durch das Veltlin den Komersee und von diesem Mailand erreicht. Diese Bahn würde zugleich die kürzeste Route Berlin-Mailand sein. Neben sehr wichtigen wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen würde sie auch von höchstem strategischen Werthe für das Reich sein und das deutsche Gegenstück zu der französischen Simplonbahn darstellen, zumal auf der Ortlerroute, die kein schweizer Gebiet berührt. Auf eine Münchener Anregung hin hat nun der Handels- und Gewerbeverein Augsburg die Sache in die Hand genommen und sich an eine Reihe von Handelskammern, so der von Oberbayern und der zu Innsbruck sowie von Stadtvertretungen usw. gewendet; das Gemeindekollegium in München hat heute diese Frage einem Ausschusse zur Vorberathung überwiesen. Es handelt sich vor allem um die Unterstützung einer an den Reichskanzler zu richtenden Petition. Der Reichskanzler soll sich mit den Regierungen von Oesterreich und Italien in Verbindung setzen, um den Bau der genannten Bahn eventuell unter Zusicherung entsprechender Subvention in die Wage zu leiten.

— In der am 4. d. Mts. stattgefundenen jährlichen Generalversammlung des Vereins bayerischer Spiritus- und Branntweinproduzenten, zu welcher sich eine grosse Anzahl Brenner aus allen Theilen des Königreichs eingefunden hatte, berührte der Vorsitzende — Reichsrath Freiherr von Lindenfels — u. a. auch die im Vorjahre wiederholt von norddeutscher Seite gestellten Anträge auf Herabsetzung der **Fracht für verschiedene Arten von Spiritus**. Man ging davon aus, dass sich der Verein, der sich schon bisher gegen jene Herabsetzung energisch gewehrt habe, diesen Standpunkt auch für die Folge festhalten müsse.

— In diesem Monat werden es 50 Jahre, dass das damalige bayerische Staatsministerium des Handels uud der öffentlichen Arbeiten den Beschluss fasste, die **erste Telegraphenleitung Bayerns**, nämlich die 142 km lange Leitung von München nach Salzburg bauen zu lassen, allein durch die politischen Wirren im Jahre 1848 wurde der Plan vorerst zurückgestellt. Im nächsten Jahre wurde derselbe verwirklicht und im November 1849 mit den eigentlichen Arbeiten begonnen, so dass am 25. Dezember 1849 im Beisein des damaligen bayerischen Staatsministers Freiherrn v. d. Pfordten und des österreichischen Gesandten Grafen Thun die ersten Versuche einer telegraphischen Verständigung zwischen München und Salzburg angestellt werden konnten, die ein überraschend günstiges Resultat ergaben. Heute beträgt die Länge sämmtlicher von der bayerischen Staats-Telegraphenverwaltung zu unterhaltenden Telegraphen- und Telephonlinien rund 17 000 km mit

nahezu 70 000 km Drahtleitungen. An diese Leitungen sind rund 2 400 Stationen angeschlossen mit mehr als 3 500 Apparaten, auf welchen jährlich 7 000 000—8 000 000 Telegramme verarbeitet werden. Der Gesammtaufwand für die Telegraphen- und Telephonleitungen aus den gesetzlichen Krediten beträgt bis Ende 1896 nahezu 20 000 000 ℳ. Nach dem Berichte über den Betrieb der bayerischen Posten und Telegraphen wurden im Jahre 1896 an Telegraphengebühren vereinnahmt 1 705 457 ℳ, an Telephongebühren 1 715 998 ℳ.

— Dr. Eduard Engel in Berlin unterbreitet der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung im Stuttgarter „Neuen Tageblatt“ unter der Ueberschrift **„Ein Schritt vorwärts im Personentarifwesen“** einen Vorschlag, dessen Beachtung, wie er meint, die Verwaltung nicht nur nichts kosten, sondern ihr sogar ein nettes Sümmchen Geld und ausserdem die Dankbarkeit vieler Reisenden eintragen würde. Der Vorschlag besteht darin: Die Verwaltung möchte anordnen, dass für ihren Geltungsbereich die Gültigkeit aller Fahrtausweise, namentlich aber der Rückfahrkarten und der Fahrscheinhefte (Rundreisehefte) über die ursprünglich festgesetzte Dauer verlängert werden darf gegen die Entrichtung einer mässigen prozentualen Zuschlagsgebühr, etwa 2 % des aufgedruckten oder aufgeschriebenen Gesammtbetrages für jeden Gültigkeitstag mehr. Eine Rückfahrkarte z. B., die 15 ℳ gekostet hat und 10 Tage Gültigkeit besitzt, würde gegen Nachzahlung von 2 % = 30 ₰ einen Tag länger, für 60 ₰ zwei Tage länger gelten. Der jetzige Zustand, meint Dr. Engel, trage den Charakter büreaukratischer Härte. Wie oft komme der Besitzer einer Rückfahrkarte oder eines Fahrscheinheftes durch ganz unberechenbare Zufälligkeiten in die Nothlage, entweder seine Karte verfallen zu lassen oder wichtige Geschäfte aufzugeben oder abzubrechen, nur weil der unerbittlich letzte Tag der Gültigkeit ihn zur Beendigung der Reise zwinge. Dr. Engel führt an, dass 2 Verwaltungen, die sich sonst keineswegs durch Entgegenkommen gegen die Wünsche der Reisenden auszeichnen, die französische und die italienische, dieses menschenfreundliche System eingeführt haben und dass es in England längst in Geltung stehe. Er glaubt, wenn die württembergische Regierung mit einer solchen Maassregel voranginge, würde das gute Beispiel bald in andern deutschen Staaten Nachahmung finden. Ueber die Höhe des prozentualen Zuschlags lasse sich zwar streiten, wer indessen den Grundsatz der Möglichkeit der Verlängerung als einen der Gerechtigkeit und Billigkeit anerkenne, werde über den dafür zu fordernden Preis bald zu einer befriedigenden Entscheidung kommen.

Wir begnügen uns für heute, den Vorschlag Dr. Engel's, der gewiss manches für sich hat, gegen dessen Durchführung sich aber auch sehr gewichtige Gründe geltend machen lassen, zur Kenntniss unserer Leser gebracht zu haben.

— Vom braunschweiger Landtage wurde die Vorlage der Staatsregierung, nach welcher die Frage der **Organisation der Eisenbahnverwaltung** dahin gelöst werden soll, dass dem Staatsministerium, Departement der Finanzen, ein technischer vortragender Rath und ein 2. Revisor in Eisenbahnangelegenheiten beigegeben werden, mit grosser Majorität angenommen.

— Die „B. B.-Ztg.“ schreibt unterm 5. d. Mts.: Dem weimarischen Landtage ist ein von dem Abgeordneten Schönemann und zahlreichen anderen Abgeordneten unterzeichneter Antrag zugegangen, der nach Aufführung einer Reihe von Wünschen in Beziehung auf **Eisenbahnbauten im Grossherzogthum Weimar** darin gipfelt, es möge die Regierung auf der Grundlage gegenseitigen Entgegenkommens bezüglich gegenseitiger finanzieller Beitragsleistungen hinsichtlich der weiteren durch Preussen im Grossherzogthum auszuführenden Bahnbauten mit der preussischen Regierung in erneute Verhandlungen eintreten. Wenn dabei die Bahnlinie Ilmenau-Schleusingen, deren von Preussen beabsichtigter Bau bisher daran gescheitert ist, dass weimarischerseits und insbesondere von seiten der Gemeinde Ilmenau die Verwilligung der geforderten Beiträge abgelehnt wurde, gewissermaassen als der Preis hingestellt wird, um den Preussens Geneigtheit zum Bau der gewünschten Bahnen zu erkaufen sei, so beruht dies anscheinend auf Unkenntniss der Verhältnisse. Nicht in diesem Punkte wird der Grund zu finden sein, weshalb die Stellung Preussens zur Ausführung von Bahnbauten im Grossherzogthum Weimar bisher nicht diejenige gewesen ist, welche die Antragsteller und mit ihnen das Land wünschen. Es ist eben früher versäumt worden, sich zu Preussen in das richtige Verhältniss zu stellen. Hätte man vor Jahren schon, nach dem Vorgange anderer thüringischer Staaten, die gesammten Eisenbahnfragen vertrauensvoll in Preussens Hände gelegt, so würde dies sicher wie in jenen Staaten so auch im Grossherzogthum gute Früchte gezeitigt haben. Auch den wenige Jahre zurückliegenden Zeitpunkt des Ueberganges der grösseren thüringischen Privatbahnen an Preussen, der die günstigste Gelegenheit geboten hätte, die Frage in dem jetzt angestrebten Sinne zu regeln, hat man trotz mehrfach gegebener Anregung vorüber gehen lassen. Das Versäumte jetzt nachzuholen, wird nicht ganz leicht sein.

— Im **Bezirksverein Berlin des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins Hannover** hielt am 7. d. Mts. Lic. Professor Dr. Kirchner einen fesselnden Vortrag über: „Fürst Bismarck“. Der Versammlung, welche unter Leitung des Stationsassistenten Scharr im Römersaale des Neuen Operntheaters (Kroll) stattfand, wohnten ausser vielen Beamten und Arbeitern auch die Abgeordneten Excellenz von Levetzow, Freiherr von Langen, von Staudy, Jacobskötter, Sachse, von der Groeben-Arenstein und von Herder, sowie von der Eisenbahnverwaltung Regierungs- und Baurath Böttcher und Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Klinke bei. Nach beendetem Vortrag und nach einem auf den Altreichskanzler geriebenen „Eisenbahnsalamander“ sprach der Vorsitzende den anwesenden Abgeordneten den Dank des Vereins für ihr Erscheinen und die Bitte aus, dass die Abgeordneten bei der Berathung des Etats auch die berechtigten Wünsche der Eisenbahnbeamten und Arbeiter berücksichtigen möchten. Diese würden, das könne er im Namen aller versichern, in ihrer grossen Mehrzahl niemals sozialdemokratischen Einflüsterungen Gehör schenken, sondern stets treu zu dem angestammten Herrscherhause und zu Kaiser und Reich stehen. In seiner Erwiderungsrede betonte Excellenz von Levetzow, dass, wenn der Verein seinen Grundsätzen treu bleibe, er sich ein Verdienst um das Vaterland erwerbe, das den Mitgliedern Gott lohnen werde. Grossen Eindruck riefen die markigen und eindringlichen Worte des Freiherrn von Langen hervor, der die Behauptung der sozialdemokratischen Partei, dass sie allein für die Arbeiterschaft eintrete, energisch zurückwies und erklärte, dass er als preussischer Junker mit Freuden jedem Arbeiter, der ehrlich, treu und nationalgesinnt sei, die schwielige Faust drücke. Darauf sprachen noch Tischler Meier im Namen der Eisenbahnarbeiter, Abgeordneter Jacobskötter und der Vertreter der Berliner Bürgervereine, Herr von dem Bothlenberg-Schirp, der zum Anschluss an diese Vereine aufforderte.

An den Fürsten Bismarck wurde folgendes Telegramm abgesandt:

> „Die heute Abend bei Kroll zum Vereinsvortrag des Professors Dr. Kirchner über Fürst Bismarck versammelten Eisenbahnbeamten und Arbeiter bringen Euer Durchlaucht, dem ersten Zugführer des Deutschen Reiches Einheitszuges, die aufrichtigsten Huldigungen dar. Eingedenk der Worte Euer Durchlaucht: ‚Die Eisenbahnen, ihre Leiter und Beamten sind die eigentlichen Träger der Kultur‘ bekennen wir erneut wieder: Volldampf voraus mit unserem Kaiser für friedliche Arbeit und gegen den Umsturz.“

— Die Münchener „Allgem. Ztg.“ schreibt: Die Centrumsmänner rühren zur Zeit auch in der ganzen Pfalz die Werbetrommel für den **bayerischen Eisenbahnerverband,** der aber beileibe keine Gründung des Centrums ist und durchaus nicht seinen Parteizwecken dient. Zur Agitation wird auch die Geistlichkeit herangezogen. So hat in St. Ingbert ein junger Kaplan ein Bittgesuch an die Direktion der pfälzischen Bahnen um Erhöhung der Lohnsätze höchsteigenhändig verfasst.

— **Personalnachricht.** Am 18. v. M. ist der Generaldirektionsrath Lipp in München nach längerem Leiden im Alter von 59 Jahren gestorben. Derselbe widmete sich nach Vollendung des juristischen Studiums und erfolgreicher Bestehung des Staatskonkurses der Rechtsanwaltschaft, trat 1872 als Hilfsarbeiter in das Fiskalat der Generaldirektion der bayerischen Verkehrsanstalten ein, wurde 1882 zum Assessor und Mitgliede der Generaldirektion befördert und 1883 zur damaligen Abtheilung für Post und Telegraphen berufen. Wegen Krankheit war er 1884 genöthigt, um Versetzung in den zeitweisen Ruhestand nachzusuchen; 1889 wurde derselbe als Generaldirektionsassessor reaktivirt, 1890 zum Oberinspektor und im März 1897 zum königlichen Generaldirektionsrath befördert. 1892 wurde ihm der Verdienstorden vom heiligen Michael IV. Klasse verliehen. — Der Verstorbene war ein reichbegabter, unermüdlich thätiger Beamter, der trotz seines seit geraumer Zeit aufgetretenen Leidens bis einige Monate vor seinem Tode seinem sehr umfassenden und schwierigen Amte mit seltener Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit vorgestanden; hierdurch und durch seine Anspruchslosigkeit sowie Liebenswürdigkeit im Verkehr mit jedermann hat sich derselbe ein ehrenvolles, bleibendes Andenken in den weitesten Kreisen geschaffen.

Deutsche Kolonien.

— In der jüngsten Hauptversammlung der South African Territories, Limited, theilte der Vorsitzende mit, dass die Trassirung der **Eisenbahn** von **Lüderitzbucht** nach **Aus** vollendet sei. Auch soll mit den leitenden Kreisen in Berlin eine befriedigende Uebereinkunft erzielt worden sein.

Oesterreich-Ungarn.

— **Der Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich** stellte sich Ende Dezember v. J. folgendermaassen: Die Länge der im Bau befindlichen Hauptbahnen erfuhr durch die Eröffnung der Linie Beraun-Duschnik einen Abgang von 16,2 km, dagegen durch den Baubeginn auf der Strecke Karlsbad-Neurohlau der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt einen Zuwachs von 6,7 km; die Gesammtlänge der im Bau befindlichen Hauptbahnen ist somit von 113,5 auf 104 km gesunken.

Was die Lokalbahnen anbelangt, so sind durch den Baubeginn der Strecke Auscha-Böhm. Leipa der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg (24,4 km), ferner der Lokalbahnen Treibach-Klein-Glödnitz (29 km), Strakonitz-Březnitz (49,7 km), Blatna-Nepomuk (24,2 km), Březnitz-Rozmital (9,2 km), der Waldbahn Krechowice-Suchodol (41,9 km) und einer Theilstrecke der ostgalizischen Lokalbahn Czortkow-Zaleszcyki (8,2 km), zusammen 186,6 km zugewachsen; dagegen sind durch die am 4. Dezember 1897 erfolgte Eröffnung der restlichen Strecke der Lokalkahn Mscheno-Unter Cetno 4 km, durch die am 16. Dezember 1897 erfolgte Eröffnung der Strecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg 35,9 km und der Schleppbahn zur Elbe in Lobositz 1,6 km, zusammen 41,5 km in Abgang gekommen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Dezember 900,8 km Lokalbahnen (gegen 755,7 km am Schlusse des Vormonates) im Bau.

— Die **Betriebsausweise der grossen Privatbahnen** für den ersten Jahresmonat zeigen, von zwei Ausnahmen abgesehen, keine wesentlichen Verschiebungen gegenüber dem Vorjahre. Diese Ausnahmen betreffen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Staatseisenbahngesellschaft. Die Einnahmen bei der ersteren übertreffen die des Vorjahres um 166 012 fl., die Staatseisenbahngesellschaft weist dagegen ein Minus von 152 141 fl. aus. Nachstehend folgt eine Uebersicht der Einnahmenergebnisse:

	Einnahmen im Januar 1898	Unterschied gegen Januar 1897.
Südbahn	3 152 432 fl.	— 2 872 fl.
Staatseisenbahngesellschaft	1 880 434 „	— 152 141 „
Kais. Ferd.-Nordbahn	3 038 420 „	+ 166 012 „
Oesterr. Nordwestbahn	736 664 „	+ 14 355 „
Elbethalbahn	465 038 „	+ 23 „
Südnordd. Verbindungsbahn	279 530 „	— 2 837 „
Aussig-Teplitzer Bahn	415 325 „	— 18 360 „
Böhmische Nordbahn	326 949 „	— 8 207 „
Buschtêhrader Linie A	285 886 „	— 18 600 „
Buschtêhrader Linie B	556 984 „	+ 28 300 „

— Der **Kohlenverkehr der Aussig-Teplitzer Bahn** hat sich in dem abgelaufenen Jahre bedeutend gehoben; hierzu hat auch der andauernd günstige Wasserstand der Elbe beigetragen. Gegenüber dem Jahre 1896 ist der Güterverkehr der Bahn um rund 350 000 t gestiegen. Die Transporteinnahmen, welche für die ersten zehn Monate definitiv und für die letzten zwei Monate provisorisch ermittelt sind, beziffern sich mit 6 685 000 fl. und sind um rund 218 000 fl. höher als im Jahre 1896.

— Durch den am 1. Januar d. J. erschienenen **Lokaltarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** ist eine Reihe von direkten Kohlentarifen, so der mährisch-schlesisch-österreichische Kohlenverkehr über Wien, der mährisch-schlesisch-böhmisch-österreichische Kohlenverkehr vom 1. Juni 1897 in verschiedenen Relationen unterboten worden. Im Zusammenhange damit veröffentlicht die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugleich namens der Verbandsverwaltungen eine Kundmachung des Inhalts, dass in den Fällen, in welchen die in den dort angeführten Kohlenverkehren bestehenden derzeitigen direkten Frachtsätze durch den vom 1. Januar d. J. gültigen Lokaltarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie durch die bezüglichen neuen Lokaltarife der übrigen österreichisch-ungarischen Verwaltungen unterboten werden, bis zur entsprechenden Regulirung der direkten Frachtsätze, die sich ergebenden Frachtunterschiede im Reklamationswege vergütet werden. Für die Geltendmachung der Ansprüche auf diese Frachtunterschiede sind die Festsetzungen der Zusatzbestimmungen VIII zu § 61 des Betriebsreglements maassgebend. Sind in einzelnen Relationen, für welche Frachtunterschiede bestehen, Frachtnachlässe gewährt, so werden letztere um die erwähnten Frachtunterschiede gekürzt und nur die restlichen Frachtnachlässe auf Grund der Bestimmungen der bezüglichen Frachtzugeständnisse nach Erfüllung der darin festgesetzten Bedingungen erstattet, wogegen die Frachtunterschiede zufolge der vorerwähnten Tarifgrundlagen, wie vorstehend normirt, vergütet werden.

— **Gerichtliche Bestrafung wegen falscher Deklaration.** Die Gleiwitzer Strafkammer verurtheilte einen dortigen Fabrikbesitzer wegen Schädigung des österreichischen und preussischen Eisenbahnfiskus zu einer Geldstrafe von 3 000 ℳ, weil derselbe Grubenholz aus Galizien und der Bukowina, welches als solches zu dem hierfür bestehenden ermässigten Frachtsätzen befördert worden war, zu anderen Zwecken verwendet hatte.

— **Erklärungen des ungarischen Handelsministers.** In der Budgetdebatte des ungarischen Abgeordnetenhauses äusserte sich der Handelsminister eingehend über die Frage der Ausnutzung der Wasserstrassen. Er bedauerte, dass dieselbe nicht intensiver betrieben wird, um so mehr, als dies für den Massenwaarentransport sehr vortheilhaft wäre. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse vor allem das Eisenbahnnetz in bessere Verbindung mit den Wasserstrassen gebracht werden. Die Eifersucht zwischen den beiden Verkehrsmitteln bestehe heute nicht mehr, da ja das Eisenbahnnetz ziemlich ausgebaut sei und auch so viele Vizinalbahnen bestehen, dass kaum eine Gegend des Landes ohne Bahnverkehr sei. Die Eisenbahnlinien müssen bis zu den Ufern der Flüsse ausgebaut werden, und es sei entschieden nothwendig, dass solche Häfen errichtet werden, welche allen Ansprüchen gerecht werden. Speziell Budapest müsse zum Centrum des Donauschifffahrtverkehres gemacht werden, nicht nur für Ungarn selbst, sondern für ganz Europa. Auch an der Revision des Vizinalbahngesetzes werde gearbeitet. Ueber diese Frage werde in Kürze eine Enquete veranstaltet werden, deren Elaborat dem Hause zugehen werde.

— **Das ungarische Tarifkomitee** (Tarifkommission) wurde 1884 vom damaligen Kommunikationsminister zu dem Zwecke eingesetzt, um über wichtigere Tarif-, Verkehrstheilungs- und verwandte Angelegenheiten, gleichgültig ob dieselben in den Wirkungskreis des Ministeriums oder in jenen der Staatsbahndirektion fallen, zu berathen.

Die Mitglieder des Tarifkomitees, welche dieses Amt als Ehrenamt versehen, werden — abgesehen von den Delegirten des Finanz- und Ackerbauministeriums, welche diese Ministerien selbst namhaft machen — vom Handelsminister auf unbestimmte Dauer ernannt, und zwar ein Theil auf Grund der Vorschläge bestimmter Körperschaften (Handelskammern in Budapest und Agram, Mühlindustrieverein, Landesagrikulturverein u. dergl.), die übrigen werden vom Minister nach freiem Ermessen ernannt und befinden sich darunter Eisenbahnfachmänner, Kaufleute und Industrielle verschiedener Branchen, Finanzmänner, Abgeordnete, der Redakteur des Eisenbahnverordnungsblattes usw.

Die Zahl der Mitglieder des Tarifkomitees ist nicht limitirt, sie beträgt dermalen 30. Als Referent fungirt in der Regel der Vorstand der Tarifsektion des Handelsministeriums. Den Vorsitz führt der Handelsminister oder der Unterstaatssekretär des Handelsministeriums.

Was die Thätigkeit des Tarifkomitees betrifft, so hielt dasselbe in den ersten Jahren regelmässig einige Sitzungen im Jahre ab und wurden dem Komitee verschiedene Fragen, welche den internen ungarischen Tarif und Tarifermässigungen betrafen, sowie auch einzelne, den Transportdienst betreffende Detailfragen, zur Begutachtung vorgelegt.

In den letzten Jahren lässt sich mit der zunehmenden Konsolidirung der Verhältnisse bei den ungarischen Staatsbahnen eine Abnahme in der Zahl der Sitzungen sowie der Berathungsgegenstände des Tarifkomitees konstatiren. Seit einiger Zeit hält das Tarifkomitee in der Regel nur noch eine Sitzung im Jahre ab und befasst sich hierbei hauptsächlich mit den für das nächstfolgende Jahr zu gewährenden Tarifbegünstigungen (vergl. No. 2 S. 26 d. Ztg.).

— Die Budapester Bankverein-Aktiengesellschaft hat den Bau und die Finanzirung der die Fortsetzung des **Biharer Lokaleisenbahnnetzes** bildenden 46 km langen Eisenbahnlinie Margitta-Szilágy-Somló übernommen. Das Baukapital der neuen Linie beträgt 1 480 000 fl. Prioritäts- und 470 000 fl. Stammaktien.

— Im ungarischen Ingenieur- und Architektenverein hielt der Leiter der inländischen Tarifabtheilung der ungarischen Staatsbahnen, Inspektor Louis Jellinek, einen **Vortrag über „Tarifwesen und Verkehrspolitik“.** Der Vortragende hält hinsichtlich der Personentarife die Prinzipien des Zonentarifs als einzig richtig. Das billige Reisen darf nicht das Monopol einzelner Klassen sein, sondern muss der grossen Masse möglich gemacht werden, wobei selbstredend die Maximalgebühren der XIV. Zone nicht als unverrückbare

Grenzen betrachtet werden dürfen. Auf dem Gebiete der Gütertarife besteht die Entwickelung gegenüber der in den Konzessionsurkunden festgestellten Tarifeintheilung hauptsächlich in der Ausgestaltung der Wagenladungsklassen. Die im Handelsverkehr so unentbehrliche Stabilität und auch das finanzielle Interesse der Eisenbahnen lassen auf diesem Gebiete keine radikalen Reformen zu. Die Erstellung von Tarifen, welche allen Anforderungen entsprechen, sei beinahe unmöglich. Die Ausgleichung der diesbezüglichen gegentheiligen Anforderungen des Publikums und der Eisenbahnen können nur annähernd erreicht werden, wobei jedoch die Staatsbahntarife das volkswirthschaftliche Interesse erfahrungsgemäss besser zu fördern imstande sind.

Rumänien.

— Durch den Anschluss des rumänischen Bahnnetzes an dasjenige der Balkanbahnen mittelst der projektirten **Donanbrücke zwischen Turn-Severin und Cladova** (siehe Nr. 9 S. 136 d. Ztg.) wird in erster Linie eine direkte Verbindung mit dem ägaischen Meere über Nisch-Uesküb-Salonik und hierauf an das adriatische Meer über Nisch-Procuplia-Prizzen zustande kommen. Diese Verbindung wird das Emporblühen der in der Entwickelung befindlichen rumänischen Hafenstadt Turn-Severin bedeutend fördern. Dieser Umstand ist auch für die Wahl des Anschlusspunktes maassgebend gewesen.

Serbischerseits ist durch ein Spezialgesetz vom 31. Januar 1896 der Bau der Linie Cladova-Nisch über Negotin-Zajecar-Knjazevac beschlossen worden.

Vereins-Ausland.

— Eine interessante Mittheilung aus Basel, betr. die Aussichten und Wirkungen der **schweizer Eisenbahnverstaatlichung**, bringt die Münchener „Allgem. Ztg." unterm 9. d. Mts. Sie schreibt: In den letzten Tagen konnte man sich über die Stellung der hiesigen leitenden Kreise zu der bevorstehenden Volksabstimmung in Sachen der Verstaatlichung der schweizer Privatbahnen näher unterrichten. Da die hiesige Regierung eine liberale ist und im Grossen Rathe der Radikalismus eine erhebliche Rolle spielt, ist es als selbstverständlich anzusehen, dass die Mitglieder unserer Kantonalregierung und ihr Anhang für die Verstaatlichung eintreten werden. Unverkennbar wird dies aber nicht sowohl um der Sache selbst willen aus innerer Ueberzeugung, als im Hinblick auf den Willen der Partei geschehen, an die man gebunden ist. Wiederholt wurde geäussert, dass die finanzielle Seite des Ankaufsprojekts keineswegs so aussichtsvoll sei, wie die Presse sich selbst und anderen einzureden suche. Das Beispiel Preussens, auf welches die Anhänger der Sache sich beriefen, sei unzutreffend; Preussen habe zu einer Zeit geschäftlichen Rückganges gekauft und darum günstige Verkaufsbedingungen erzielen können, während die Eidgenossenschaft in Tagen der Prosperität an das Unternehmen herangetreten sei und den dadurch hervorgerufenen Preisverhältnissen werde Rechnung tragen müssen. Weiter fehle für die optimistische Annahme, dass die Amortisation bis zum Jahre 1960 werde bewerkstelligt werden können, jede feste Grundlage. Weder lasse sich verkennen, dass das unvermeidlich bevorstehende Verlangen nach Tarifherabsetzungen und Gehaltserhöhungen die Erträge mindern könne, noch seien die Aussichten auf eine stete Zunahme des Verkehrs unzweifelhaft. Eine starke Regierung wie die preussische sei jeder Zeit in der Lage, den finanziellen Gesichtspunkt gegenüber den ihr gestellten Volkszumuthungen zur Geltung zu bringen, während ein vom Volkswillen abhängiges Gouvernement populären Anforderungen dauernden Widerstand nicht entgegenzusetzen vermöge. Die gewichtigsten Bedenken lägen indessen nicht auf der finanziellen, sondern auf der politischen Seite der Sache. Nach erfolgter Verstaatlichung des Bahnnetzes würden gegen 25 000 Beamten- und Wärterstellen zu vergeben sein und die Radikalen in die Lage kommen, diese Stellungen vornehmlich ihren Freunden zuzuwenden und dadurch einen Einfluss zu gewinnen, dessen Umfang und Dauer sich schlechterdings nicht absehen liessen. Unvermeidlicher Weise werde eine Machtverschiebung im Sinne des Radikalismus eintreten, der besonnene und unbefangene Beobachter nicht ohne Sorge entgegensehen könnten, und die auch denjenigen bedenklich erschiene, die prinzipiell auf der liberalen Seite stünden. Das Resultat der bevorstehenden Volksabstimmung wird vielfach auch da für zweifelhaft gehalten, wo man äusserlich volle Siegeszuversicht zur Schau trägt. Selbst von Journalisten, die in ihren Zeitungen das Gegentheil behaupten, kann man aussprechen hören, dass das schliessliche Ergebniss sich der Voraussicht entziehe. Man geht wohl nicht fehl, wenn man die Meinung ausspricht, dass die Zahl derjenigen Liberalen, die mit „Ja" stimmen werden, denen ein entgegengesetztes Resultat aber nicht unwillkommen sein würde, innerhalb wie ausserhalb Basels nicht gering ist.

— Unter Führung der Banca commerciale bildete sich am 7. d. Mts. in Mailand ein Komitee zum Bau einer **Eisenbahn Sondrio - Tirano** mit Anschluss an die Meridionalbahnlinie Colico - Sondrio. Die Provinz Sondrio hat sich bereit erklärt, einen Theil des Aktienkapitals aufzubringen. Die Gesellschaft wird Valtellinthal-Eisenbahn firmiren.

— Die italienische Mittelmeerbahn erhielt von der Regierung die nachgesuchte Erlaubniss zur Einleitung der Vorarbeiten für die Baulinie **Genua - Piacenza - Cremona**. Diese Linie ist bestimmt, den genannten Hafen in direkte Verbindung mit dem Brenner und der Pontebbabahn zu bringen.

— Nach einem Bericht der „Kölnischen Zeitung" soll die schwedische Regierung zur Prüfung der Frage der Einführung des **Zonentarifs in Schweden** eine aus Sachverständigen bestehende Kommission eingesetzt haben, deren Vorsitzender der bisherige Generaldirektor der Staatsbahnen Graf Cronstedt ist.

— **Fortschritte im Bau der Centrallondon Bahn.** Bekanntlich ist diese Bahn eine der zahlreichen in London zur Ausführung gelangenden Tunnelbahnen für binnenstädtischen Schnellverkehr, die nach dem Muster der City und Südlondon Bahn aus 2 Röhren bestehen, deren jede ein Gleis erhält. Die Bahn geht von der im Bau befindlichen unterirdischen Centralstation zwischen der Börse und der Bank von England, von wo auch andere derartige Bahnen ihren Ausgang nehmen, nach Westen, folgt der Hauptverkehrsader über High Holborn und deren Verlängerungen. Sie hat im ganzen rund 10,5 km Länge und ist in Abschnitte von rund 800 m getheilt, welche die Stationsabschnitte darstellen. Die Tunnelröhren liegen etwa 20 m unter der Erdoberfläche. Der Zugang zu den Stationen erfolgt einerseits durch Treppen, andererseits durch Fahrstühle für je 100 Personen, die elektrisch betrieben werden. Im ganzen sind 49 solcher Aufzüge vorhanden, deren Fahrgeschwindigkeit 46 m in der Minute betragen wird. Man rechnet im ersten Jahre des Betriebes auf einen Personenverkehr von 48 000 000 Fahrgästen, der durch 7 Wagen starke Züge bewältigt wird, die 336 Personen aufnehmen. Jeder Wagen hat also 48 Plätze. Die Züge sollen von 35 t schweren elektrischen Lokomotiven fortbewegt werden, deren im ganzen 32 vorhanden sind. Das Gewicht des Wagenzuges — ohne Lokomotive — wird 105 t betragen. Man glaubt, dass eine Zuggeschwindigkeit von $23^1/_3$ km erreicht werden kann, wobei die Aufenthalte auf den Stationen 20 Sekunden ausmachen. Das Geleis wird in den Stationen etwas höher liegen, als auf der freien Strecke, sodass das Anfahren im Gefälle und das Abfahren in der Steigung erfolgt. Die Kraftstation liegt am westlichen Ende der Bahn zu ebener Erde. In derselben wird Strom von 5 000 Volt Spannung erzeugt, der durch Umformer auf die für den Bahnbetrieb übliche Spannung von 500 Volt gebracht und so den Motoren der Lokomotiven zugeführt wird. Die Motoren sitzen unmittelbar auf den Triebachsen, sodass eine Uebersetzung der Bewegung nicht stattfindet. Sie sind unmittelbar mit den Radkästen verbunden.

Bei Gelegenheit der diesjährigen Generalversammlung der Aktionäre der Centrallondon Bahn machte der Vorsitzende bekannt, dass $^3/_4$ der Streckentunnel und die Hälfte der Stationstunnel fertig gestellt, ebenso fast alle Schächte für die Aufzüge und Treppen in den Stationen vollendet sind. Die Verlegung der Gas-, Wasser- und anderer Röhrenleitungen bei der Bankstation hat sehr grosse Schwierigkeiten gemacht, die Arbeiten schreiten indessen rüstig fort, ebenso sind hinsichtlich des Anschlusses der Waterloo und City Bahn, die ebenfalls in die grosse Centralstation in der City einmündet, befriedigende Fortschritte festzustellen. Mit den Bahnsteigen der City und Südlondon Bahn am Ende der Lombard Street und der Bahnstation der Centrallondon Bahn werden vorläufige Verbindungen hergestellt.

Die Beschaffung der elektrischen Ausrüstung der Bahn ist in die Wege geleitet. Die Kessel für die Kraftstation sind von der bekannten Firma Babcock & Wilcox geliefert; die Dampfmaschinen, 1 300 pferdige Allis-Maschinen, sind amerikanischen Ursprungs. Die Aufzüge in den Stationen kommen ebenfalls aus Amerika, sie sind an die Sprague-Gesellschaft vergeben worden. Ebenso stammen die Lokomotiven aus Amerika. Ihre Lieferung ist zwar an die britische Thomson Houston-Gesellschaft vergeben; sie werden indessen von der General Electric Co. in Schenectady, N.-Y., ausgeführt. Die Motoren sind von neuerer Bauart und gehören derselben Gattung an, wie die der Baltimore- und Ohio-Lokomotiven, die den Tunnel in Baltimore befahren. Die erste Sendung Lokomotiven wird am 1. April d. J. erwartet.

— Amtlich wird mitgetheilt, dass vom 15./27. Februar d. J. ab auf der Strecke **Ob-Krassnojarsk** und der **Tomsker Zweigbahn** der mittelsibirischen Bahn für den Transport von Reisenden, Gepäck und jeglicher Art Waaren, sowohl im Verkehr der Stationen der genannten Strecke und Zweigbahn unter einander als auch im Verkehr dieser Stationen mit den anderen Stationen der russischen Eisenbahnen, welche westlich vom Ob liegen, die auf der westsibirischen Eisenbahn (Tscheljabinsk-Ob) geltenden Personen-, Gepäck- und Waarentarife unter folgenden Bedingungen werden angewandt werden: 1. bei der Beförderung von Reisenden, Gepäck und jeglicher Art Waaren mit Ausnahme von Getreide, sowie beim Getreidetransport im Verkehr der Stationen der Strecke Ob-Krassnojarsk und der Tomsker Zweigbahn mit den Stationen der westsibirischen und Perm-Tjumen-Eisenbahnen, unter Berechnung der Frachtzahlung für die gesammte ununterbrochene Länge des Transportes, wobei aus dieser Länge auch die Transportstrecken auf der Strecke Ob-Krassnojarsk und der Tomsker Zweigbahn nicht ausgenommen sind und 2. bei Getreidetransporten im Verkehr der Stationen der genannten Strecke und Zweigbahn mit den Stationen aller übrigen mit einander ununterbrochen verbundenen Eisenbahnen (ausser der westsibirischen und Perm-Tjumenbahn), unter Berechnung der Frachtzahlung gesondert für den Transport auf den Bahnen des europäischen Russland von oder bis Tscheljabinsk und gesondert für die übrige Transportlänge von oder bis Tscheljabinsk.

— Vom russischen Eisenbahndepartement wird bekannt gegeben, dass am 5./17. Januar der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der **Ranenburg-Pawelezlinie** und Zweigbahn nach Astapowo, der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn eröffnet wird.

— In nächster Zeit wird der zeitweilige Verkehr auf der Strecke **Jarosslaw-Rybinsk** der Moskau-Jarosslaw-Archangeler Bahn eröffnet. Vom Eröffnungstage ab werden die auf dem russischen Eisenbahnnetz geltenden Tarife auch auf dieser Strecke angewandt, wobei in den ersten 3 Wochen für den Waarentransport im direkten Verkehr die Tarife für die Linie Jarosslaw-Rybinsk gesondert berechnet werden.

Mit Eröffnung dieser kurzen Eisenbahnlinie wird zunächst ein industriereiches Gebiet mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze in Verbindung gesetzt und sodann auch von den unsicheren Schifffahrtsverhältnissen auf der Wolga unabhängig gemacht. Es ist dies schon an und für sich wichtig genug, um der Bahn eine Bedeutung beizulegen. Der weitaus wichtigere Theil der Aufgabe, den die Bahn zu lösen haben wird, scheint aber die Verbindung zu sein, die zwischen der Jarosslaw-Wolagda-Archangeler und der Moskau-Rybinsker Bahn hergestellt wird, wodurch eine neue direkte Verbindung zwischen dem weissen Meere und der Ostsee bei Riga, Libau und in kurzem auch bei Windau geschaffen worden ist. Alle drei Häfen sind mehr oder weniger während des ganzen Jahres der Schifffahrt zugänglich.

— Wie uns aus Petersburg mitgetheilt wird, hat die russische Regierung für den **Bau der Bahn Tiflis-Kars** die Summe von 20 850 000 R. angewiesen. In diese Summe ist jedoch die Beschaffung des rollenden Materials noch nicht eingeschlossen. Der Bau wird noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

— Eine **Eisenbahnlinie** von der Station **Dno** der Pleskau-Bologojebahn in der Richtung nach Witebsk bis zum Flecken **Ssokolnoje** wird in allernächster Zeit zu bauen begonnen werden. Die Trassirungsarbeiten sind bereits beendet. Die Bahn wird von der Moskau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft gebaut. Diese Linie bildet eine Theilstrecke der geplanten Bahn Petersburg-Kiew.

— Den „Nowosti“ zufolge ist beschlossen worden Trassirungen einer neuen **Eisenbahnlinie an der Murmanküste von Kem bis zum Katharinenhafen** auszuführen, die im ganzen 680 Werst lang sein wird. Der Plan ist ja bekanntlich nicht neu, den Hafen an der Murmanküste mit einer Eisenbahn zu bedenken, aber auffallend ist die mitgetheilte Lösung, weil bislang immer nur die Absicht bekannt war, zunächst Kem an das Eisenbahnnetz anzuschliessen, um sodann an den eisfreien, für die Kriegsflotte in Aussicht genommenen Hafen zu gelangen.

— Aus Petersburg wird der „B. B.-Ztg.“ geschrieben: Die neue Eisenbahnlinie, welche die Herstellung einer **direkten Verbindung zwischen dem Gouvernement Lublin und den österreichischen Eisenbahnen** bezweckt und deren Bau von der russischen Regierung auf den Namen des Grafen Zamoyski konzessionirt wurde, wird nach dem nunmehr vereinbarten Entwurfe von der Station der russischen Weichselbahn Trawniki über Zolkiewka, Turobin, Zamosc und Krasnobrod zur österreichischen Grenze in der Nähe von Tomaszow-Lubelski, gegenüber der galizischen Grenzstation Belzec führen. Auf dieser Linie werden nunmehr detaillirte Studien vorgenommen. Der Stand der Arbeiten lässt das Zustandekommen der Pläne in der hierfür von der Kommission bestimmten Präklusivfrist, d. i. bis 1. Mai d. J. mit Sicherheit erwarten.

— Die von uns bereits gemeldete **Inspektionsreise des russischen Eisenbahnministers,** des Fürsten Chilkow, nach **Sibirien** ist durchaus kein ungewöhnliches oder unerwartetes Ereigniss. Gerade jetzt im Winter sind die Landwege am schnellsten zu passiren. Zunächst dürfte der Minister wichtige Betriebsfragen für die sibirische Bahn zu entscheiden haben. Sodann wird behauptet, dass hinsichtlich der Getreidebeförderung im östlichen Russland Missstände zu Tage getreten sind. In manchen Gouvernements herrscht Ueberfluss, in anderen Noth. Aus dem westlichen Sibirien soll das bestellte Getreide nach den leidenden Gouvernements nicht rasch genug — wenn überhaupt — befördert werden. Angeblich soll es an Wagen mangeln. Auch in dieser Hinsicht scheint es die Absicht des russischen Eisenbahnministers zu sein, persönlich einzugreifen.

— Nach einer Meldung der „Fin. News“ aus Newyork planen alle westlichen Eisenbahnen die Lösung ihrer Beziehungen zur **kanadischen Pacificbahn** wegen Alaska. Die kanadische Pacificbahn gelangt nach Seattle über die Northern Pacificlinie infolge einer Vereinbarung, die täglich lösbar ist. Die gegenwärtige Proposition würde die kanadische Pacificbahn des ganzen kalifornischen Geschäfts berauben.

— Ueber die **deutschen Eisenbahn-** und **Bergwerkskonzessionen** in **China** machte im Reichstag bei Berathung des Reichshaushaltes Staatssekretär Freiherr von Bülow folgende Mittheilungen: Die chinesiche Regierung hat zugesagt, einer zu bildenden deutsch-chinesischen Eisenbahngesellschaft den Bau einer Eisenbahn von Kiaotschau aus zunächst nordwärts und dann westwärts bis zum späteren Anschluss an das projektirte grosse chinesische Eisenbahnnetz zu übertragen. Die Bahn soll so gelegt werden, dass sie namentlich die im Norden von Kiaotschau belegenen Kohlenfelder von Weihsien und Poshan berührt. Die Ausbeutung dieser Kohlenlager soll deutschen Unternehmern zugestanden werden. Die chinesische Regierung hat sich ferner verpflichtet, der zu bildenden Eisenbahngesellschaft mindestens ebenso günstige Bedingungen zu gewähren, wie sie irgend eine andere europäisch-chinesiche Eisenbahngesellschaft in China erhalten hat. Weitere Verhandlungen, die theils eine Ausdehnung dieser Konzessionen in gewisser Richtung, theils deren genaue Fixirung im einzelnen zum Ziele hat, schweben noch. Danach wären die anderweiten Mittheilungen der Tagespresse über deutsche Eisenbahnpläne in Kiaotschau richtig zu stellen. Inzwischen soll der Kaiser von China ein Edikt erlassen und Sheng, den Generaldirektor der chinesischen Eisenbahnen, ermächtigt haben, mit dem **Bau von Eisenbahnen in der Provinz Kwantung** zu beginnen. Sheng habe bereits den chinesischen Generalkonsul in Singapore, Tschangtschen, um seine Mitarbeit ersucht. Endlich wird von russischen Blättern versichert, dass die **mandschurische Eisenbahn (chinesische Ostbahn)**, die von einer russischen Gesellschaft gebaut wird, mehrere hundert Kilometer südlicher, als ursprünglich geplant, gebaut werden wird. Die chinesische Regierung soll nicht geneigt sein, dagegen Einwendungen zu erheben.

— Bezüglich der Verhandlungen mit **China** wegen der **Konzessionen von Eisenbahnen** und der Ausbeutung von Kohlenlager im Hinterlande von Kiaotschau ist, wie die „B. N. N.“ mittheilen können, Aussicht vorhanden, dass die Sache bald zum Abschlusse kommt. Dem Vernehmen nach sollen die fraglichen Konzessionen als Ganzes auf das Reich übertragen werden und von diesem sollen sie an die einzelnen Bewerber überlassen werden. Darin liegt ein grosser Vortheil, da nach vielfachen Erfahrungen solche Konzessionen von der chinesischen Regierung meist erst nach langer Zeit, manchmal erst nach zehn Jahren, zu erlangen sind. Wie verlautet, ist man hier an maassgebender Stelle noch nicht schlüssig darüber, ob z. B. die Eisenbahnkonzessionen zusammen an ein Konsortium übergeben werden oder ob sie einzeln an verschiedene Gesellschaften vertheilt werden sollen. Da, wie verlautet, eine Anzahl von bezüglichen Gesuchen eingegangen sind, so sei die Verleihung der Konzessionen an mehrere Gesellschaften naheliegend.

— In der deutschen Kolonialgesellschaft, Abtheilung Berlin, sprach am 4. d. Mts. Dr. Neubaur über **Kiaotschau und die deutschen Interessen in Ostasien.** Der Vortragende erwähnt u. a., dass der Hafen von Kiaotschau eine genügende Tiefe für die grössten Seeschiffe besitze und eine dreifach grössere Flotte als die gesammte deutsche Kriegsflotte fasse, auch sei er völlig eisfrei, sturmsicher und leicht zu vertheidigen. Zu überflügeln hätte Kiaotschau den Mitbewerb von

Tschifu und Tientsin; da diese Plätze aber nun mehr künstlich in die Höhe gebracht, auch nicht völlig eisfrei seien, ja nicht einmal eigentliche Häfen, sondern nur unsichere Rheden hätten, so werde der Sieg Kiaotschaus nicht schwer sein, sobald die Erschliessung des Hinterlandes erfolgt. In dieser Hinsicht würden die grossen Kohlenlager von Schantung, Schanti und Schansi die besten Dienste leisten. Was Eisenbahnbauten betreffe, so seien sie in den chinesischen Mittelprovinzen schon der zahllosen Kanäle wegen ganz unmöglich, wohl aber im Hinterlande von Kiaotschau. Freilich werde manches Hinderniss politischer und sozialer Art zu überwinden sein und eine Eisenbahn ohne gelinden diplomatischen Druck schwerlich zu stande kommen. Trotzdem seien Anzeichen dafür da, dass sich Kiaotschau sehr rasch zu einem Handelshafen allerersten Ranges entwickeln werde.

— Vom Kongo erhält der „Hamb. Corresp." eine wichtige Nachricht. Die Arbeiter der **Kongoeisenbahn** befinden sich hiernach schon am Poole. Die Erdarbeiten haben den Pool erreicht, während die Gleise bis zum Kilometer 365 liegen. Noch sind 23 km Gleise zu legen, und die Lokomotive erscheint am Poole. Anfang März soll der erste Eisenbahnzug von Matadi nach dem Stanleypoole geführt werden — ein Ereigniss in der Geschichte des schwarzen Erdtheils, dem die Bedeutung nicht abzusprechen ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Berichtigung des Kilometerzeigers zum Theil II, Heft 1 des Lokal-Gütertarifs

Auf Seite	818	ist die kilometrische Entfernung in der Relation	Brüx loco-Litowitz	von	28	auf	104	richtig zu stellen.
„ „	818		Brüx transit-Litowitz	„	29	„	105	
„ „	822		Blisowa-Zahori	„	145	„	158	
„ „	828		Dusnik-Stupno-Bras	„	124	„	93	
„ „	843		Gerichtsberg-Zahori	„	211	„	311	
„ „	858		Hrabowka transit-Lodenitz	„	59	„	35	
„ „	861		Horn-Suchenthal	„	193	„	103	
„ „	880		Lodenitz-Plana a/d. Luschnitz	„	164	„	140	
„ „	885		Nautonitz-Prag (St. B.)	„	156	„	38	

Auf Seite 836 sind die Stationsnamen Vraz und Völs nicht in alphabetischer Reihenfolge und hat es demnach statt Vraz richtig Völs und statt Völs richtig Vraz zu lauten.

Die eingestellten Kilometer bleiben unverändert.

Wien, am 7. Februar 1898. (365)

2. Eröffnung von Stationen.

Am 13. Februar wird der an der Strecke Mainz-Bingen zwischen den Stationen Budenheim und Heidesheim gelegene Haltepunkt „Uhlerborn" eröffnet.

Derselbe dient nur der Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden in Begleitung von Reisenden.

Mainz, den 8. Februar 1898. (365a)
Königlich preussische u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Borkie wielkie - Grzymalov vom 25./1. bis 3./2.,
Podwysokie - Ostrow - Berczowica vom 27./1. bis 2./2. u.
Tarnopol - Kopyczynce vom 28./1. bis 1./2. 98.

Wien, am 5. Februar 1898. (366)

1. Infolge Eisrinnens auf der Donau wurde zwischen unseren Stationen Gombos und Erdöd am 27. Dezember v. J. der Eisenbahn-Trajektverkehr eingestellt. Derselbe wurde aber, nachdem der Donaustrom eisfrei war, am 3. Januar l. J. wieder eröffnet.

2. Auf der Lokalbahn Alvincz-Nagy-Szeben-Vöröstorony wurde zufolge Dammrutschung zwischen den Stationen Nagy-Apold und Gális der Güterverkehr am 15. Januar l. J. eingestellt und nach Wiederherstellung des Bahnkörpers am 31. Januar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 3. Februar 1898. (367)
Die Direktion
der königl. ungarischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Rumänisch - norddeutscher Eisenbahnverband. Die durch Nachtrag IV zu Theil II. Heft 1 eingeführten ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 4 c für die Beförderung von landwirthschaftlichen Maschinen, Feuerspritzen usw. aus England nach Rumänien finden vom 1. März 1898 ab unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen amerikanischen Ursprungs Anwendung.

Breslau, den 9. Februar 1898. (368)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrichbahn. Am 1. März d. J. kommen die Nachträge I zu den Heften 12, 17 und 18 und ein neues Heft 15 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn zur Einführung. Das Heft 15 wird zum Preise von 20 ₰, jeder der Nachträge kostenfrei abgegeben.

Heft 15 und die Nachträge zu den Heften 12 und 18 enthalten Frachtsätze des Spezialtarifs III für Differdingen und Schimpach und des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei - Roheisen) für Differdingen. Heft 15 enthält ausserdem Frachtsätze des Spezialtarifs III für Stationen der Direktionsbezirke Kattowitz und Posen mit Athus, Nördingen, Rodingen, Rodingen frz. Grenze und Steinfort und des Ausnahmetarifs 8 für Rodingen.

Durch Nachtrag zum Heft 17 werden Frachtsätze des Spezialtarifs III für Sangerhausen, Schönefeld b. Leipzig und Zerbst sowie des Ausnahmetarifs 8 für Differdingen eingeführt. Gleichzeitig kommen zum Heft 5 für Hersfeld, Kettenbach und Strassebersbach Frachtsätze des Spezialtarifs III und zum Heft 11 und 13 für Differdingen Sätze des Ausnahmetarifs 8 zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 1. Februar 1898. (369)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hamburg Direktionsbezirk Altona als Bleihüttenstation in den Ausnahmenahmetarif 13 für Bei in Blöcken im Versande nach sämmtlichen Stationen der preussischen, hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgenommen. Auf das in Hamburg zur Einfuhr gelangende Blei in Blöcken findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.

Altona, den 7. Februar 1898. (370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Empfangsstationen an gelangen für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach den Stationen der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn direkte Frachtsätze zur Einführung.

Bis zur Herausgabe eines Tarifnachtrages geben die betheiligten Dienststellen Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Breslau, den 5. Februar 1898. (371)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preuss.-sächs. / österreichischen Grenzstationen. Am 15. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Tarifkilometer für neu einbezogene Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Posen sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Insoweit Tariferhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. April d. J.

Breslau, den 9. Februar 1898. (372)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Theil V Heft Nr. 1 vom 1. November 1897 Saarkohlentarif nach Oesterreich.) In den

Amtl. Bekanntmachungen Forts. S. X.

Nr. 13.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

K. K. ZENTRAL 1912

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Februar 1898.

Inhalt:

Nur keine Halbheiten! (Zur Reform des Personenverkehrs.)
Von Deutschland nach Ostasien.
Der Mittellandkanal u. sonstige grosse Kanalpläne.
Die Wagengestellung b. d. sächs. Staatsbahnen in 1897.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Aenderung v. Stationsnamen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Die Eisenbahnangelegenheiten in der Budgetkommission des preuss. Abgeordnetenhauses. — Arbeitsprogramm f. d. preuss. Ministerium d. öffentl. Arbeiten. — Beschränkung d. Zugslänge. — Einfahren d. Züge i. Kopfstationen. — Nachtdienst. — Nothbremse — Reichs-Eisenbahnamt. — Geschäftsordnung f. d. bayer. Oberbahnämter. — Benzinmotorwagen - Linie. — Einziehung d. I. Wagenklasse i. Sachsen. — Ilfeld-Netzkater. — Feststellung d. Tarifs für Benutzung der Luxuszüge. — Nord-Süd-Expresszug. — Abgaben f. d. Verkehr auf den natürlichen Wasserstrassen. — Förderung d. Zuckerindustrie u. des Rübenbaues. — Pachtpreise f. Bahnhofswirthschaft. — Verband deutscher Eisenbahnhandwerker. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Eisenbahn Swakopmund - Windhoek.
Oesterreich - Ungarn: Dienst- u. Ruhezeit d. Eisenbahnbediensteten. — Lokalbahnaktion in Mähren. — Vintschgaubahn. — Bahnprojekt Marienbad - Bayreuth-Bamberg. — Strassenbahnlinie Wien-Grossenzersdorf-Orth. — Elektr. Strassenb. i. Prag. — Forderungen der Lokomotivführer. — Triester Lagerhäuser. — Entscheidung, betr. Tarifermässigungen. — Anwendbarkeit d. Haftpflichtgesetzes auf Strassenbahnen. — Bestellung v. Eisenbahnwagen. — Bosnische u. hercegovinische E. — Elektr. betriebene Wagen auf d. ung. Staatsb. — Transporteinnahmen d. ung. Hauptbahnen im Dezember bezw Jahre 1897. — Strassenbahnen Budapest's — Pressburger elektr. Stadtbahn.
Belgien: Verstaatlichung d. grossen belgischen Centralb.
Vereins-Ausland: Herabsetzung der Tarife d. serb. Bahnen; Fahrparkvermehrung; Fahrgeschwindigkeit. — Normen f. d. Minimum d. zu beschaffenden Materials für die schweizer Hauptb. — Budget d. Jura-Simplonbahn. — Einnahmen d. französ. Bahnen. — Pariser Stadtb. — Luxuszüge Berlin- u. Ostende-Italien. — Ital. zusammenstellbare Fahrscheine. — Fahrpark d. ital. Südbahn. — Wagenmangel in Genua. — Schiffahrt d. Hafens Genua. — Schnelldampfer Alexandrien-Neapel. — Schwedische Privatb. — Stellung d. weiblichen Eisenbahnbeamten i. Schweden. — Einnahmen u. Garantiezuschüsse d. türkisch. Bahnen. — Eisenbahnkonzessionen f. Kleinasien. — England u. d. deutsche Eisenbahntarif f. Exportartikel. — Kenneh-Assuan eröffnet. — Suezkanal. — Fortsetzung der Birma-E. durch Yünnan. — Eisenbahnkonzessionen in Kiaotschau. — Eisenbahn nach Itschau. — Peking-Hankau. — Frachtdampfer Australien-London.
Allgemeines: Verunglückungen m. tödtlichem Ausgange. — Rollen- u. Kugellager für Bahnfahrzeuge. — Schraubenkuppelung f. Eisenfahrzeuge. — Elektr. Beleuchtung d. Bahnpostwagen. — Motorwagen f. d. Strassenbahnverkehr. — Kollision der Pflichten. — Stand d. Flugtechnik. — Die Nothbremse als Stiefelknecht. — Zerograph.
Bücherschau.
Berichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Nur keine Halbheiten!

(Zur Reform des Personenverkehrs.)

Im Jahre 1890 schien eine durchgreifende Reform des Personenverkehrs in naher Aussicht zu stehen, obgleich die Mehrzahl der preussischen Bezirks-Eisenbahnräthe wunderlicherweise sich gegen das von den deutschen Regierungen fast ausnahmslos und grundsätzlich gutgeheissene Maybach'sche Projekt ausgesprochen hatten. Die Presse beschäftigte sich lebhaft mit der Angelegenheit und wusste je nach ihrem Parteistandpunkte das Publikum bis in die weitesten Kreise hinein für dieselbe in hohem Grade zu interessiren. Aber auch ohne dies waren das Interesse an der Reform und die Erörterung darüber fast allgemein, da eigentlich jeder von dem Ausfall der wichtigen Frage mehr oder weniger berührt wurde. Da trat ein Wechsel in der Leitung des preussischen Ministeriums der Finanzen ein und als nun regierungsseitig wiederholt und mit Nachdruck erklärt wurde, „die gegenwärtige Finanzlage des Staats erlaube eine mit Einnahmeausfällen verbundene Reform des Personenverkehrs nicht" — da wars auf einmal still! Die Regierungen der übrigen deutschen Staaten konnten ohne Preussen eine gründliche Reform nicht unternehmen und für das grosse Publikum war es ein höchst anerkennenswerthes Zeichen seiner Geduld und Gutmüthigkeit, dass es schwieg und seine lebhaften Wünsche bei Seite setzte.

Wenn wir uns nicht täuschen, fängt man nun aber an, aus dieser Zurückhaltung herauszutreten; es gährt überall und sowohl in den Fachzeitungen, wie in der Tagespresse werden immer mehr Stimmen laut, welche als Ausdruck der öffentlichen

Meinung nach einer Aenderung der gegenwärtigen Zustände rufen. Ueber die Minderwerthigkeit und die Unhaltbarkeit der letzteren sind sich ja Fachleute und Publikum längst einig: von den höchsten Verwaltungsstellen der verschiedensten Staaten ist die Berechtigung des Wunsches nach Aenderung wiederholt ausgesprochen und das Publikum empfindet die Unzuträglichkeiten sozusagen täglich am eigenen Leibe. Angeregt und unterstützt wird aber die gegenwärtig sich wieder bemerkbar machende Bewegung nach einer Reform insbesondere durch die ausserordentlich günstige Entwickelung, welche der Verkehr nach allen Richtungen hin genommen hat und durch die damit verbundene Steigerung der Einnahmen, welche die Eisenbahnen in Deutschland fast durchweg zu verzeichnen haben. Da sagt man nicht mit Unrecht, dass der Grund, aus welchem die Reform vor wenigen Jahren verschoben worden, weggefallen und nunmehr der geeignete Zeitpunkt gekommen sei, wieder ernstlich ans Werk zu gehen.

Dass übrigens die „Heisssporne auf dem Gebiete der Personengeldermässigung“ (wie wir genannt werden, aber uns gern nennen lassen) glänzend Recht gehabt haben und die Millionenausfälle des damaligen radikalen Reformprojekts schneller als selbst sie zu hoffen gewagt, verschwunden gewesen sein würden — und nur der Erfolg hat Recht! — das nur nebenbei! —

Man hält aber auch um deswillen die Zeit für eine Reform wieder mehr gekommen, weil man erfährt, dass ja in anderen Ländern, die theilweise eine erheblich geringere Verkehrsentwickelung aufzuweisen haben, als Deutschland, auch zeitgemässe Tarifumgestaltungen stattgefunden haben, so in Holland, Russland, Dänemark, Belgien, und man wohl nicht mit Unrecht meint, was jene Staaten können, müsse das Deutsche Reich mindestens zu vermögen in der Lage sein. Ob allerdings alle diese „Reformen“ in den genannten Ländern dem Geschmack und den Wünschen unseres Publikums entsprechen würden, ist eine andere Frage, die hier nicht weiter erörtert werden soll — unseren eigenen Idealen entsprechen sie sämmtlich nicht und wir halten diese sämmtlichen ins Leben gerufenen Systeme zur Einführung in Deutschland für ungeeignet.

Ein dritter Umstand endlich, der besonders im Interesse der Verwaltungen selbst — und zwar in erster Linie hier in der Richtung der Vereinfachung des Fahrkartensystems — eine Reform dringend nothwendig erscheinen lässt, das ist die Einrichtung der Bahnsteigsperre und die damit verbundene grundsätzliche Verlegung der Fahrkartenkontrole an die Bahnsteigschranken. Preussen hat sie im grossen und ganzen durchgeführt, andere deutsche Staaten beabsichtigen sie einzuführen. Dass aber eine nur einigermaassen wirksame Kontrole bei nur etwas lebhaftem Verkehr von den Bahnsteigschaffnern nicht gehandhabt wird und bei der Buntscheckigkeit der zu prüfenden Fahrscheine nicht gehandhabt werden kann, bedarf wohl keiner näheren Begründung und nicht nur der Fachmann weiss dies, es kann sich jeder davon überzeugen, der Augen hat zu sehen. Ausser den Fahrscheinheften, festen wie zusammenstellbaren, sind es in Preussen vornehmlich die Rückfahrkarten, weil sie die verschiedenste Geltungsdauer haben, welche eine vorschriftsmässige Kontrole so sehr erschweren. Dass dabei aber Tausende und aber Tausende — nämlich Mark! — den Verwaltungen verloren gehen, liegt auf der Hand.

Ist hiernach der Wunsch nach einer Reform erklärlich und auch gerechtfertigt — denn die Missstände sind nicht geringer, sondern von Jahr zu Jahr naturgemäss grösser und drückender geworden — so befürchten wir, dass andererseits eine einschneidende, aber doch auf solider Grundlage basirende Reform, die wenn auch selbstverständlich nicht von Allen, wohl aber von dem allergrössten Theile des Publikums für genügend gehalten und mit Freuden begrüsst werden würde, wenn nicht bald damit vorgegangen wird, immer schwerer einzuleiten und durchzuführen sein wird und schon jetzt erheblich schwerer, als vor 8 Jahren. Und dies ist in erster Linie mit durch das Vorgehen einzelner Staaten mit besonderen Einrichtungen und Ermässigungen für gewisse Bevölkerungsklassen und Verhältnisse veranlasst. Hierhin rechnen wir — abgesehen von Abänderungen auf dem Gebiete der Zeit-, Schüler- und Sonntagskarten usw. — vornehmlich die Ausrüstung der IV. Wagenklasse mit Bänken der (Einrichtung sozusagen einer Klasse III b in Preussen), der Einführung der Kilometerhefte in Baden und die Schaffung der Fahrscheinbücher und der Landeskarte in Württemberg. Hierdurch hat sich Preussen eines der wirksamsten Mittel für eine glückliche Reform begeben, nämlich der Abschaffung der bisherigen viel angefeindeten IV. Wagenklasse und der Möglichkeit die Reisenden der III. Klasse zum Preise der IV. Klasse befördern zu können, und haben Baden und Württemberg so billige Fahrpreise geschaffen, dass sie bei einer allgemeinen Ermässigung und bei selbstverständlichem Fortfall dieser Spielarten von Fahrkarten schon sehr weit gehen müssen, um die Hoffnungen und Wünsche des verwöhnten Publikums zu befriedigen. Je mehr aber solche kleinen Konzessionen gemacht werden, die vom Publikum lediglich als Abschlagszahlungen auf die bisher vergeblich angestrebte Tarifreform angesehen und daher von demselben ruhig und ohne allen Dank hingenommen werden, je schwieriger wird sich eine einheitliche allgemeine Reform durchführen lassen. Das sollten die maassgebenden Stellen wohl erwägen und überzeugt sein, dass diese kleinen Maassnahmen ihren Zweck, beruhigend zu wirken, auf die Dauer vollkommen verfehlen, vielmehr geeignet sind, den Appetit zu reizen, und deren Fortfall, wenn sie sich einmal eingebürgert haben, grosse Unzufriedenheit erregen wird. Zudem haben diese Vergünstigungen, abgesehen davon, dass jede einseitige Verschiebung der Tarifgrundlage das Zustandekommen einer einheitlichen Regelung erschweren muss, m. E. keine innere Berechtigung, weil sie nur besonderen Interessen zu dienen pflegen und die grosse Mehrzahl der Bevölkerung an denselben nicht theilnehmen kann. Für uns haben diese brockenweisen Konzessionen nur insofern Werth, als sie unser sogen. Tarifsystem immer mehr durchbrechen und immer mehr in Misskredit bringen, den Tarifwirrwarr immer grösser machen und eine Aenderung dieser Zustände immer nothwendiger und dringender erscheinen lassen müssen.

Je länger also die Verbesserungen hinausgeschoben werden und je mehr die kleinen Beruhigungsmittelchen angewandt sind, um so durchgreifender und radikaler vorzugehen ist man nunmehr gezwungen, sofern man wirklich etwas Gutes und Brauchbares schaffen will, das nicht nur die Eisenbahnverwaltungen befriedigen, sondern namentlich auch allen Anforderungen des Publikums in weitgehendstem Maasse genügen würde. Die öffentliche Meinung ist den Eisenbahnen gegenwärtig wenig hold — nach unserem Dafürhalten ungerechtfertigter Weise und hauptsächlich infolge des unbegreiflichen Verhaltens eines Theiles der Tagespresse, die mitunter eine unglaubliche Unkenntniss auch der elementarsten Einrichtungen des Eisenbahnwesens an den Tag gelegt und ihren eigentlichen Beruf, aufklärend und beruhigend zu wirken, wieder einmal gründlich verfehlt hat — würde sie nun auch in ihren Hoffnungen und Ansprüchen auf eine durchgreifende Reform getäuscht werden, so könnten sich für beide Theile daraus leicht Konsequenzen ergeben, die bedenklich werden und nicht nur den Verwaltungen ihre schwierige Aufgabe noch mehr erschweren, sondern nachtheilig auf das gesammte Verkehrsleben einwirken müssten.

So sehr wir daher den Zeitpunkt, mit einer Reform vorzugehen, für gekommen halten, so können wir nicht dringend genug vor halben Maassregeln, vor Flickwerk warnen. Veranlassung zu dieser Warnung geben uns beunruhigende Andeutungen in der Presse, insbesondere aber ein Aufsatz in Nr. 69 Jahrg. 1897 d. Ztg. „Zur deutschen Personengeld-Tarifreform“, der zweifellos mit grosser Sachkenntniss geschrieben ist, uns aber desto gefährlicher erscheint.

Mit den Vordersätzen durchaus einverstanden, nach welchen wir eine unbedingte Befürwortung einer radikalen Reform erhoffen mussten, haben uns die Folgerungen, die auf die Wahl des bekannten „Mittelweges“, eines Uebergangssta-

diums, eines Kompromisses hinauslaufen, höchlichst überrascht und enttäuscht. Solch einen Mittelweg, der nur einen Verlegenheitsakt darstellen, der niemanden befriedigen würde, halten wir für vollständig verfehlt. Und wir haben das Gefühl, dass der Herr Verfasser im Grunde seines Herzens auch durchaus für eine durchgreifende Reform ist, aus der Noth aber eine Tugend macht und die zuwartende Haltung der Regierungen begründen möchte, die finanziellen Bedenken derselben dabei vielleicht überschätzt oder für unüberwindlich hält.

Dass eine auf dem Grundsatz der unbedingten Ermässigung in allen Relationen beruhende Reform, wie wir sie für die einzig richtige halten, zunächst grosse Einnahmeausfälle mit sich bringen würde, versteht sich von selbst, weil eben die Fahrpreise erheblich billiger werden, und dass also ein gewisses Risiko damit übernommen werden würde, soll nicht geleugnet werden. Wenn der Herr Verfasser des obigen Aufsatzes aber meint, dass die finanziellen Bedenken g e g e n eine Reform gerechtfertigt seien und der gegenwärtige Verkehrsaufschwung nicht f ü r eine solche angeführt werden könne, weil dessen Bestand niemand zu gewährleisten in der Lage sei, so hat er andererseits nicht genügend den Umständen Rechnung getragen, dass mit der Verbilligung der Tarife eine Vereinfachung der Betriebseinrichtungen, welche erhebliche Ausgaben ersparen soll, Hand in Hand gehen muss und dass eine Fahrpreisermässigung auch bei weniger günstigen Verkehrskonjunkturen unbedingt auch eine Frequenzsteigerung zur Folge hat, so dass mindestens eine Ausgleichung über kurz oder lang zweifellos stattfinden wird. Wann dies geschehen würde, lässt sich natürlich nicht mit mathematischer Bestimmtheit voraussagen — Anhänger des Reformprojektes von 1890 hatten einen Zeitraum von höchstens 3 Jahren herausgerechnet — dass aber „in breiten Schichten der Bevölkerung noch ein grosser Theil Reisebedürfniss und Reiselust vorhanden ist, welcher den Eisenbahnen zu gute kommen muss, wenn die Fahrpreise ermässigt werden", das Risiko also kein so bedeutendes sein würde, ist ebenso zweifellos und in einem bemerkenswerthen Aufsatze in Nr. 78 Jahrg. 1897 d. Ztg. „Fahrpreisermässigung — Frequenzvermehrung" mit Geschick und überzeugend nachgewiesen. Dass eine Verkehrssteigerung nicht in infinitum stattfinden kann, also einmal eine Grenze derselben eintreten muss, ist selbstverständlich, ebenso zweifellos ist es aber, dass die latenten Steigerungsfaktoren, Reisebedürfniss und Reiselust, je mehr sich zum Vortheil der Eisenbahnen und ihrer Einnahmen entwickeln werden, je bequemer und leichter das Reisen gemacht wird, d. h. vor allem je niedriger die Fahrpreise gesetzt werden.

Doch hierüber ist schon so viel geredet und geschrieben, dass wir uns füglich weiterer Ausführungen gegenwärtig enthalten zu sollen glauben.

Der Herr Verfasser erkennt auch selbst die hohe Bedeutung, welche die Herbeiführung eines einheitlichen deutschen Personentarifsystems in wirthschaftlicher und nationaler Beziehung haben würde, sowie die Erleichterung, welche dem Verkehre durch eine generelle Ermässigung der Personentaxen zu theil würde, rückhaltlos an, räth aber wegen der finanziellen Bedenken der Regierungen einen Mittelweg einzuschlagen selbst dann, wenn hiermit zunächst gewisse Unzuträglichkeiten verbunden seien. Leider wird uns aber nicht gesagt, worin dieser Mittelweg bestehen soll und welches infolge dessen die zunächst eintretenden Unzuträglichkeiten sein würden. Es lässt sich nur vermuthen, dass die Taxen für die einzelne Fahrt zum mindesten auf den Betrag des gegenwärtigen halben Rückfahrtpreises n i c h t herabgesetzt und die ermässigten Rückfahrtkarten n i c h t aufgehoben, ja sogar theilweise Erhöhungen gegenüber den jetzigen Preisen eintreten sollen! Wobei der Trost, „dass die eintretende Vertheuerung unter allen Umständen eine prozentual geringfügige sein werde", doch wohl ein recht schwacher sein dürfte.

Eine blosse Vereinfachung unseres Tarifsystems kann ja allerdings auch unter Erhöhung der jetzigen Fahrpreise erzielt werden, es scheint uns aber in der That ausgeschlossen, z. Zt. mit einer Reform vorzugehen, die des ersten und Haupterforder nisses einer durchgängigen Herabsetzung der Fahrpreise entbehren würde. Der Herr Verfasser bemerkt selbst zutreffend, dass die Reform von 1890 keinen Anklang gefunden und „in einem gewissen Theile der Presse" einen wahren Entrüstungssturm hervorgerufen habe, nur weil lediglich in einem Falle — nämlich bei Hin- und Rückfahrt im Schnellzug I. u. II. Klasse — eine geringfügige Erhöhung eintreten sollte. Wenn wir dem hinzufügen, dass nach unserer Erinnerung dieser Widerspruch in der Presse ziemlich allgemein war und auch die preussischen Bezirks-Eisenbahnräthe hauptsächlich aus diesem Grunde — dass andere Interessentenkreise, beispielsweise die schroffen Agrarier andere Beweggründe hatten, ist uns wohl bekannt — die Vorlage ablehnten, da will man es jetzt wagen, nachdem durch das lange Warten die Hoffnungen, Wünsche und Ansprüche sich noch gesteigert haben, dem Publikum eine Reform anzubieten, die nicht nur nicht eine allgemeine Herabsetzung, sondern sogar eine theilweise Erhöhung der Fahrpreise bringen soll?! D i e s e n „Entrüstungssturm" möchten wir, noch dazu bei der gegenwärtigen weitgehenden Voreingenommenheit der öffentlichen Meinung gegen die Eisenbahnen, nicht heraufbeschworen wissen! Und täuschen wir uns doch nicht: dem P u b l i k u m liegt an einer V e r e i n f a c h u n g des Tarifsystems z u n ä c h s t gar nichts oder doch sehr wenig, ihm ist es in erster Linie um eine V e r b i l l i g u n g der Fahrpreise zu thun. An der Vereinfachung haben ganz besonderes Interesse namentlich die Eisenbahnverwaltungen und wenn man den Versuch machen wollte, 2 Systeme nebeneinander bestehen zu lassen, von welchen das eine für das Publikum umständlich wäre, aber billigeres Reisen ermöglichte, das andere in einfacherer für die Reisenden bequemerer Form konstruirt, aber theurere Fahrpreise mit sich brächte, wir sind überzeugt, dass das erstere fast ausnahmslos vom Publikum bevorzugt würde.

Wenn der Herr Verfasser dann der Ansicht ist, man solle es mit einer theilweisen Reform erst einmal versuchen, vielleicht bewiesen sich die finanziellen Bedenken der leitenden Kreise für übertrieben und dann wäre es zweifellos leichter und aussichtsvoller, auf der gegebenen einheitlichen Grundlage weitere Fortbildungen des Tarifsystems in die Wege zu leiten und mit weiteren Ermässigungen vorzugehen, so wissen wir leider wieder nicht, welches diese einheitlichen Grundlagen sein sollen, wir können uns solche, die diese vortreffliche Eigenschaft der unverrückbaren Basis für eine Weiterentwickelung haben würden, offen gestanden, auch gar nicht vorstellen. Abgesehen aber auch hiervon halten wir den vorgeschlagenen Weg zunächst praktisch für verfehlt. Der Herr Verfasser ist gewiss Fachmann genug um zu wissen, mit welchen Mühen, Arbeiten Kosten und mit welchem Zeitaufwand die Einführung eines neuen Tarifsystems, sei es nun radikaler oder „vorsichtiger" Natur, verbunden sein würde und dass Jahr und Tag darüber hingehen könnten, ehe es wirklich zur Durchführung gekommen wäre, geschweige denn ehe man auf Grund desselben Erfahrungen sammeln könnte. Will man diese Mühen und Kosten für einen blossen Versuch opfern, den das Publikum doch nur als einen Hohn auf seine Wünsche und im günstigsten Falle als ein Provisorium ansehen würde, gegen welches anzustürmen und welches sobald als möglich wieder zu beseitigen es als seine nächste und wichtigste Aufgabe betrachten würde? Wie lange wollen aber die Verwaltungen Erfahrungen sammeln? und wieviel Jahre unfruchtbaren Zauderns, während welcher von einer Ruhe und Stetigkeit der Verhältnisse keine Rede sein kann, sollen darüber verloren gehen? Als Halbheit würde eine derartige Maassregel von allen Seiten bekämpft werden und statt der gegenwärtig noch vielfach vorhandenen Resignation würde vermuthlich ein um so erbitterter Ansturm entstehen, und zwar sowohl wenn die Tarifmaassnahme auf Verkehr und Finanzen wirklich einen günstigen Erfolg haben sollte, denn dann würde man darauf hinweisen, dass ein gründlicheres Vorgehen noch bessere Ergebnisse gehabt hätte, als auch wenn die Reform ungünstig ausfallen würde, denn dann würde man sagen,

dies sei die Folge davon, dass dieselbe nur eine theilweise und nicht genügende gewesen sei.

Würde also bei derartigen halben Maassregeln die für die weitere Entwickelung unseres Verkehrswesens so sehr erwünschte Ruhe und Stetigkeit der tarifarischen Verhältnisse nicht eintreten, so erscheint uns das vorgeschlagene Vorgehen auf einem Mittelwege auch um deswillen nicht rathsam und zweckmässig zu sein, weil eine Reform, wenigstens wie wir und mit uns wohl die übergrosse Mehrzahl des Publikums sie verstehen, nicht lediglich in der Abänderung einiger grundlegenden Tarifsätze bestehen kann, sondern, wenn sie wirklich einen etwas dauernden Werth haben und von befriedigendem Erfolg sein soll, neben der Aenderung der Grundtaxen und des Tarifschemas namentlich auch eine Vereinfachung der Betriebseinrichtungen und damit des Betriebs (so beispielsweise in Norddeutschland eine Verringerung der Wagenklassen) mit sich bringen muss. Bei einer theilweisen Reform sind aber so einschneidende neue Maassnahmen gar nicht ausführbar, diese selbst jedoch sind und bleiben eine Vorbedingung für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse: Vereinfachung des Systems und Verbilligung der Preise sowie Vereinfachung der Betriebseinrichtungen und Verbilligung des Betriebs bedingen sich gegenseitig, sodass das Gelingen einer Reform, welche billigen Ansprüchen des Publikums in weitgehender Weise und gleichzeitig dem wohlverstandenen Interesse der Eisenbahnverwaltungen Rechnung trägt, ohne das eine und das andere unserer Meinung nach ausgeschlossen erscheint.

Eitel Theorie ist es auch, wenn der Herr Verfasser meint, dass der Werth oder Unwerth einer grossen und allgemeinen Verkehrsmaassnahme nicht davon abhängig gemacht werden könne, ob die Vortheile, welche damit erstrebt werden, nunmehr auch in jedem speziellen Falle praktisch werden, es käme vielmehr auch auf den Gesammteffekt an, darauf, dass das Gros der Reisenden günstiger gestellt werde, als zuvor. Auf dem Gebiete des Personenverkehrs, wo sozusagen jeder betheiligt ist und jeder zu urtheilen sich für kompetent und verpflichtet hält, ist eine solche Einsicht über einen derartigen, unter Umständen an sich vielleicht nicht unzutreffenden Grundsatz nicht zu erwarten und die immerhin vermuthlich recht stattliche Zahl derer, die bei einer Reform, wie sie der Herr Verfasser im Auge hat, ihre Rechnung nicht finden, d. h. diejenigen, die dasselbe oder gar noch mehr, wie bisher, wenn auch nur bei einzelnen Reisen zahlen müssten, würden in hohem Grade enttäuscht und unbefriedigt sein, ihre Gefühle nicht bei sich behalten, sondern von vornherein gegen die neue Einrichtung eifern und in ihren Tadel über dieselbe bald immer weitere Kreise hineinziehen — ganz abgesehen von den professionsmässigen „Nörglern", denen reichliches Wasser auf die stets klappernde Mühle ihrer abfälligen Kritik zugeführt würde. Und in der That, wenn auch für die Gesammtheit eine Ausgleichung einträte, so merkt doch der einzelne Benachtheiligte davon nichts, jeder ist sich auch selbst der nächste, er merkt nur in seiner eigenen Tasche das ungünstige Ergebniss, es ist ihm auch ganz gleichgültig, ob ein anderer weniger bezahlt, als bisher: für ihn hat der „Gesammteffekt" keinen Werth. Wie aber das Publikum und zwar sehr ernsthafte, angesehene und einflussreiche Theile desselben in dieser Beziehung denken und urtheilen, dafür ein Beispiel: Ueber das sehr radikale Reformprojekt von 1890, das, wie erwähnt, nur in einem gewissen Falle und unter ganz bestimmten Voraussetzungen eine unwesentliche Erhöhung brachte, ist in der Festschrift, welche die grossherzoglich hessische Handelskammer in Mainz anlässlich der Feier ihres 100jährigen Bestehens herausgegeben hat, wörtlich folgendes zu lesen:

> „Eine im Jahre 1890 von dem damaligen Eisenbahnminister eingeleitete Reform in Preussen fand, weil durchaus ungenügend und zum Theil rückschrittlich, lebhaften Widerspruch auch bei der hiesigen Kammer!"

Im übrigen würde, wenn, wie aus den Andeutungen des Herrn Verfassers zu schliessen, die Hin- und Rückreisen vertheuert werden sollen, „das Gros der Eisenbahnreisenden" keineswegs durchgängig und überall besser gestellt, wie zuvor. Denn, um die hervorragendsten Staats- und Privatbahnen Deutschlands zu nehmen, so war beispielsweise nach dem neuesten Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1896/97 an der Gesammtzahl der beförderten Personen der Rückfahrverkehr betheiligt mit 44,84 % und nach der Statistik des Reichseisenbahnamts für das Betriebsjahr 1895/96 entfallen auf Rückfahrkarten in Prozenten aller beförderten Personen

auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen . . .	49,44 %
„ „ bayerischen Staatsbahnen	60,67 „
„ „ sächsischen Staatsbahnen	63,62 „
„ „ württembergischen Staatsbahnen	45,15 „
„ „ badischen Staatsbahnen	38,58 „
„ der Lübeck-Büchener Bahn	69,96 „
„ „ vorm. hessischen Ludwigsbahn	52,27 „
„ den pfälzischen Bahnen	53,47 „

Hierzu kommt noch der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte, der bekanntlich vielfach lediglich ein Rückfahrverkehr ist, und der sehr bedeutungsvolle Umstand, dass der Nahverkehr in hervorragendem Maasse an dem Rückfahrverkehr betheiligt ist. Jedes Projekt aber, welches eine Schädigung des Nahverkehrs vorsähe, scheint uns gänzlich aussichtslos und eine derartige „Reform" unter allen Umständen ausgeschlossen.

Halten wir hiernach die Wahl eines Mittelwegs, den Versuch einer partiellen Tarifreform noch dazu mit eintretenden Erhöhungen für unzweckmässig und bedenklich, so möchten wir vorschlagen, eher den entgegengesetzten Weg zu betreten, den Versuch in umgekehrter Richtung zu machen und mit einer möglichst radikalen Reform vorzugehen. Denn dann hätten die Regierungen jedenfalls dem Publikum gegenüber eine erheblich einfachere und leichtere Stellung — gelingt eine solche Reform, um so besser, gelingt sie nicht, dann kann man mit Recht sagen: seht, was bei Euren Ansprüchen herausgekommen ist, so und so viel Ausfälle sind dauernd vorhanden, dieselben sind nicht länger zu tragen und wir müssen folglich wieder mit Erhöhungen vorgehen. Dieser einfachen Logik würde sich niemand entziehen können und jeder weiteren Agitation wäre der Boden entzogen.

Mögen die Regierungen daher handeln — und zwar bald und radikal! Halten sie aber den Zeitpunkt für eine durchgreifende Reform mit weitgehenden Vereinfachungen und allgemeinen Ermässigungen noch nicht für gekommen, dann mögen sie lieber noch warten und den jetzigen Zustand belassen, bis günstigere Zeiten eingetreten sind [und andere Ansichten Platz gegriffen haben. Denn das wäre immer und unbedingt noch besser und weniger bedenklich, als das morsche und durchlöcherte Gebäude flicken zu wollen und vorzugehen mit Halbheiten! S.

Von Deutschland nach Ostasien.

Für den raschen und regelmässigen Verkehr zwischen Europa und Ostasien kommen vorläufig zwei Wege in Betracht, der ältere Weg durch den Suezkanal und der neuere Weg über Nordamerika. Beide Wege halten sich in Bezug auf Fahrtdauer und Fahrpreis ziemlich die Waage. Von Berlin aus erreicht man mit den Schiffen des Norddeutschen Lloyd über Bremen durch den Suezkanal Shanghai in 35, Yokohama in 37 Tagen gegen einen Fahrpreis von 1 570 bezw. 1 404 bis 1 507 ℳ in erster Kajüte, während man zu der Fahrt über Nordamerika unter Benutzung der englischen oder amerikanischen Dampfer

auf dem stillen Meer von Berlin nach Yokohama 31—33 Tage und nach Shanghai 38 Tage benöthigt gegen Zahlung eines Fahrpreises von 1 497 bis 1 640 ℳ. in der ersten Kajüte. Diese Berechnung hat vor einiger Zeit Professor Geheimrath Busley in einem Vortrag vor der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft aufgestellt, der auch unter dem Titel „Der Kampf um den ostasiatischen Handel" im Druck erschienen ist. Zu den nämlichen Ergebnissen in Bezug auf die Fahrzeit gelangt die Reichsregierung in der Begründung ihres Entwurfs eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze über Post-Dampfschiffverbindungen mit überseeischen Ländern.

In seiner Schrift stellt Busley interessante Vergleiche dieser beiden Wege an. Beide haben sie ihre besonderen Vorzüge und Nachtheile. Der Weg über den Suezkanal durch das Mittelmeer unter Berührung der italienischen Küste an Indien und Ceylon vorüber hat grosse Reize aufzuweisen. Nur das Durchfahren des rothen Meeres in den heisseren Monaten gehört nicht zu den Annehmlichkeiten. Der Weg über Nordamerika kommt von vornherein für Güter wegen der hohen Frachtsätze auf den nordamerikanischen Eisenbahnen nicht in Betracht. Die Reisenden müssen wiederholt den Uebergang von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt machen und sich den Unbequemlichkeiten der Zollrevisionen unterziehen. Auch an landschaftlichen Reizen ist der Weg über Nordamerika minder reich. Immerhin wird der nordamerikanische Weg von Reisenden, die nach Yokohama wollen, vorgezogen werden, weil er, freilich nur bei günstigem Zusammentreffen der Schiffs- und Eisenbahnanschlüsse, eine um 6 Tage kürzere Fahrzeit hat, während die Reisenden nach Shanghai über Suez um 3 Tage früher eintreffen. Auch solche Reisende, die den einen Weg bereits kennen, werden den anderen vorziehen, um ihn kennen zu lernen.

Zu diesen beiden Wegen zwischen Europa und Ostasien wird in wenigen Jahren noch ein dritter treten in Gestalt der sibirischen Eisenbahn. Zunächst als eingleisige Militärbahn gebaut und primitiv betrieben, wird zwar die sibirische Eisenbahn bald nach ihrer Eröffnung noch nicht besonders umgestaltend auf den europäisch-ostasiatischen Verkehr einwirken, aber sie wird ihn wesentlich beeinflussen, wenn einmal durchgehende Schnellzüge verkehren werden. Vorläufig ist nach Busley's Annahme hauptsächlich auf eine Beförderung der Post mit dieser Bahn zu rechnen. Busley berechnet die Reisedauer von Berlin bis Moskau auf 2 Tage, von Moskau bis Wladiwostok auf 14 Tage und von Wladiwostok mit den japanischen Postdampfern bis nach Yokohama auf 4—5 Tage, zusammen also auf rund 20 Tage, das wären 11—13 Tage weniger als auf dem Seewege über Nordamerika. Viel südlicher als Hongkong wird sich nach der Meinung Busley's der Einfluss der sibirischen Bahn auf die Postbeförderung wahrscheinlich nicht erstrecken, denn nach Singapore gelangt die Post auf dem jetzigen Dampferwege durch das rothe Meer selbst dann noch früher, wenn die sibirische Eisenbahn eine leistungsfähige Vollbahn geworden ist. Mit Hilfe der sibirischen Eisenbahn wird Russland immerhin von allen Staaten den ostasiatischen Ländern am nächsten gerückt sein.

Vergleicht man die Eisenbahnverbindung über Sibirien mit den beiden Seewegen, so ergibt sich, dass Vorzüge und Nachtheile ziemlich gleichmässig vertheilt sind. Mit der sibirischen Eisenbahn wird man nach Einrichtung von Schnellzügen und nach dem Ausbau der Abzweigung durch die Mandschurei unzweifelhaft am raschesten und voraussichtlich auch nicht unerheblich billiger zum Ziele gelangen können. Freilich sind dabei die Schattenseiten einer 14tägigen Eisenbahnfahrt mit in den Kauf zu nehmen. Eine so ausserordentlich lange Fahrt selbst in den bestausgerüsteten Pullmanwagen oder in den europäischen Luxus-Expresszügen theilweise vielleicht in überheizten Abtheilen mit dem unvermeidlichen Mangel an Bewegung wird nicht leicht zu ertragen sein. Dabei fährt die sibirische Bahn meist durch unwirthliche Gegenden, berührt keine grösseren Handelsplätze und verlangt wahrscheinlich bei der Länge der Strecke wiederholten Wagenwechsel.

Kann der Seeweg an Raschheit und Billigkeit mit der Eisenbahn nicht konkurriren, so hat er dagegen andere Vorzüge aufzuweisen. Unter günstigen Witterungsverhältnissen ist eine Seereise wegen der reinen und würzigen Oceanluft für die meisten Menschen eine Erquickung und Erholung. Ja, sie wird vielfach höher als ein Seebad geschätzt. In den neuen grossen Dampfern, in diesen schwimmenden Hotels, hat man alle Bequemlichkeiten und ausreichende Bewegungsfreiheit. Wer unter der Seekrankheit empfindlich leidet, wird allerdings den Seeweg zu vermeiden suchen.

Inmitten dieser internationalen Verkehrskonkurrenz durfte Deutschland sich nicht überflügeln lassen, es musste auf die Herstellung einer selbständigen Dampfschifffahrtsverbindung mit Ostasien bedacht sein, die allen Anforderungen des Personen-, Post- und Eilgutverkehrs in Bezug auf Schnelligkeit, Regelmässigkeit und Häufigkeit entspricht. Dieses Bedürfniss befriedigt auf der verhältnissmässig kurzen und verkehrsreichen Strecke zwischen Deutschland und Nordamerika die freie Rhederei, nicht aber auch für den minder entwickelten Verkehr mit dem fernen Ostasien. Dazu ist der Betrieb zu kostspielig und erheischt staatliche Beihilfe. Staatsunterstützte Dampferlinien werden als das Rückgrat des überseeischen Verkehrs betrachtet. Sie steigern den Güteraustausch zwischen den betreffenden Ländern, sie stärken den Eigenhandel, beleben die nationale Erzeugung und machen den nationalen Verkehr unabhängig nicht nur von fremden Schiffsgelegenheiten, sondern auch von dem ausländischen Zwischenhandel.

Später als die meisten übrigen Länder, im Jahre 1885, hat man auch in Deutschland die Einrichtung von nationalen Reichspostdampferlinien zunächst nach Ostasien und nach Australien beschlossen. Man bewilligte zu diesem Zweck eine Reichsunterstützung von 4 090 000 ℳ. jährlich an den Norddeutschen Lloyd in Bremen, der dafür die Verpflichtung übernahm, zwei Hauptlinien mit je vierwöchentlichem Verkehr zwischen Bremen und China (Shanghai) und zwischen Bremen und Australien (Sydney) mit einer gewissen Fahrgeschwindigkeit zu betreiben. Diese beiden Linien haben den gehegten Erwartungen vollauf entsprochen. Im zweiten Betriebsjahre 1888 belief sich ihr gesammter Waarenverkehr in Ausreise und Heimreise auf 58 477 t (zu 1 000 kg) im Werthe von 74 515 000 ℳ., im Jahre 1896 auf 166 575 t im Werthe von 160'430 000 ℳ. Demnach hat sich der Waarenverkehr dem Gewicht nach annähernd verdreifacht, dem Werthe nach mehr als verdoppelt. Etwa $^2/_3$ des Verkehrs entfallen auf die ostasiatische Linie. Nach den Ermittelungen Busley's hatten die Reichspostdampfer unter den Schiffen, die den Suezkanal durchfuhren, durchschnittlich die grösste Ladefähigkeit und verhältnissmässig die grösste Zahl von Reisenden aufzuweisen. Die durchschnittliche Zahl der Reisenden auf den deutschen Dampfern betrug 165, auf den englischen 139 und auf den französischen 177, indessen bei diesen einschliesslich der Truppenbeförderungen. Der Personenverkehr auf den beiden Reichspostdampferlinien zeigte im Jahre 1896 folgendes Bild:

1896	Klasse I	Klasse II	Klasse III	zusammen Klasse I—III	Klasse I	Klasse II	Klasse III	zusammen Klasse I—III
	Ostasiatische Linie				Australische Linie			
Ausreise .	1 035	941	4 332	6 308	759	660	2 064	3 483
Heimreise .	865	800	1 807	3 472	611	697	1 908	3 216
zusammen	1 900	1 741	6 139	9 780	1 370	1 357	3 972	6 699

Eine eingehende Darlegung des gesammten Dienstes mit umfassenden statistischen Angaben über den Personen-, Post- und Güterverkehr bringt die Reichsregierung in ihrem neuen Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze, betreffend

Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern, nebst Begründung. Nach der neuen Vorlage soll die Beihilfe des Reiches um 1 500 000 ℳ. jährlich erhöht, die Verbindung mit Ostasien von einer 4 wöchentlichen in eine 2 wöchentliche umgewandelt, die Fahrgeschwindigkeit der Schiffe auf 13 Knoten für ältere und auf 14 Knoten für neuere Schiffe vermehrt und das Gesammtunternehmen auf weitere 15 Jahre dem Norddeutschen Lloyd in Bremen übertragen werden. Der Norddeutsche Lloyd hat sich anheischig gemacht, die Fahrten sogleich nach Genehmigung der Vorlage in verdoppelter Anzahl anzutreten.

Ohne Zweifel wird der Reichstag die neue Dampfervorlage anstandslos bewilligen, nachdem Deutschland seine bedeutenden Interessen in China durch Schaffung eines festen Stützpunktes noch thatkräftiger als bisher zu fördern entschlossen ist. Grundsätzlich hat man ja bereits in Deutschland die Nothwendigkeit staatlich unterstützter Postdampferlinien anerkannt, es handelt sich also nur noch um die Höhe der Beihilfe des Reiches. Und da zeigt es sich, dass die Opfer, die das Reich bringt, noch immer zurückstehen hinter den Aufwendungen anderer Staaten. Für den Seepostverkehr mit Ostasien verausgabten, abgesehen von den sehr bedeutenden Schiffsbau- und Schifffahrtsprämien mehrerer Staaten, Frankreich 4 900 000 ℳ., England 5 000 000 ℳ., Spanien 1 700 000 ℳ., Oesterreich-Ungarn 1 200 000 ℳ., Italien 1 100 000 ℳ., Russland 1 600 000 ℳ. und die Niederlande 700 000 ℳ. jährlich. Deutschlands Zuschüsse für den Seepostverkehr mit Ostasien beliefen sich bisher auf 1 900 000 ℳ. und werden sich nach Annahme der neuen Vorlage auf 3 400 000 ℳ. jährlich erhöhen.

Der Mittellandkanal und sonstige grosse Kanalpläne.

Anfang Januar brachte der „Reichsanzeiger“ mit der Einleitung, in der preussischen Staatsregierung habe stets die Ansicht obgewaltet, dass Wasserstrassen und Eisenbahnen sich in keiner Weise ausschliessen, sich vielmehr ergänzen, die Mittheilung, dass die Vorarbeiten für den Mittellandkanal mit aller Thunlichkeit beschleunigt und keineswegs aufgegeben worden seien; Plan und Kostenanschläge sowohl für den Hauptkanal wie auch für die Nebenkanäle seien fertiggestellt. Es sei anzunehmen, dass die Staatsregierung an der Ansicht festhalte, das gesammte Kanalprojekt in der nächstfolgenden Landtagssession in der Voraussetzung vorzulegen, dass bis dahin die Verhandlungen mit den Provinzen zu einem annehmbaren Ergebniss führen werden.

Die offiziöse Ankündigung erregte einiges Aufsehen, da man ziemlich allgemein annahm, die grossen Kanalprojekte seien bei der ihnen ungünstiger gewordenen Stimmung weiter zurückgestellt. Jetzt hat die Sitzung des preussischen Landesökonomiekollegiums vom 4. d. Mts. offiziell bestätigt (vergl. Nr. 12 d. Ztg.), dass regierungsseitig eine neue Aktion in Sachen der Kanalbauten beabsichtigt ist, ja, dass wir vielleicht einer bedeutungsvollen Wendung unserer Verkehrspolitik dahin entgegengehen, dass künftig zur Entlastung der Eisenbahnen systematisch der Ausbau von Wasserstrassen betrieben werden soll. In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses sind regierungsseitig Erklärungen nach der gleichen Richtung abgegeben worden, und in der Sitzung des Abgeordnetenhauses selbst vom 11. d. Mts. sprach der Minister der öffentlichen Arbeiten die bestimmte Hoffnung aus, dass im nächsten Herbst von der Regierung eine allgemeine Kanalvorlage eingebracht werde.

Es lässt sich nicht leugnen, dass betreffs der Kanalbauten Deutschland erheblich gegen andere Länder, namentlich seine Nachbarn Frankreich, Belgien und Holland zurückgeblieben ist. In Frankreich haben die Interessenten von dem ausgedehnten Kanalnetz einen um so grösseren Vortheil, als seit 1880 die sämmtlichen natürlichen und künstlichen Wasserstrassen des Landes als „nationale Wege“ den Schifffahrttreibenden völlig abgabenfrei zur Verfügung stehen. Wenn in England die Kanäle nicht zu gleicher Bedeutung gelangten, so hatte das eine merkwürdige Bewandtniss. England ist bekanntlich vom Staatsbahnsystem vollständig frei geblieben, alle grossen Bahnen sind in den Händen von Privatgesellschaften. Als nun diesen die Konkurrenz in ihrem Bereich liegender Kanäle unbequem wurde, kauften sie dieselben, theilweise zu ganz enormen Preisen, an, um sie — veröden zu lassen. Lange Jahre war der hierdurch Handel und Industrie zugefügte schwere Schaden eine ständige Klage der englischen Handelskammern. Auch die Erfahrungen mit dem später gebauten Manchesterkanal sind keine günstigen. Die Kosten haben den Voranschlag kolossal überschritten, Verkehr und Rentabilität sind weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

In Deutschland erhob sich Mitte der 80er Jahre eine neue, lebhafte Bewegung zu Gunsten des Ausbaues von Wasserstrassen. Kaiser Wilhelm II. und in Süddeutschland der bayerische Thronfolger Prinz Ludwig zeigten dafür warmes Interesse und ihre gewichtige moralische Unterstützung. Viel praktischer Erfolg ist aber bisher nicht zu verzeichnen. Das einzige geschaffene grosse Werk, der Kaiser Wilhelm- (Nord-Ostsee-) Kanal ist ganz vorwiegend aus marine-strategischen Gründen, zur besseren Vertheidigung der deutschen Küsten und Hebung der deutschen Kriegsmacht zur See gebaut. Finanziell ist er noch hinter geringen Erwartungen zurückgeblieben. Im letzten Betriebsjahre 1896/67 haben die Einnahmen kaum die Hälfte der Betriebsausgaben gedeckt, an eine Verzinsung des Anlagekapitals von 156 000 000 ℳ. war nicht zu denken.

Im Jahre 1886 trat die preussische Regierung mit weitgehenden Kanalplänen an den Landtag heran. Zunächst mit einer Vorlage betreffs Baues eines Kanals Dortmund-Emshäfen. Derselbe war aber nur als ein Stück des projektirten grossen „Mittellandkanals“ gedacht, welcher Rhein, Ems, Weser und Elbe verbinden sollte. Der Landtag genehmigte jenen ersten Gesetzentwurf. Die Ausführung war aber auch nicht ermuthigend. Im Frühjahre 1897 musste die Regierung mit einer Nachtragsforderung von 15 000 000 ℳ. an den Landtag kommen, um welche Summe die bewilligten Baukosten von etwa 60 000 000 ℳ. überschritten sind, wobei eine Beitragsleistung von über 4 000 000 ℳ. auf die nächsten Interessenten traf.

Weit abträglicher als diese bei Kanalbauten oft vorkommende Etatsüberschreitung fiel aber gegen weitere Projekte ins Gewicht, dass die deutsche Landwirthschaft sich immer mehr gegen die Schaffung neuer grosser Wasserwege erklärte, weil sie darin eine Förderung des Eindringens von ausländischem Getreide usw. zu sehen glaubte. Am 18. Mai 1894 lehnte das Abgeordnetenhaus mit 186 gegen 116 Stimmen die Regierungsvorlage betreffs der Weiterführung des Dortmund-Emshäfenkanals nach dem Rhein ab, obwohl ohne diese natürliche Anschlussverbindung das im nächsten Jahre zur Eröffnung gelangende Stück ein unwirthschaftlicher und unrentabler Torso bleibt. Der Dortmund-Emshäfenkanal sei nur gut zur Entenjagd, so meinte ein konservativer Abgeordneter im Landtag; Freiherr von Manteuffel sagte, er würde die Fortsetzung nach dem Rhein noch bewilligen, wenn er damit bewahrt würde vor dem grösseren Uebel, dem ganzen Mittellandkanal. Das kennzeichnete die Stimmung, und jetzt machte sie sich in ähnlicher Weise bei der Ankündigung der grossen Kanalvorlage geltend: Der Sitzungsbericht des Abgeordnetenhauses verzeichnet bei den betreffenden Worten des Ministers der öffentlichen Arbeiten „Unruhe rechts, Beifall links“. Nicht blos wirthschaftliche, auch regionale Gegensätze machten sich schon 1894 geltend. Vertreter der östlichen Provinzen erklärten, für ihre an sich ärmeren Landestheile geschähe weniger als für den reicheren

Westen; die rheinisch-westfälische Industrie möge sich ihren Kanal selber bauen und zahlen.

Seitdem hat die Regierung die damals abgelehnte Vorlage nicht wieder eingebracht. Als sie voriges Jahr in der unangenehmen Lage war, den Nachtragskredit von 15 000 000 ℳ für den Kanal Dortmund-Emshäfen fordern zu müssen, waren die Aeusserungen für die ganze Kanalsache noch ziemlich deprimirend. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, ob er 1886 die Vorlage eingebracht haben würde, könne er nicht sagen. Nun aber müsse der zu $^7/_8$ fertige Kanal auch ausgebaut werden. Und Finanzminister v. Miquel schloss seine Rede in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Mai 1897 folgendermaassen:

„Nun möchte ich endlich noch sagen, dass allerdings bei den Anschauungen über die Rentabilität dieses Kanals derselbe 1886 ja doch nur als eine Strecke eines grossen Kanalunternehmens vom Rhein bis zur Elbe angesehen wurde, und das musste natürlich die Anschauungen über die dauernde Rentabilität dieser Strecke selbst sehr beeinflussen. Wir stehen ja auch noch heute auf dem Standpunkt, dass diese Strecke als Einzeltheil eines grösseren Unternehmens anzusehen ist. Ob das grössere Unternehmen zustande kommt, können wir zur Zeit mit Sicherheit nicht sagen; aber wir können den damaligen Anschauungen gegenüber den Vertretern derselben nicht verdenken, wenn damals, als von aller Welt vorausgesetzt wurde, dass der Kanal sowohl von Dortmund nach dem Rhein, als von der Weser nach der Elbe fortgesetzt werden sollte, die Anschauung über die Rentabilität dieser speziellen Strecke, die wir vielleicht mit Unrecht zuerst ausgebaut haben, günstiger war, als wir sie jetzt vielleicht haben."

Der Finanzminister stellte bei dieser Gelegenheit, wie früher wiederholt, bei dem Bau von Kanälen wenigstens die begründete Aussicht auf Rentabilität beziehungsweise eine mässige Verzinsung des Baukapitals als erforderlich auf. Und wenn man in letzter Zeit gern Herrn v. Miquel wegen finanzieller und agrarischer Rücksichten als offenen oder heimlichen Gegner grosser Kanalbauten hinstellte, so darf wohl an eine Rede erinnert werden, welche er noch als Oberbürgermeister von Frankfurt am 30. März 1889 im preussischen Herrenhause hielt. Er sagte damals u. a.:

„Ich bin dem Herrn Minister dankbar, dass er mit grosser Unbefangenheit und Objektivität, namentlich was die Schifffahrt auf den Flüssen und die Herstellung von Kanälen betrifft, die doch eine Konkurrenz der Eisenbahnen bilden, vorangegangen ist, und dass er nicht vom kleinlichen fiskalischen Standpunkt ausgegangen ist (Hört! Hört!), dass er in diesem Punkte den Interessen des allgemeinen Verkehrs den Vorzug gegeben hat. Ob aber in dieser Beziehung nicht noch viel mehr geschehen kann, lasse ich dahin gestellt sein. Was das Wasser als Verkehrsmittel für eine ungeheure Bedeutung hat, habe ich so recht in meiner nächsten Nähe, in Frankfurt, beobachtet. Wenn ich sage, dass wir durch die Herstellung der Mainkanalisirung von Mainz nach Frankfurt, also auf einer sehr kurzen Strecke, die uns allerdings mit dem Rhein in Verbindung gebracht hat, allein an Fracht für Kohlen für den Lokalverkehr 400 000 bis 450 000 ℳ in einem Jahr erspart haben, so sieht man, was den Massengüterverkehr betrifft, dass die Flussschifffahrt den bestorganisirten und billigst fahrenden Eisenbahnen weit überlegen ist, und dass das Kapital, welches wir hierauf verwenden, für die allgemeine Landeswohlfahrt reiche Zinsen trägt. . . . Ich meine also, je mehr Kapital wir zweckmässig und wohlüberlegt unter richtiger technischer Behandlung aller einschlägigen Fragen gerade in die Verbesserung der Wasserwege stecken, desto mehr Freude werden wir daran haben."

Es mag bemerkt werden, dass nach dem lebhaftem Widerstand der Interessenten aus Handelskreisen gerade jetzt die beabsichtigte Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf dem kanalisirten Main vorerst zwar aufgeschoben, aber in bestimmte Aussicht genommen ist.

Die Frage des Mittellandkanals stockte, abgesehen von der allgemeinen Stimmung, wesentlich an den seitens des Staats von den nächsten Interessenten, den Provinzen Rheinland, Westfalen, Hannover und Sachsen geforderten Garantien. Die Regierung verlangte die Gewährleistung einer 3,5 % Verzinsung von ca. $^1/_3$ des Anlagekapitals. Eine Bitte um Ermässigung des Drittels auf $^1/_4$ wurde den Provinzvertretern Ende 1896 abgeschlagen, jedoch zugestanden, dass der Zinsfuss von 3,5 % auf 3 % ermässigt und das so ersparte halbe Prozent zur Amortisation verwendet werden solle. Es dauerte übrigens auch lange, bis im vorigen Jahre eine leidliche Einigung der Interessenten unter sich über die vom Rhein aus zu führende Trasse des Kanals, über die Südemscher oder Lippelinie erfolgte. Offiziös ist noch vorigen Monat bei der Wiederankündigung der Mittellandkanal-Vorlage betont worden, dass von der verlangten Garantie keinesfalls herabgegangen werden könne, mit dem Hinweis, dass die von den betheiligten Kommunalverbänden beanspruchte Zinsgarantie eine minimale Forderung im Vergleich zu dem sei, was in anderen Ländern, z. B. Oesterreich und Frankreich, in solchen Fällen gefordert werde.

Im Frühjahre 1897 erklärten nun die Provinzen Rheinland und Westfalen ihre Bereitwilligkeit für Uebernahme der geforderten Garantie. Daraufhin einen Anfang zu machen und mit der Erbauung der Theilstrecke von Dortmund nach dem Rhein zu beginnen, wurde regierungsseitig abgelehnt. Die Vertreter der Minister erklärten in einer am 23. Oktober 1897 zu Berlin abgehaltenen Konferenz, man müsse darauf bestehen, das ganze Unternehmen als ein einheitliches zu betrachten. Man werde daher einen Gesetzentwurf nur dann vorlegen, wenn er sich auf die gleichzeitige Erbauung des Rhein-Weser-Elbekanal erstrecken könne, und dies erst dann, wenn auch Sachsen und Hannover die nöthigen Garantien übernommen hätten.

Dass die beiden westlichen industriereichen Provinzen einen grösseren Vortheil vom Mittellandkanal haben werden, ist im ganzen anzunehmen. Besonders würde z. B. der Ruhrkohle das Absatzgebiet erweitert und auch die Konkurrenz mit der englischen Kohle in den Seehäfen Hamburg und Bremen, wo immer noch für 24 000 000 ℳ englische Kohlen importirt werden, erleichtert. Grosse neue Verkehrsmittel mit wesentlicher Verbilligung des Transports werden ja immer durch Verschiebung der Absatzgebiete usw. einzelnen Landestheilen mehr nützen als anderen. Hier muss aber das Allgemeinwohl in erster Linie ausschlaggebend sein. Auch wird ein Kanal, der Rohstoffe und Kohlen billig in weniger industriereiche Gegenden mit niedrigerem Arbeitslohn führt, dort neue Arbeitsstätten und industrielle Werke entstehen machen, und damit zu ihrem Aufschwung, zu ihrer Konkurrenzfähigkeit beitragen. Dieser Tage hat denn auch die Stadt Hannover beschlossen, $^5/_9$ der von der Provinz geforderten Garantiesumme mit rund 2 400 000 ℳ zu übernehmen und kurz darauf hat der Provinziallandtag selbst mit grosser Mehrheit die ganze Garantieleistung genehmigt, während bis vor kurzem die Stimmung der Sache keineswegs so günstig lag. In der betreffenden Sitzung führte der Landwirthschaftsminister Freiherr von Hammerstein u. a. aus:

„Als 1864 die Kanalfrage aufgetaucht sei, habe sich das Landesökonomiekollegium für den Bau von Wasserstrassen ausgesprochen, unter der Voraussetzung, dass auch die Regulirung der natürlichen Wasserstrassen erfolge. König Wihelm I. sei lebhaft für die Förderung des Kanalunternehmens eingetreten. Es könnte die Frage entstehen, ob sich die Verhältnisse seit jener Zeit infolge Entwickelung der Eisenbahnen nicht so verändert hätten, dass der Bau von Wasserstrassen überflüssig erscheine. Als nach 1866 die Frage wieder aufgenommen wurde, sei in Dortmund ein Komitee zusammengetreten, zu dem ausser ihm aus der Provinz auch der jetzige Finanzminister und der damalige Oberpräsident v. Leipziger gehört hätten. Alle, die dort zusammenkamen, seien grosse Kanalenthusiasten gewesen — auch Herr v. Miquel. Redner allein habe der Sache skeptisch gegenübergestanden; ihm sei es äusserst zweifelhaft erschienen, ob der Kanal eine Wiederherstellung der früheren Bedeutung der ostfriesischen Städte herbeiführen könne. Er habe zu der Ansicht geneigt, dass mit der Entwickelung der Eisenbahn das

Zeitalter der Wasserstrassen verlassen sei. Seitdem habe sich seine Ansicht aber vollständig geändert. Der Bau des Mittellandkanals liege sowohl im Interesse der Industrie und des Handels, wie der Landwirthschaft; der Handel habe ja nur eine vermittelnde Rolle. Auffallend sei es nun doch, dass die beiden produktiven Gruppen, Industrie und Landwirthschaft, fortwährend Anträge auf Ermässigung der Eisenbahntarife stellten. Die Eisenbahn müsse aber doch auf einem Punkt ankommen, wo eine weitere Ermässigung nicht gewährt werden könne, weil sonst nicht die Selbstkosten gedeckt würden. Wenn man also eine Ermässigung der Verkehrssätze durchsetzen wolle, so müsse man einen anderen Faktor in Betracht ziehen. Der Regulator für das jetzige Eisenbahnsystem sei der Bau von Wasserstrassen. Es müsse mehr auf eine Decentralisation der Eisenbahnen gewirkt werden. In Berlin liefen 17 Eisenbahnen zusammen, die noch unter einander verbunden seien, und dennoch kämen 80 % des Gesammtbedarfs für Berlin auf dem Wasserwege dort an. Sollte die Eisenbahn diesen Verkehr bewältigen, so müssten noch viermal so viel Bahnen in Berlin einmünden. Auch im Ruhrgebiet sei eine grössere Leistungsfähigkeit der Eisenbahn kaum möglich. Die Grenze derselben werde endlich erreicht werden, deshalb müssten Wasserstrassen gebaut werden. . . Es sei hervorgehoben, dass der Kanal eine Einbruchsstelle für russisches Getreide sei. Einen Schutz dagegen biete aber nicht die Ablehnung des Kanalprojekts; dann müsse man auch die Eisenbahnen abbrechen, die das Getreide beförderten. Hier könne nur ein Schutzzoll und eine richtige Vertheilung der Kanalgebühren schützen."

Die Frage des Mittellandkanals ist übrigens, abgesehen von ähnlichen Plänen des Grossen Kurfürsten und Napoleons I., seit beinahe einem halben Jahrhundert akademisch erörtert worden. In den fünfziger Jahren ging eine Anregung vom Königreich Sachsen aus; dann 1864 vom volkswirthschaftlichen Kongress in Hannover. Gleichzeitig petitionirten die Stände der Provinz Sachsen bei dem König von Preussen um den Bau des Mittellandkanals, der damals gerade im Interesse dieser Provinz lebhaft befürwortet wurde. Der 1870 in Berlin gegründete Centralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt hat sich lebhaft der Sache angenommen und noch auf seiner letzten Generalversammlung eine Resolution für die Nothwendigkeit des Kanals gefasst.

Es scheint nach den Erklärungen der Minister, dass die im vorigen Sommer und Herbst in so ausserordentlichem Maasse hervorgetretene Verkehrssteigerung mit ihren unangenehmen Konsequenzen oder Begleiterscheinungen auch an maassgebenden Stellen den Plan gezeitigt oder beschleunigt hat, zur Entlastung der Eisenbahnen systematisch mit grossen Kanalbauten vorzugehen. (Wir verweisen übrigens auf den Aufsatz in Nr. 5 unserer Zeitung vom 19. Januar über „Wagenmangel und Wasserstrassen".) Diese Idee und die Nothwendigkeit ihrer Ausführung wurde in der Sitzung des königl. Landesökonomiekollegiums vom 4. Februar, deren hohe Bedeutung schon durch die Anwesenheit des Kaisers dokumentirt wurde, vom Landwirthschaftsminister Freiherrn von Hammerstein und vom Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen eingehend und mit grosser Wärme für den Ausbau von Wasserstrassen überhaupt dargelegt. Wir verweisen auf den Sitzungsbericht in unserer vorigen Nummer.

Thatsächlich überwog aber im Landesökonomiekollegium eine den Kanälen weniger freundliche Stimmung. Der für den Bau von Kanälen und für deren vorwiegenden Nutzen für die Landwirthschaft sich aussprechende Antrag des Referenten Gutsbesitzer Seydel - Chelchen (Reg.-Bezirk Gumbinnen) wurde abgelehnt und ein vom Korreferenten Landesökonomierath Winkelmann (Nöbbing in Westfalen) gestellter, sich zur Sache sehr kühl, eher ablehnend verhaltender Antrag mit einer Abänderung von Arnim's und einem Zusatz Graf Bernstorff's angenommen. Die Quintessenz dieses Beschlusses liegt in den zwei Sätzen: „Mit Rücksicht auf die Landeskultur hat die einheimische Landwirthschaft kein erhebliches Interesse an dem Ausbau dieser Kanäle . . . Dem Ausbau eines Netzes einheimischer Wasserstrassen braucht im Interesse der deutschen Land- und Forstwirthschaft nur dann nicht entgegengetreten zu werden, wenn entweder durch ausreichende Schutzzölle oder durch entsprechende Kanalabgaben eine Erleichterung des Imports von Produkten der Land- und Forstwirthschaft dauernd verhindert wird."

Es erscheint somit, nach den Erfahrungen, die man im Landtag 1894 und 1897 gemacht hat, immer noch zweifelhaft, ob die Pläne der Regierung die Zustimmung des Landtags finden. Verschiedentlich wird aus landwirthschaftlichen Kreisen die Ansicht verfochten, dass die starken Kosten grosser Kanalbauten im Interesse der Landwirthschaft besser zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes, besonders zum Bau von Kleinbahnen verwendet würden. Dass der Mittellandkanal später oder früher gebaut wird, halten auch wir für sicher und nur für eine Frage der Zeit. Jedenfalls verdienen im Anschluss an die Verhandlungen des Landesökonomiekollegiums und des Landtags auch die Mittheilungen, welche der Führer der kürzlich in Berlin in Sachen des masurischen Schifffahrtskanals von vier Ministern empfangenen ostpreussischen Interessentendeputation, Dr. Brandes-Althof, in der letzten Versammlung des landwirthschaftlichen Vereins zu Insterburg über die von den Ministern über die Kanalfrage ausgesprochenen Ansichten gemacht hat, besondere Beachtung.

Der Finanzminister erklärte, er stehe dem masurischen Kanalprojekt sympathisch gegenüber, weil er den Wunsch hegt, in Ostpreussen eine kaufkräftige Industrie zu schaffen, wodurch auch der Landwirthschaft geholfen werde. Die Produkte finden leichteren Absatz und das Land steige im Werthe. Zwar sind auch Bedenken gegen den Kanal vorhanden, doch durch die Ausführung eines Seitenkanals Insterburg-Wehlau würde ein grosser Theil der Einwendungen beseitigt werden. Der Landwirthschaftsminister wies auf die in letzter Zeit vorgekommenen zahlreichen Eisenbahnunfälle hin und erblickte den Grund dafür in dem stark gesteigerten Verkehr. Die Bahnen seien hierdurch überlastet; jedoch sei auf eine Abnahme des Verkehrs in nächster Zeit nicht zu rechnen. Zur Abhilfe dieses Uebelstandes seien nur zwei Wege möglich. Entweder müsse man die Bahnen mit einem doppelten Geleise versehen, wobei dann das eine nur für den Güter-, das andere nur für den Personenverkehr zu benutzen wäre, oder den Bau zahlreicher Kanäle ausführen. Der erstere Weg sei wegen der damit verbundenen ungeheuren Kosten nicht gangbar; dagegen könne ein systematisch betriebener Bau von Kanälen Abhilfe schaffen. Für den letzteren Weg trete auch der Kaiser nachdrücklich ein. Der Arbeitsminister machte u. a. die Mittheilung, das in seinem Ressort an einem umfangreichen Plane für den systematischen Ausbau von Kanälen gearbeitet werde. Dieselben sollen dann zur Ausführung gelangen, wenn die Interessenten sich den ihnen aufgelegten Bedingungen fügen.

Die Wagengestellung bei den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1897.

Im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen hat sich im vergangenen Jahre ein wesentlich günstigeres Verhältniss zwischen Bedarf und Zuführung von normalen Güterwagen bemerklich gemacht, als in früheren Jahren. Zur richtigen Beurtheilung dieses Ergebnisses ist vor allem nöthig, den Verkehrszuwachs zu berücksichtigen, den das vergangene Jahr gebracht hat. Hierüber liegen zwar nur vorläufige Nachweisungen vor, indessen genügen diese schon vollauf zu einer

solchen Vergleichung. Die Anzahl der geleisteten Achskilometer im Güterverkehre betrug im Jahre 1896: 701 700 000, im Jahre 1897: 729 400 000, das ergibt eine Zunahme von 27 700 000, also von ungefähr 4 %. Noch stärker war die Verkehrszunahme im Kohlenverkehr, der von 9 600 000 t auf 10 200 000 t, also um rund 6,5 % gestiegen ist. Dem gegenüber ergeben Wagenmangel und Ueberfluss in den einzelnen Monaten folgende Vergleichsziffern:

Es kamen durchschnittlich auf einen Tag überzählige oder mangelnde Wagen:

Monat	Ueberfluss (+) bezw. Mangel (—)		
	1895	1896	1897
Januar	+ 1 035	+ 1 986	+ 2 011
Februar	+ 569	+ 1 158	+ 739
März	— 486	— 240	+ 767
April	— 933	— 497	+ 482
Mai	— 1 170	— 1 146	+ 280
Juni	— 177	— 160	+ 350
Juli	— 668	— 90	+ 643
August	— 972	— 216	+ 374
September	— 1 996	— 578	— 147
Oktober	— 2 577	— 411	— 145
November	— 2 425	— 182	— 105
Dezember 1.—22.	— 533	— 278	— 95
Dezember 23.—31.	+ 1 727	+ 1 661	+ 1 950

Aus dieser Uebersicht geht zunächst ganz deutlich hervor, dass der Wagenmangel im Jahre 1897 im ganzen überhaupt keine grosse Rolle mehr gespielt und dass er im Vergleich zu den hohen Ziffern im Jahre 1895 schon von Mitte 1896 ab einen starken Rückgang erfahren hat. Im Jahre 1897 bestand nur an 4 Monaten ein im Verhältniss zur Zahl der bestellten Wagen geringfügiger Wagenmangel, denen 8 Monate mit weitaus höheren Ueberflussziffern entgegenstehen. Bedeutsam ist hierbei noch, dass auch die Durchschnittsziffer des Wagenmangels in diesen 4 Monaten eine fallende Reihe bildet, während umgekehrt die Verkehrsziffern besonders im Kohlenverkehre eine steigende Richtung zeigen. Hieraus aber lässt sich schliessen, dass dem Wagenmangel erstens eine starke Vermehruug der Transportmittel und zweitens die von der Staatseisenbahn-Verwaltung getroffenen Maassnahmen zur Herbeiführung eines besseren Wagenumlaufes und besserer Wagenausnutzung mit Erfolg entgegengewirkt haben.

Ein Mangel an offenen Güterwagen bestand nur in den Monaten September bis Dezember, während an bedeckten Güterwagen mit Ausnahme der Monate Januar, Februar und Juli, alle Monate einen wenn auch zum Theil nur ganz unbedeutenden Mangel zeigten.

In Hunderttheilen der bestellten Wagen betrug der Mangel:

Monat	bei den offenen Wagen %	bei den bedeckten Wagen %
Januar	—	—
Februar	—	—
März	—	1,51
April	—	1,77
Mai	—	0,53
Juni	—	1,12
Juli	—	—
August	—	0,58
September	1,87	2,90
Oktober	2,97	1,68
November	2,52	0,78
Dezember 1.—22.	0,88	2,51
Dezember 23.—31.	—	—

Bis jetzt ist ein gleich günstiges Ergebniss noch in keinem Jahre erreicht worden. Ch. Kl.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer 29,0 der Linie Triebitz-Prossnitz gelegene Personenhaltestelle Rostitz, deren Schliessung für die Dauer der jeweiligen Winterfahrordnung verfügt worden war — vergl. Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 79 S. 750 Jahrg. 1897 d. Ztg. — ist am 15. d. Mts. wieder dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, nachdem die Schwierigkeiten, welche die Schliessung der Haltestelle veranlasst haben, nunmehr beseitigt erscheinen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Halle a/S. Der an der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegene Haltepunkt Gross-Besten, welcher bisher dem Personen- und dem beschränkten Stückgutverkehr diente, wird am 1. März d. J. auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel. Die Benennung der an der Strecke Northeim-Nordhausen gelegenen Station Niedersachswerfen-Ilfeld wird vom 1. März d. J. ab in Niedersachswerfen Staatsbahnhof abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 416 vom 10. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen mit Ausnahme der im Personenausschusse vertretenen Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember 1897 vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn	11
in Stationen	17
Zusammenstösse auf freier Bahn	2
in Stationen	26
sonstige Betriebsunfälle	202
zusammen	258

Die Betriebslänge betrug 40 052 km, an Zugkilometern wurden geleistet 30 354 099, so dass je ein Unfall auf 155 km Betriebslänge oder auf 117 625 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	5	4
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst	51	121
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	4
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	22	27
zusammen	79	156

— In der **Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses** am 11. d. Mts. wurde seitens des Regierungskommissars die Erklärung abgegeben, dass ein Enteignungsgesetz ausgearbeitet werde und nahezu fertiggestellt sei. Ein Eisenbahn-Garantiegesetz sei für diese Session nicht beabsichtigt. Die Beleuchtung in den Personen- und Schnellzügen werde voraussichtlich bereits im Laufe dieses Jahres umgeändert werden, es soll eine Mischung von Fettgas und Acetylen zur Verwendung kommen, welche dreimal so helles Licht wie die bisherige Beleuchtung gibt. Hinsichtlich der Reorganisation der Verwaltung wurde seitens des Regierungskommissars die Erklärung abgegeben, dass sich dieselbe gut bewährt habe, und hervorgehoben, dass die Zahl der Betriebsbeamten erheblich hätte vermehrt werden müssen. Hinsichtlich der Sonntagsruhe der Eisenbahnbeamten erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen, dass das Augenmerk der Verwaltung auf möglichste Ausdehnung der Sonntagsruhe gerichtet sei, dass aber bei den gesteigerten Ansprüchen des Personenverkehrs an den Sonntagen die Durchführung dieser Maassregel sich sehr schwer bewerkstelligen lasse. Die Verwaltung sei bemüht, die zur Zeit bestehenden Verschiedenheiten möglichst auszugleichen.

In betreff der Ausdehnung des Kleinbahnwesens gab der Minister die Erklärung ab, dass sich dasselbe sehr gehoben habe. 43 neue Kleinbahnen seien vom Oktober 1896 bis Oktober 1897 genehmigt worden. Im ganzen seien seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes 180 Kleinbahnen genehmigt worden, im Betriebe befinden sich 120, in der Ausführung begriffen 60. Am stärksten entwickelte sich das Kleinbahnwesen in der Provinz Brandenburg, ganz erheblich sei der Fortschritt in der Provinz Pommern. Die gezahlten Staatsunterstützungen für die Kleinbahnen seien sehr bedeutend gestiegen. Immerhin aber müsse die Verwaltung gegenüber den an sie herantretenden Anträgen grosse Vorsicht beobachten. Hinsichtlich der Einführung direkter Tarife für die Kleinbahnen erklärte der Regierungskommissar, dass im allgemeinen die Kleinbahnen ebenso, wie die anderen Verkehrsmittel, nur dazu dienen sollten, die Güter an die Staatsbahn heranzubringen; dieselben sollten lediglich dem Lokalverkehr dienen. Ausnahmsweise würden direkte Tarife bewilligt.

Auf die Anfrage des Referenten Möller wegen einer etwa beabsichtigten Reform der Personentarife erklärte der Minister, dass die Staatsregierung das Bedürfniss für eine Vereinfachung der Personentarife zwar anerkenne und dass diesbezügliche Verhandlungen mit den übrigen deutschen Regierungen bevorständen, eine wesentliche Ermässigung dieser Tarife aber nicht geboten erscheine, da die bestehenden dem Bedürfniss entsprächen. Die IV. Klasse, Sonntagskarten, Arbeiterfahrkarten, Vorortsverkehr und die Abonnements seien in dieser Beziehung ausreichend. Mit der Neugestaltung der Personentarife sei eine Reform des Gepäcktarifs zu verbinden. Auf eine Anfrage, ob es nicht möglich sei, für die Sommermonate eine geringfügige Herabsetzung der Kohlentarife eintreten zu lassen, um den übermässigen Herbstverkehr zu mindern, erwiderte der Regierungskommissar, dass eine Herabsetzung der Sommertarife für Kohlen bereits vielfach erwogen worden sei. Im Eisenbahninteresse liege eine solche Maassregel nicht, doch würden gerade jetzt aus Veranlassung eines gestellten Antrags neue Ermittelungen angestellt, ob für gewisse Industrien derartige Tarifmaassregeln getroffen werden könnten.

— Aus Anlass der neulichen Verhandlungen in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses über den Eisenbahnetat erörtert die „Köln. Ztg." das **Arbeitsprogramm für das Ministerium der öffentlichen Arbeiten** in folgender Weise:

„Die Vorschläge des Abg. Möller in der Budgetkommission enthalten ein vollständiges Arbeitsprogramm für die nächste Zukunft. Um die Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen zu erhöhen und dem jeden Herbst wiederkehrenden Wagenmangel abzuhelfen, steckte der Abg. Möller der Eisenbahnverwaltung zwei Ziele: Trennung des Personen- und Güterverkehrs in allen verkehrsreichen Gegenden und Beschleunigung des Güterverkehrs. Als Mittel zur Erreichung dieser Ziele brachte der Berichterstatter in Vorschlag: Bau von zweiten, dritten und vierten Gleisen, beschleunigten Um- und Ausbau der überlasteten Bahnhöfe, Beschleunigung des Wagenumlaufs, Trennung des Gross- und Kleinstückgutverkehrs, Verstärkung des Oberbaues und Vermehrung des Baupersonals. Diese kurze Aufzählung gibt schon einen Begriff von der Fülle der wichtigen, aber ebenso schwierigen Aufgaben, die damit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten erwachsen. Jeden, der eine gedeihliche Entwickelung des preussischen Staatseisenbahnwesens wünscht, musste es erfreuen, zu sehen, mit welch frischem Muthe der Leiter dieser grössten Verkehrsanstalt der Erde seine Bereitwilligkeit aussprach, an die Lösung heranzugehen, und den festen Entschluss bekundete, den berechtigten Bedürfnissen des Verkehrs Genüge zu thun. Nimmt man hinzu, dass nach der Erklärung vom Ministertische schon für die nächste Tagung eine Vorlage über den Ausbau des Kanalnetzes geplant ist, so erwächst damit diesem einen Ministerium eine Arbeitslast, die den Namen Ministerium der öffentlichen Arbeiten mehr als gerechtfertigt erscheinen lässt. Einen Sieg der unablässig drängenden öffentlichen Meinung bedeutete aber die Erklärung des Vertreters des Finanzministeriums, dass der Eisenbahnverwaltung die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Geldmittel, nöthigenfalls selbst mit Hilfe einer Anleihe, zur Verfügung gestellt werden würden. Die Annahme eines solchen umfassenden Bauprogramms durch die Eisenbahn- und Kanalverwaltung war an sich schon eine That, sie wird erst ihren Segen bringen, wenn ihr eine beschleunigte und doch wohl abgewogene Ausführung auf dem Fusse folgt. An den nöthigen Kräften wird es nicht fehlen, das Geld lässt sich unschwer beschaffen, wenn nur die Finanzverwaltung will."

— Vom königlich preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist im Verfolg der s. Z. im Reichs-Eisenbahnamte stattgehabten Verhandlungen, betreffend die **Beschränkung der Zuglänge**, folgender wichtiger Erlass den Eisenbahndirektionen zugefertigt worden:

Es ist ins Auge gefasst, die Bestimmungen über die Zahl der auf Haupteisenbahnen in einem Zuge zu befördernden Wagen in folgender Weise festzusetzen:

Die Stärke der Züge richtet sich nach ihrer Geschwindigkeit.

Personenzüge sollen nicht über 80 Wagenachsen stark sein.

Diese Stärke ist bei einer Geschwindigkeit

von 51—60 km in der Stunde auf 60 Achsen,
„ 61—75 „ „ „ „ „ 50 „
von mehr als 75 „ „ „ „ „ 40 „

einzuschränken. Güterzüge dürfen nicht mehr als 120 Wagenachsen stark sein. Es kann jedoch für einzelne Linien mit besonders günstigen Neigungs- und Richtungsverhältnissen und vollständig ausreichenden Bahnhofsanlagen die Achsenzahl mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde bis auf 150 Wagenachsen erhöht werden. Die Stärke der Güterzüge ist einzuschränken bei einer Geschwindigkeit:

von 46—50 km in der Stunde auf 100 Wagenachsen,
„ 51—55 „ „ „ „ „ 80 „
„ 56—60 „ „ „ „ „ 60 „
Stärke der Militärzüge . . . . . wie bisher.

Züge, die mit durchgehender Bremse gefahren werden, dürfen höchstens 60 Wagenachsen stark sein.

Bei den vorhandenen Zugapparaten kommen selbst im gewöhnlichen Betriebe häufig Brüche vor, wenn die zur Fortbewegung nöthige Zugkraft 12 t übersteigt. Es ist deshalb den neueren Güterzuglokomotiven mit 4 Treibachsen, deren Zugkraft die der $^3/_3$ und $^3/_4$ gekuppelten Maschine wesentlich übersteigt, Vorspann in keinem Falle mehr beizugeben, vielmehr dürfen an der Spitze des Zuges als stärkste Zugkraft höchstens noch 2 Lokomotiven mit 3 Treibachsen verwendet werden. Im Interesse der Betriebssicherheit ist aber anzustreben, dass die Züge in der Regel durch eine Lokomotive befördert werden. Die Zahl der in einen Zug einzustellenden Wagen wird deshalb so nach den zu Gebote stehenden Lokomotiven und den allgemeinen Steigungsverhältnissen jeder Linie festzusetzen sein, dass im allgemeinen eine Lokomotive zur Fortbewegung des Zuges genügt und eine Verstärkung der Zugkraft nur auf einzelnen, stärker aufsteigenden Theilstrecken nothwendig wird. Wo die Verhältnisse es gestatten, sind dann in erster Linie Schiebelokomotiven zu verwenden.

Bei der Festsetzung der grössten Achsenzahlen für die Züge der einzelnen Linien ist die in den letzten Jahren eingetretene bedeutende Erhöhung des Wagen- und Ladungsgewichtes der Güterwagen zu berücksichtigen, auch dürfte sich hierbei die Unterscheidung der leeren und beladenen Wagenachsen empfehlen, wie dies bereits bei der Berechnung der Bremsen geschieht.

Bei der beabsichtigten Einschränkung der Zuglänge werden auf vielen Linien mehr Züge als bisher nöthig werden. Die bei einer sachgemässen Ausgestaltung der neuen Fahrpläne nur mässige Vermehrung der Betriebskosten muss gegen die Erhöhung der Betriebssicherheit, die Beschleunigung der Frachten und des Wagenumlaufes sowie die bessere fahrplanmässige Durchführung der Züge zurückstehen.

Die Eisenbahndirektionen werden angewiesen, sich gutachtlich darüber zu äussern 1. in welcher Weise bei der Festsetzung der in den Zügen der verschiedenen Bahnlinien zuzulassenden Achsenzahlen dem Wagengewichte am besten Rechnung getragen werden kann, 2. auf welchen bestimmten, besonders günstigen Linien ausnahmsweise überhaupt Güterzüge mit mehr als 120 Achsen zugelassen sind, und 3. bis wann es möglich sein wird, die neuen Bestimmungen durchzuführen.

— In einem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird im Hinblick darauf, dass neuerdings wiederholt zu schnelles **Einfahren von Zügen in Kopfstationen** stattgefunden hat, der Erlass vom 23. Dezember 1890 in Erinnerung gebracht, in dem die Eisenbahndirektionen beauftragt worden sind, auf den Endstrecken der in Kopfstationen von Hauptbahnen auslaufenden Gleise Radtaster zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit anzubringen.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Besandung der Stumpfgleise vor den Prellböcken sich vielfach als ein vorzügliches Mittel zur Beseitigung oder Herabminderung der Gefahren bei zu schneller Einfahrt der Züge erwiesen habe.

Es wird deshalb angeordnet, dass die Schienen aller von einfahrenden Zügen benutzten Stumpfgleise auf Haupt- und Nebenbahnen vor dem Prellbock soweit mit einer 10 cm hohen Schicht staubfreien scharfen Sandes oder feinen Kieses bedeckt werden, als sie im regelmässigen Betriebe von der Zugmaschine nicht befahren werden. Die Kiesschicht soll jedoch die Stärke von 10 cm nur allmählich, etwa auf eine Schienenlänge, erreichen dürfen.

— **Nachtdienst.** Die neuen Vorschriften für die preussischen Staatseisenbahnen über die planmässige Inanspruchnahme

und Ruhe des Eisenbahn-Betriebspersonals enthalten u. a. die Bestimmung, dass die Bediensteten nicht mehr als 7 Nächte hintereinander im Nachtdienste beschäftigt werden dürfen. Diese Bestimmung, die das Höchstmaass der aufeinanderfolgenden Nachttouren festsetzt, also keineswegs die Festsetzung einer kürzeren Zahl von aufeinanderfolgenden Nachttouren verbietet, ist mehrfach als unzweckmässig bezeichnet worden. Man hat die Meinung ausgesprochen, das Personal werde durch eine ununterbrochene Reihe von Nachttouren zu sehr angestrengt. Ja, man hat sogar wieder Ersparnissabsichten als die Triebfeder der Bestimmung hingestellt. Sehr mit Unrecht. Zunächst war bisher überhaupt keine Höchstzahl festgesetzt. Die Festsetzung kann also in keinem Falle für das Personal schädlich sein, sie muss vielmehr auch im Sinne derjenigen, die eine Einschränkung der aufeinanderfolgenden Nachttouren wünschen, nützlich wirken. Es tritt aber noch ein anderer Gesichtspunkt hinzu. Vielfach ist es den Beamten lieber, wenn der Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst nicht in allzu kurzen Pausen erfolgt. Auch erfahrene Aerzte sprechen sich in dem Sinne aus. Einer der hervorragendsten Bahnärzte hielt es nach seinen auf 30jährige Praxis gestützten Erfahrungen aus medizinischen Gründen sogar für vortheilhafter, dass der Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst nicht in allzu kurzen Pausen erfolgt. Er erachtet vielmehr einen Wechsel in einwöchigem Turnus für angemessener, einestheils weil der Körper sich bei einem 7tägigen Nachtdienste leichter daran gewöhne, in der Nacht zu wachen, andererseits weil es für den Körper vortheilhaft sei, wenn diesem Nachtdienste dann wieder ein längerer Zeitraum folge, in welchem der Beamte wieder die normale Lebensweise führen könne.

— Mit der **Nothbremse** beschäftigt sich ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der soeben den sämmtlichen Eisenbahndirektionen zugegangen ist. „Es hat kürzlich," so heisst es darin, „eine beabsichtigte Nothbremsung vom Zuge aus nicht stattfinden können, weil trotz Ziehens an den Nothbremsgriffen in mehreren Wagenabtheilen der Luftauslasshahn nicht geöffnet wurde. Bei der Untersuchung hat sich ergeben, dass der Hahnkegel nicht bewegt werden konnte, weil zwischen diesen und die Verschlussschraube eine Scheibe gelegt war, durch die beim Anziehen der Verschlussschraube der Hahnkegel festgestellt wurde. Der Vorfall hätte vermieden werden können, wenn das Fahrzeug nach Bestimmung des § 20 (7) der Vorschriften für den Gebrauch usw. der Luftdruckbremse geprüft worden wäre, da alsdann der Fehler hätte bemerkt werden müssen." Nach der angezogenen Bestimmung muss nämlich an jedem Fahrzeug, bevor dies die Werkstätte verlässt, eine „sorgfältige Prüfung der Bremse unter Luftdruck" vorgenommen und ein etwaiger Fehler sofort beseitigt werden. Der Minister erklärt es für selbstverständlich, dass dabei sämmtliche Theile der Bremse einschliesslich der Nothbremseinrichtung auf ihre Gangbarkeit und gute Beschaffenheit zu untersuchen sind, was für die Folge nicht übersehen werden solle. Die Vorstände der Maschineninspektionen, denen die Sorge für den betriebssicheren und ordnungsmässigen Zustand der Lokomotiven und Wagen obliegt, sollen gleichfalls einzelne Züge und Fahrzeuge auf die Wirksamkeit der Nothbremse prüfen.

— Die Freisinnige Vereinigung hat zum Etat des **Reichs-Eisenbahnamts** den bereits früher als selbständigen Initiativantrag eingebrachten Antrag gestellt, den Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken, dass — in Ausführung des Artikels 43 der Reichsverfassung und des Gesetzes über Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamts — Maassregeln getroffen werden, um einer Häufung von Unfällen, wie sie in letzter Zeit auf deutschen Eisenbahnen vorgekommen ist, wirksam zu begegnen und die Leistungsfähigkeit der Bahnen, dem steigenden Verkehr entsprechend, zu erhöhen.

— In verschiedenen bayerischen Zeitungen wurde die Mittheilung gebracht, es habe — anknüpfend an eine kürzlich stattgefundene Fahrplankonferenz, zu welcher sämmtliche 10 Oberbahnamtsdirektoren erschienen waren, — die Berathung einer neuen **Geschäftsordnung für die bayerischen Oberbahnämter** stattgefunden. Diese Nachricht ist aber thatsächlich unrichtig; denn von einer neuen Geschäftsordnung für die Oberbahnämter ist überhaupt gar keine Rede. Die revidirten Geschäftsordnungen für die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen und die Oberbahnämter sowie deren Büreaus wurden vielmehr schon festgestellt durch Ministerialentschliessung vom 24. Dezember 1896 und an diesen Geschäftsordnungen wird auch jetzt nicht das Mindeste geändert. Von der schon im Jahre 1896 ertheilten Ermächtigung, dass ab 1. Februar 1897 bei den Oberbahnämtern Geschäftsbüreaus gebildet werden können, wurde jedoch bis jetzt nur für das Oberbahnamt München Gebrauch gemacht, weil man hier über die Art der Durchführung Erfahrungen sammeln wollte. Nachdem nun diese Erfahrungen günstige sind, soll von jener Ermächtigung ab 1. März d. J. auch für die übrigen 9 Oberbahnämter Gebrauch gemacht werden und wurde diese Angelegenheit in der fraglichen Konferenz mit den Oberbahnamtsvorständen in sachförderlicher Weise besprochen. Die beabsichtigte Durchführung dieser einfachen und zweckmässigen Einrichtung wurde nun in der Presse als „neue Organisation" betitelt, was absolut unrichtig ist; sie ist lediglich eine Maassnahme, die schon früher in Aussicht genommen gewesen war, die jedoch vor Erlass der obenerwähnten Allerhöchsten Verordnung nicht ins Werk gesetzt werden konnte. Durchaus unzutreffend ist ferner auch die weitere Bemerkung in der Presse, dass man diese Aenderung nicht mit vollster Zuversicht auf ihre Bewährung vornehme.

— Mit Mai 1893 soll in München eine Unternehmung ins Leben treten, welche eine **Benzin motorwagen-Linie** auf der Strecke München-Riesenfeld-Milbertshofen für 10 Jahre betreiben will. Der Fahrpreis soll 15 ₰ betragen. Die Fahrgeschwindigkeit darf in den weniger frequentirten Strassen 20 und in den mehr frequentirten 12 km in der Stunde nicht überschreiten. Es ist beabsichtigt, einen 20—30minutigen Betrieb einzuführen, sodass täglich 60—80 Hin- und Rückfahrten stattfinden würden. Da jeder Motorwagen mit Führer, Kondukteur, Benzinverbrauch usw. auf etwa 16 ℳ täglich neben den Anschaffungskosten zu stehen kommt, dürfte in den ersten Jahren ein nicht unbedeutendes Defizit entstehen. Die Gesellschaft hat daher an die Interessenten und Grundbesitzer ein Cirkular zur Zeichnung von Beiträgen zur Deckung dieses Defizits erlassen, worauf auch bereits eine nicht unbedeutende Summe gezeichnet wurde, sodass das Unternehmen als gesichert erscheint.

— Dem Vernehmen nach beabsichtigt die sächsische Staatsbahnverwaltung auf Grund der von uns bereits früher mitgetheilten Anregung in der Ständekammer nunmehr mit der **Einziehung der I. Wagenklasse** auf verschiedenen Nebenlinien vorzugehen. Eine endgültige Bestimmung über die Wahl der Linien ist indess noch nicht getroffen. Die Mittheilungen, welche hierüber neuerdings in der Tagespresse gebracht wurden, sind mithin verfrüht.

— Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft hat am 7. d. Mts. die 2,6 km lange schmalspurige **Theilstrecke Ilfeld-Netzkater** für den Güterverkehr eröffnet.

— Auf 24. d. Mts. wird nach Innsbruck eine Beamtenkommission zur Prüfung und endgültigen **Feststellung des Tarifs für die Benutzung der Luxuszüge** einberufen, zu welcher Beamte aller daran betheiligten Eisenbahnverwaltungen eingeladen worden sind.

— Der **Nord-Süd-Expresszug** hat, nachdem Oesterreich und Italien den Postverkehr nicht gestatteten, denselben von München ab wieder eingestellt. Der Luxuszug befördert jedoch wie bisher die Briefpost von München nach Berlin und zurück durch Vermittelung eines bayerischen bezw. Reichspostbeamten und zwar seit 1. Februar d. J.

— Neue Gesichtspunkte zu der Frage, ob auch der **Verkehr auf natürlichen Wasserstrassen mit Abgaben** belastet werden dürfe, hat im Deutschen Landwirthschaftsrath bei der Erörterung über die Tarifirung land- und forstwirthschaftlicher Erzeugnisse auf Eisenbahnen und Wasserstrassen im Deutschen Reich Herr v. Klitzing-Charlottenhof entwickelt. Zunächst hob er hervor, dass für die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen fortdauernd sehr bedeutende Beträge aufgewendet wurden, so z. B. für die Oder bis Breslau 100 000 000 ℳ, für den Rhein 230 000 000 ℳ usw. Herr v. Klitzing warf dann die Frage auf, was denn eigentlich unter „natürlichen Wasserstrassen" zu verstehen sei. Früher konnten auf den grösseren Strömen Deutschlands Schiffe nur bis zu 1 500, stellenweise bis zu 2 000 Centnern Tragfähigkeit verkehren. Infolge jener Verbesserungen sind diese Ströme jetzt in der Lage, Schiffe von 4 000, 6 000, 8 000, 10 000, in einzelnen Fällen sogar von 16 000 Centnern Tragfähigkeit zu befördern. Nicht von der Hand zu weisen ist daher die Meinung des Herrn v. Klitzing, dass man diese Ströme in Bezug auf ihre Verkehrsfähigkeit nicht mehr als natürliche Wasserstrassen ansehen kann, dass man sie vielmehr bis zu einem gewissen Grade den künstlichen beirechnen muss. Und auch diese Grenze deutete Herr v. Klitzing an, indem er den Vorschlag machte, man möge die natürlichen Wasserstrassen nur insoweit abgabenfrei lassen, als sie thatsächlich natürliche Wasserstrassen sind, d. h. soweit sie dem Verkehr von Schiffen mit einer Tragfähigkeit bis zu 1 500 Centnern dienen. Voraussichtlich wird dieser Vorschlag zu weiteren Erörterungen führen.

— Bei der Erörterung der Mittel, die ausserhalb gesetzgeberischer Maassnahmen zur **Förderung der Zuckerindustrie und des Rübenbaues** zur Anwendung zu bringen sind, empfahl der Deutsche Landwirthschaftsrath auf Vorschlag des Berichterstatters, des Geheimraths Dr. Mercker-Halle, u. a. folgende auf verkehrspolitischem Gebiet: Frachtermässigung für die Zuckerausfuhr; Ermässigung der Expeditionsgebühr für den Bahntransport der Zuckerrüben und entzuckerten Schnitzel, des Kalkschlamms und der Kalksteine; Ermässigung der Frachtbeträge und Gewährung eines Frachtkredits für den Bezug von Feuerungsmaterial für die Monate März bis einschliesslich August; schnelleren Ausbau des Kleinbahnnetzes in den zuckerrübenbautreibenden Gegenden und in der ausgedehnteren Einführung der Feldbahnen für den Transport der Zuckerrüben usw.; Beseitigung des Wagenmangels nach Möglichkeit.

— Ein Beweis dafür, in welcher Weise die **Pachtpreise für Bahnhofswirthschaften** von den Reflektanten selbst hinaufgesetzt werden, bietet die Restauration des Centralbahnhofes München, welche ab 1. Mai d. J. auf weitere 10 Jahre verpachtet werden soll. Während der bisherige Pachtzins 12 000 ℳ jährlich betrug, liegen jetzt bereits Offerten von 40 000 bis 60 000 ℳ vor.

— Der Reichs- und Landtagsabgeordnete Euler aus Köln und der Vorsitzende Deutscher Eisenbahnhandwerker Molz aus Trier sind gegenwärtig auf einer Vortragsrundreise durch den Osten der Monarchie begriffen. Beide sprachen am 8. in dem Breslauer Ortsverein des genannten Verbandes, am 9. in Posen, am 10. in Königsberg in Ostpreussen usw. Herrn Molz hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten selbst für diese Vortragsreise Urlaub ertheilt. Der **Verband deutscher Eisenbahnhandwerker**, im Jahre 1894 von Molz begründet, hat seinen Sitz in Trier. Von den 180 000 Eisenbahnhandwerkern Deutschlands gehören dem Verbande bis jetzt 20 000 an. Im vergangenen Jahre zahlte der Verband 60 000 ℳ Unterstützungsgelder. Abgeordneter Euler und Herr Molz agitiren durch den Verband hauptsächlich dafür, dass die gelernten Handwerker nach mindestens 10jähriger unbescholtener Dienstzeit vom Staat als pensionsberechtigte Beamte übernommen werden. In Bayern hat sich der Landtag bereits für eine bessere Stellung der gelernten Eisenbahnhandwerker ausgesprochen und dementsprechende Beschlüsse gefasst. Auch in Oesterreich wollen die gelernten Eisenbahnhandwerker in ähnlicher Weise vorgehen.
(„B. N. N.“)

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrath im bayerischen Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern Dr. Carl Ritter von Rumpler, Referent für die pfälzischen Eisenbahnen, welcher am 10. d. Mts. einen Schlaganfall erlitten hatte, ist am 12. d. Mts. im Alter von 56 Jahren verstorben.

Ober-Finanzrath von Rank bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, Mitglied des Raths der württembergischen Verkehrsanstalten, ist seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt worden.

Deutsche Kolonien.

— In der Budgetkommission des Reichstags sind bei der Berathung des Etats für das südwestafrikanische Schutzgebiet auch die Mittel zur Fortführung der **Eisenbahn** und des Telegraphen **von Swakopmund nach Windhoek** mit 1 000 000 ℳ bewilligt worden. Nach den Berichten der Tagespresse verwies Unterstaatssekretär Freiherr von Richthofen auf den dem Reichskanzler erstatteten Bericht, wonach der Bahnbau unumgänglich nothwendig sei zur Abhilfe der durch den Ausbruch der Rinderpest im Schutzgebiet geschaffenen Nothlage, wenn nicht das Vertrauen der Eingeborenen zur Reichsregierung gänzlich erschüttert werden solle. Politische und wirthschaftliche Gründe hätten die Regierung bestimmt, den Bahnbau selbst in die Hand zu nehmen, ein Privatkomitee würde nicht in der Lage sein, den Bau so zeitig und schnell fertig zu stellen, wie es das Interesse der Kolonie erheische. Spezielle Kostenanschläge könnten erst im Mai gegeben werden, da das Eisenbahnkommando erst am 11. September v. J. dort eingetroffen sei. Die Verzinsung des Kapitals sei sicher. Der Kostenaufwand würde für das Jahr etwa 325 000 ℳ betragen und durch den Frachtverkehr würden die Kosten des Kapitals und die Betriebskosten gedeckt werden. Die South Westafrika Company müsse sämmtliche Eisenbahn- und Dampfbetriebkonzessionen an das Reich abtreten, man könnte ihr dafür vielleicht die Bergwerkskonzessionen etwas erweitern. Staatssekretär von Thielman führte aus, dass das Reichsschatzamt zuerst am 1. Juli v. J. mit der Frage beschäftigt worden sei, während der Reichstag bereits am 25. Juni auseinander gegangen sei. Bei dem Zusammentreten des Reichstags zur gegenwärtigen Session sei ihm auch sofort der Etat für Südwestafrika zugegangen. Im Namen des Centrums erkannte Dr. Lieber die Nothwendigkeit der Bahnanlage an. Auch Dr. Hammacher sah die Nothlage der Regierung ein. Die Bedingungen der South Westafrika Company seien unerfüllbar gewesen. Der Vertrag von 1892 mit der englischen Gesellschaft sei schmachvoll gewesen. Graf Stolberg, Prinz Arenberg und Müller-Fulda theilten diese Ansicht. Der Letztere hob hervor, dass die South Westafrika Company als Haupttheilnehmer Deutsche habe, die sich sonst immer als grosse Patrioten aufspielen. Das patriotische Gefühl sollte diese Herren veranlassen, von diesem unsittlichen Vertrage zurückzutreten. Abg. Dr. Hammacher führte aus, dass die Damaraland Company in London ihren Sitz habe. Dr. Scharlach und Kaufmann C. Wichmann zu Hamburg seien sofort beigetreten; Wörmann erst später. Die Konzession sei der Gesellschaft mit einem eingezahlten Anfangskapital von 300 000 ℳ übertragen worden. Dafür habe man ihr soviel Land abgetreten, wie die Königreiche Bayern und Württemberg an Umfang haben. Graf Caprivi habe sich dabei gründlich hinters Licht führen lassen. Dr. Hammacher wünscht, dass die eingehenden Mittheilungen des Unterstaatssekretärs von Richthofen dem Protokoll beigegeben werden. Ebenso sei im Protokoll festzustellen, dass die Regierung für die auf den Eisenbahnbau in diesem Jahre verwendeten Ausgaben Indemnität nachsuchen werde. Eine Anleihe für das Eisenbahnkapital aufzunehmen, halte er nicht für den richtigen Weg. Was die Sache selbst betreffe, so habe die Regierung mit dem Bau der Bahn beginnen müssen, um grosses Unheil von den Schutzgebieten abzuwenden. Herr Troost sei ganz damit einverstanden gewesen, dass die Regierung die Verhandlungen mit der Privatgesellschaft abgebrochen habe. Wenn der Bahnkörper so hergestellt werde, dass er auch zur Benutzung durch leichte Lokomotiven sich eigne, so könne man das nur billigen. Vorläufig genüge der animalische Betrieb mittelst der Maulesel, und es sei um so erwünschter, dass dieser Betrieb aufrecht erhalten werde, weil bei der Einführung des Lokomotivdienstes die South Westafrika Company Einspruch erheben könne. Die dieser Gesellschaft 1892 ertheilte Konzession enthalte die für das Deutsche Reich jetzt mit Schamgefühl empfundene Verpflichtung, bis zum Jahre 1902 nördlich des Wendekreises des Krebses keine Eisenbahnen zu bauen oder dritten Unternehmern die Konzession zum Bau zu ertheilen. Die South Westafrika Company habe nur dann die Pflicht zum Bau, wenn das Reich eine Zinsgarantie übernehme. Den der englischen Gesellschaft durch die Konzession gewährten Rechten — ausgedehntes Land- und Mineneigenthum neben dem Eisenbahnmonopol — stehen nur lächerlich geringe Verpflichtungen gegenüber. Der Herr Kolonialdirektor habe deshalb um so weniger Grund, der Gesellschaft jetzt Entgegenkommen zu zeigen. Die Grundlage der Verhandlungen müsse der Verzicht auf jedes Eisenbahnmonopol sein.

Oesterreich-Ungarn.

— Die auf die Feststellung von Bestimmungen, betreffend die **Dienst- und Ruhezeit der im Eisenbahnbetriebe beschäftigten Beamten und Bediensteten,** abzielenden Verhandlungen sind, wie das „Oesterreich.-ungarische Eisenbahnblatt“ mittheilt, ihrem Abschlusse nahe. Noch im Laufe des Februars soll die bezügliche, für die österreichischen Staatsbahnen gültige Verordnung zur Veröffentlichung gelangen und noch im Laufe des ersten Halbjahres in Wirksamkeit treten. Die Privatbahnen wird die genannte Verordnung nicht bindend verpflichten, doch haben dieselben, nachdem in den Besprechungen, welche mit den Vertretern derselben im Eisenbahnministerium stattfanden, eine Uebereinstimmung in Bezug auf den Inhalt der für die Staatsbahnen zu treffenden Verfügungen erzielt worden war, sich bereit erklärt, die bezüglichen Normen auch hinsichtlich des Betriebspersonals der Privatbahnen in Kraft zu setzen. Es werden demnach faktisch auf allen österreichischen Bahnen die gleichen Bestimmungen in Bezug auf die Dienst- und Ruhezeit des Betriebspersonals in Geltung stehen. Der wichtigste Grundsatz der neuen Normen besteht darin, dass einer 12stündigen Dienstzeit ausnahmslos eine 12stündige Ruhezeit zu folgen hat. Man verspricht sich von diesen Bestimmungen in Ansehung der Erhöhung der Verkehrssicherheit einen erheblichen Erfolg.

— **Die Lokalbahnaktion in Mähren.** In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des mährischen Landtages wurde der Bericht des Eisenbahnausschusses über das Eisenbahnwesen in Mähren nach seinem Stande bis Ende 1897 erstattet. Nach demselben wurden während des Jahres 1896 folgende Lokalbahn-

linien dem Betriebe übergeben, und zwar: Zwittau-Policzka (mährische Theilstrecke) 10,855 km, Mährisch-Budwitz-Jamnitz 20,698 km, Stramberg-Wernsdorf 6,677 km, zusammen 38,230 km. Mit Ende 1896 betrug der schliessliche Stand der Eisenbahnen in Mähren 1 731,385 km. Nach den statistischen Tabellen nimmt Mähren in Bezug auf die gesammte Bahnlänge in Kilometern unter den österreichischen Kronländern den vierten Rang ein, wobei es von Niederösterreich nur um 6 km übertroffen wird. Bezüglich der Länge der Lokalbahnen jedoch steht Mähren (mit 737,622 km) nur Böhmen allein nach und wird von keinem anderen Kronlande erreicht. Der Bericht des Landesausschusses wurde zur Kenntniss genommen und zugleich nachstehende Resolution beschlossen: „Die Regierung wird erneut und dringendst aufgefordert, bei den obschwebenden Verhandlungen wegen des vom Landtage wiederholt als wichtig anerkannten Ausbaues der Anschlussstrecke der mährischen Westbahn von Gross-Opatowitz an die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft bei der Station Skalitz-Boskowitz, eventuell Lettowitz ihren Einfluss mit aller Energie und allem Nachdruck dahin geltend zu machen, damit obiger Ausbau, welcher nicht allein einem dringenden Bedürfnisse entspricht, sondern ganz besonders auch die Rentabilität der mährischen Westbahn bedeutend heben würde, baldmöglichst erfolge."

— Wiewohl die offiziellen Verhandlungen, betreffend die finanzielle Sicherstellung der **Vintschgaubahn**, mit den Interessenten vorläufig noch nicht in Aussicht stehen, da der Eintritt in dieselben im Hinblick auf die Unwahrscheinlichkeit, die bezügliche Angelegenheit in naher Zeit der legislativen Erledigung zuführen zu können, derzeit geringere Aktualität besitzt, so stehen doch, wie das „Oesterreich.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, die anderweitigen Vorbereitungen für die Sicherstellung dieses Bahnprojektes nicht stille, und wird speziell an der Fertigstellung der Detailprojekte eifrig gearbeitet.

— In einer jüngst in Erbendorf abgehaltenen, äusserst zahlreich besuchten Versammlung, in welcher über 80 Gemeinden vertreten waren, wurde einstimmig beschlossen, die bayerische Abgeordnetenkammer zu ersuchen, das **Bahnprojekt Marienbad-Bayreuth-Bamberg** der bayerischen Staatsregierung nach den Vorschlägen der Kammer für Handel und Gewerbe von Oberfranken zur baldigen Ausführung zu empfehlen. Die anwesenden 6 Abgeordneten des bayerischen Landtages versprachen, mit aller Entschiedenheit für die Ausführung des Bahnprojektes einzutreten.

— Der Statthalter beantwortete im niederösterreichischen Landtage eine Interpellation in Angelegenheit des Ausbaues der **Strassenbahnlinie Wien-Gross-Enzersdorf-Orth** wie folgt:

Schon seinerzeit wurde vom niederösterreichischen Landesausschusse im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 5. Februar 1896 an die Regierung das Ansuchen gestellt, die Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp. im Sinne der konzessionsmässigen Verpflichtung zum Ausbau der erwähnten Linie zu verhalten. Da jedoch diese Verpflichtung der genannten Gesellschaft sachgemäss an die Bedingung geknüpft ist, dass nicht nur ein thatsächliches Verkehrsbedürfniss für die neue Linie konstatirt, sondern auch eine angemessene Rentabilität für dieselbe sichergestellt erscheint, so mussten, bevor an die Gesellschaft herangetreten werden konnte, hierüber die geeigneten Erhebungen eingeleitet werden. Diese Erhebungen haben ergeben, dass in der That ein Bedürfniss nach der geplanten Bahn vorliegt, dass aber eine Rentabilität nur dann als im ausreichenden Maasse vorhanden angesehen werden könnte, wenn die Verfrachtung eines grossen Quantums Kehricht von Wien nach dem unteren Marchfelde dem Unternehmen zugesichert werden würde, zu welchem Zwecke entsprechende Verhandlungen angeknüpft wurden. Nachdem jedoch diese Verhandlungen zu keinem befriedigenden Ergebnisse geführt haben, vielmehr seitens des Wiener Magistrats endgültig andere Absatzgebiete für den Kehricht in Aussicht genommen wurden, ist die Rentabilität des Projektes in Frage gestellt und kann sonach die Dampftramway-Gesellschaft zur Herstellung der in Rede stehenden Linie nicht verhalten werden. Die Regierung, welche keinen Anstand nimmt, zu erklären, dass das bezeichnete Projekt in wirthschaftlicher Beziehung als nützlich und zweckmässig anzusehen ist, sah sich demnach in jüngster Zeit veranlasst, an den niederösterreichischen Landtag mit der Anregung heranzutreten, derselbe möge im Hinblicke auf die im Gegenstande gefassten Landtagsbeschlüsse die eventuelle Einbeziehung der in Rede stehenden ausschliesslich lokalen Bedürfnissen dienenden Bahnlinien in die Lokalaktion des Landes Niederösterreich in wohlwollende Erwägung ziehen.

— Die Strecke Brenntegasse-Weinberge der **elektrischen Strassenbahn in Prag** ist am 4. d. Mts. dem Verkehre übergeben worden, nachdem die abgehaltene technisch polizeiliche Kommission keinen Anstand ergeben hatte.

— Vor kurzem fand eine Versammlung von Lokomotivführern statt, an der zahlreiche Delegirte aller in Wien einmündenden Bahnen theilnahmen. Der Obmann des Lokomotivführervereins formulirte in seinen Ausführungen die **Forderungen der Lokomotivführer** dahin, dass die Prämien (für Kohlenersparnisse) aufgehoben werden und ein Pauschalbetrag, eventuell in drei Kategorien (Schnell-, Personen- und Lastzüge) eingeführt werde. Weiter gehe der allgemeine Wunsch dahin, dass die Lokomotivführer nach einer gewissen Dienstzeit und einer vorgeschriebenen Prüfung den Beamtenrang erhalten. Sämmtliche Redner sprachen sich für die Beibehaltung der sogenannten Kilometergelder, Abschaffung der Prämien und Einführung eines fixen Betrages hierfür aus.

— Infolge Ueberfüllung der Lagerräume in den **Lagerhäusern in Triest** kann die Güteraufnahme nur nach Maassgabe des täglich verfügbaren Raumes erfolgen. Den Parteien wird empfohlen, bis auf weiteres von Fall zu Fall das nöthige Einvernehmen mit der Lagerhausverwaltung im vorhinein zu pflegen.

— **Entscheidung, betreffend Tarifermässigungen.** In einer der ersten, nach der neuen Civilprozessordnung vor dem Wiener Bezirksgerichte für Handelssachen durchgeführten Prozessangelegenheit hat dieses Gericht (unter dem 25. Januar) die Entscheidung getroffen, dass, wenn bahnseitig eine Tarifermässigung gewährt wird, von der dieselbe in Anspruch nehmenden Partei nur jene Nachweise zu erbringen sind, welche in der betreffenden Veröffentlichung ausdrücklich angeführt sind. Die Bahn kann also insbesondere nicht einen Nachweis darüber fordern, dass die Sendung dem Zwecke zugeführt wurde, dessentwegen die Ermässigung gewährt wurde (im vorliegenden Falle der Wiederaufbau oder die Reparatur von durch Erdbeben zerstörten Gebäuden), wenn die Beibringung einer derartigen Bescheinigung in der Veröffentlichung nicht als erforderlich bezeichnet ist.

— Der Oberste Gerichtshof hat die Frage, ob das **Haftpflichtgesetz** vom 5. März 1869 auch auf die mit Dampfkraft betriebenen **Strassenbahnen** Anwendung finde, unter dem 20. Oktober 1897 bejahend entschieden, weil dies nicht nur dem Wortlaute des Gesetzes entspricht, sondern auch, weil der Grund, aus welchem darin strengere Bestimmungen über die Haftpflicht bei Ereignungen im Verkehre getroffen wurden, nämlich die mit dem Betriebe verbundene besondere Gefahr für das Leben von Menschen und die Schwierigkeit der Beweisführung bezüglich des Verschuldens von Unglücksfällen bei Strassenbahnen ebenso besteht, wie bei Eisenbahnen mit einem besonderen Bahnkörper.

— **Bestellung von Eisenbahnwagen.** Die österreichischen Wagenfabriken haben eine grössere Anzahl von Eisenbahnfahrzeugen (Personen- als Güterwagen) für ausländische Bahnen zur Ausführung übernommen. Es handelt sich hierbei, wie das „Fremdenblatt" mittheilt, um 500 Wagen, welche zum grösseren Theil von den anatolischen, zum geringeren von den bulgarischen Bahnen in Bestellung gegeben wurden.

— **Bosnische und hercegovinische Eisenbahnen.** Im Jahre 1897 gelangten zur Beförderung auf der Militärbahn Banjaluka-Doberlin (105 km) 164 027 Personen und 62 941 t Güter, auf den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen (640 km) 1 050 911 Personen und 493 017 t Güter. Die Einnahmen der ersteren Bahn betrugen 241 683 fl., d. i. für 1 km 2 301 (1896: 2 205) fl., jene der letzteren 2 223 603 fl., d. i. für 1 km 3 474 (1896: 3 372) fl. Die elektrisch betriebene Stadtbahn in Sarajevo (4,9 km) beförderte 1897 1 025 895 Personen und 38 750 t Güter. Die Einnahme betrug 96 696 fl., d. i. für 1 km 14 224 (1896: 13 205) fl.

— Die **ungarischen Staatsbahnen** befassen sich gegenwärtig, wie schon berichtet wurde, mit dem Projekte, im Nahverkehre und zur Postbeförderung **elektrisch betriebene Wager** einzuführen, welche ähnlich jenem Systeme sein sollen, das bereits bei der französischen Nordbahn in Gestalt der „Automobiles postales" erprobt worden ist. Der Probewagen, dessen Fertigstellung bevorsteht, soll durch Akkumulatoren betrieben werden und auch dem Personenverkehr zwischen zwei Nachbarstationen dienen. Die vorzunehmenden Versuche haben den Zweck, in den Nahverkehr von einzelnen grösseren Provinzstädten, wo sich der Fahrplan der durchgehenden Züge den Anforderungen des Lokalverkehrs nicht entsprechend anpassen kann, mit ähnlichen elektrisch angetriebenen Wagen einen tramwayartigen Betrieb einzuführen.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der anderen ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den definitiven Ausweisen für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember v. J. wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen im Dezember			
	im ganzen		für 1 km	
	1897	1896	1897	1896
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	7 359 600	6 930 147	959	917
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	42 500	52 224	624	767
Kaschau-Oderberger Bahn . . .	441 936	429 681	1 155	1 123
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	38 412	40 337	568	597
Südbahngesellschaft (ungar. L.)	446 862	468 318	635	665
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	98 902	102 133	823	853
zusammen	8 423 212	8 022 845	935	901

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen vom 1. Januar bis Ende Dezember			
	im ganzen		für 1 km	
	1897	1896	1897	1896
kgl. ungar. Staatsbahnen . .	88 303 550	91 667 972	11 581	12 128
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	466 800	475 613	6 855	6 984
Kaschau-Oderberger Bahn . .	5 169 750	4 775 643	13 509	12 574
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	592 999	613 265	8 772	9 072
Südbahngesellschaft (ungar. L.)	7 705 529	7 646 346	10 944	10 860
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	933 592	932 852	7 793	7 787
zusammen	103 172 220	106 111 691	11 517	11 925

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat Dezember v. J. 9 015,8 (8 900,9) km. Bei den Lokalbahnen bezifferte sich die durchschnittliche Betriebslänge im Monat Dezember auf 6 813,4 (6 060,2) km, die Einnahmen in demselben Monat auf 1 073 720 (1 063 902) fl. und seit Jahresbeginn auf 13 027 976 (12 673 287) fl. Die durchschnittliche Betriebslänge der sämmtlichen Haupt- und Lokalbahnen betrug im Monat Dezember v. J. 15 829,2 (14 961,1) km und die Einnahmen sämmtlicher Bahnen im gleichen Monat 9 501 932 (9 036 747) fl., d. i. für 1 km 600 (607) fl. und seit Jahresbeginn 116 200 196 (118 734 978) Gulden oder für 1 km 7 611 (8 284) fl. Die Gesammtzahl der im Jahre 1897 beförderten Personen belief sich auf 53 697 381, die Menge der beförderten Güter auf 30 087 485 t.

— Einem Artikel der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" über die **Strassenbahnen von Budapest** sind folgende Ziffern über das Strassenbahnnetz von Budapest im Vergleiche mit jenem von Wien zu entnehmen:

Budapest, Einwohnerzahl 1896: 506 000.

	Betriebslänge km	Beförderte Personen
Franz Josef-Unterstrassenbahn	3,7	3 147 950
Elektrische Stadtbahn	25,8	22 327 377
Strassenbahn	46,66	26 330 904
Budapest-Rákospalota	12,72	2 362 445
Budapest-Szt. Lörincz	8,9	771 687
Vororte-Tramway	4,0	156 598
Zusammen . .	101,78	55 096 961

Dem gegenüber steht (gleichfalls für das Jahr 1896):

Wien, Einwohnerzahl: 1 365 000.

	Betriebslänge km	Beförderte Personen
Wiener Tramway (Pferde- und elektrischer Betrieb)	80,74	60 124 294
Neue Wiener Tramway (Pferde- und Dampfbetrieb)	30,09	11 555 424
Dampftramway vorm. Krauss & Comp.	42	2 244 014
Zusammen . .	152,83	73 923 732

In Budapest kommen also auf 10 000 Einwohner 2,1 km Strassenbahnen, in Wien nur 1,1 km. Dieses Verhältniss wird allerdings in den nächsten Jahren für Wien eine wesentliche Besserung erfahren, indem nicht nur die Eröffnung der Wiener Stadtbahn, sondern auch die Ausgestaltung des elektrischen Strassenbahnnetzes zu gewärtigen ist.

— **Pressburger elektrische Stadtbahn.** Die städtische Generalversammlung Pressburgs genehmigte die Uebernahme der elektrischen Stadtbahn, bisher Eigenthum zweier Budapester Firmen, durch eine mit 730 000 fl. Aktienkapital zu gründende neue Gesellschaft. Von dem ihr vertragsmässig zustehenden Rechte der Uebernahme von 40 % der Aktien macht die Stadtgemeinde derzeit keinen Gebrauch, hingegen entsendet sie zwei Vertreter in die Direktion und in den Aufsichtsrath.

Belgien.

— Die französische Regierung hat — wie der „Voss. Ztg." aus Brüssel mitgetheilt wird — infolge der Zustimmung der französischen Kammern das belgisch-französische Abkommen über die **Verstaatlichung der französischen Theilstrecken der grossen belgischen Centraleisenbahn** unterzeichnet. Preussen, Frankreich und Belgien sind nunmehr in der Verstaatlichungsfrage einig, nur die Zustimmung Hollands fehlt.

Vereins-Ausland.

— Wie man der Münchener „Allgem. Ztg." aus Belgrad meldet, wird das serbische Verkehrsministerium demnächst Maassregeln verfügen, welche die **Herabsetzung der Tarife der serbischen Eisenbahn** im Personen- und Waarenverkehre, die **Vermehrung des Fahrparks** und die **Vergrösserung der Fahrgeschwindigkeit** bei allen Zügen zum Gegenstand haben.

— Der schweizer Bundesrath hat folgende **Normen für das Minimum des zu beschaffenden Materials** für die 5 Hauptbahnen aufgestellt: Von dem Lokomotivenpark dürfen nicht mehr als 75 % im regelmässigen Dienste eingetheilt sein, die übrigen 25 % sollen zur freien Verfügung oder in Reparatur stehen. Im Minimum soll auf 9 000 Personenkm je ein Sitzplatz vorhanden sein. Von den Gepäckwagen sollen nicht mehr als 70 % für die regelmässigen Fahrten beansprucht werden; auf 10 000 zu leistende Kilometer soll je 1 Güterwagen vorhanden sein. Die Bahnen erhaltnn zur Vervollständigung ihres Lokomotiven- und Wagenparks Frist bis zum Ende des Jahres 1900, sollen aber den Termin möglichst abkürzen und die nöthigen Bestellungen mit thunlichster Beschleunigung aufgeben. Neben der vorgeschriebenen Vermehrung ist für den rechtzeitigen Ersatz des ausgehenden rollenden Materials zu sorgen.

— Der Verwaltungsrath der **Jura-Simplonbahn** genehmigte am 13. d. Mts. das **Budget für 1898** mit 17 836 000 Frcs. Gesammtausgaben gegen 17 093 000 Frcs. für 1897. Die Mehrausgaben rühren von höherer Besoldung des Personals und von 530 000 km Fahrten her, die mehr geleistet werden sollen. Er genehmigte ferner Spezialkredite in Höhe von 2 690 000 Frcs. für die Bau- und Betriebsrechnung.

— Die **Einnahmen der französischen Eisenbahnen** im Jahre 1897 (1896) betrugen:

1.	Paris-Lyon-Mittelmeerbahn .	401 840 000	(387 120 000) Frcs.
2.	Nordbahn	210 032 000	(203 616 000) „
3.	Westbahn	165 912 000	(163 758 000) „
4.	Orléansbahn	195 778 000	(191 551 000) „
5.	Ostbahn	163 642 000	(160 942 000) „
6.	Südbahn	104 070 000	(98 458 000) „
7.	Staatsbahnen	44 232 500	(43 548 700) „
	zusammen	1 285 536 500	(1 248 993 700) Frcs.

Hiernach betrug die Einnahme für das Kilometer im Durchschnitt bei:

		Kilometer		Francs
1.	mit einer Gesammtlänge von	8 851	(8 697) =	45 400 (44 570)
2.	„ „ „ „	3 746	(3 745) =	56 070 (54 370)
3.	„ „ „ „	5 534	(5 533) =	30 000 (29 600)
4.	„ „ „ „	6 775	(6 775) =	28 900 (28 270)
5.	„ „ „ „	4 834	(4 833) =	33 850 (33 320)
6.	„ „ „ „	3 309	(3 204) =	31 450 (30 730)
7.	„ „ „ „	2 791	(2 791) =	15 860 (15 600)
	zusammen	35 840	(35 578) =	35 925 (35 158)

— Der französische Arbeitsminister Turrel legte der Deputirtenkammer den Gesetzentwurf, betreffend den **Bau einer Stadtbahn in Paris**, vor.

— In der Konferenz, die jüngst in Mainz zwischen den an den **Luxuszügen Berlin- und Ostende-Italien** über die Gotthardbahn betheiligten Verwaltungen stattfand, wurde auf die Erklärung der Gotthardbahn hin, angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnnetzes nicht mehr an der Einrichtung dieser Luxuszüge mitwirken zu können, auf die Einführung dieser Züge, die mit laufendem Jahre ins Leben hätten gerufen werden sollen, definitiv verzichtet.

— Mit dem 1. November 1897 sind — wie bereits in Nr. 5 S. 75 d. Ztg. kurz erwähnt wurde — auch in **Italien die zusammenstellbaren Fahrscheine** eingeführt worden. Während bisher Rundreisen zu ermässigten Preisen nur bei Einhaltung bestimmter Routen ausgeführt werden konnten, kann jetzt der Reisende den zu durchlaufenden Weg selbst feststellen, für den er den Preis nach der wirklichen Entfernung zu entrichten hat. Die Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheine erfolgt auf den Hauptstationen der italienischen Eisenbahnen. Bei allen drei Klassen wird auf die gewöhnlichen Fahrpreise eine Preisermässigung von 20 %, für Reisen auf Strecken von zusammen mindestens 2000 km ausserdem noch eine weitere Ermässigung von 10 % gewährt. Für Kinder im Alter zwischen 3 und 7 Jahren, die von einer erwachsenen, mit einem zusammengestellten Fahrscheinheft versehenen Person begleitet sind, beträgt die Preisermässigung 50 %. Wenn Familien und deren Begleiter, mindestens 4 Personen, zusammenreisen und die zu durchfahrenden Strecken zusammen mindestens 2000 km betragen, wird eine besondere Ermässigung von 10 % gewährt. Für Reisen unter 400 km werden keine Fahrscheinhefte ausgegeben. Bei Reisen unter 800 km ist es nicht gestattet, eine oder mehrere Strecken zweimal zu durchfahren, ausgenommen wenn deren Länge weniger als ein Viertel des Gesammtweges beträgt. Bei Reisen von wenigstens 800 km Strecke kann jede Strecke nach Belieben zweimal in den Reiseweg aufgenommen werden. Die Gültigkeit der Karten beträgt: für Reisen von weniger als 800 km für die einzelne Person 15, von wenigstens 800 km aber weniger als 2000 km 30 Tage, von 2000 km und mehr 45 Tage. Diese Fristen können vor Ablauf ein- oder mehreremal bis zur Erreichung der ersten Gültigkeitsdauer verlängert werden, und zwar gegen eine Vergütung, die für jeden angefangenen Tag der Verlängerung 1 % des Preises der Fahrscheine ausmacht. Die Fahrscheine müssen schriftlich angefordert werden. Bei Einreichung der Anforderung ist für jeden Fahrschein eine feste Gebühr von 1 L. zu entrichten. Die Gültigkeitsfrist läuft von der auf den Tag der Ausgabe folgenden Mitternacht, auch wenn der Reisende die Reise nicht antritt, und endigt um Mitternacht des letzten Tages der normalen oder verlängerten Gültigkeitsfrist. Die Reise muss genau nach der Reihenfolge der Fahrscheine ausgeführt werden. Mit der Einführung der zusammenstellbaren Fahrscheine werden die Fahrkarten für Rundreisen im inneren italienischen Verkehr aufgehoben, mit Ausnahme derjenigen für Rundreisen südlich der Alpen und der Anschlusskarten für Rundreisen nördlich der Alpen.

— Der italienische Eisenbahnminister bewilligte der **Südbahn die Erhöhung des Fahrparks** um 700 Güterwagen, deren Beschaffung durch Ausschreibung einer internationalen Verdingung bewirkt werden soll.

— Mit Bezug auf die in Nr. 10 S. 152 d. Ztg. wiedergegebene Mittheilung mehrerer Tagesblätter über den **Wagenmangel im Hafen von Genua** wird uns von zuständiger Seite versichert, dass die Sache sehr übertrieben dargestellt wurde. Was in erster Linie die Tausende von Tonnen Waaren verschiedenster Art anbelangt, die auf den Kais von Genua lagern sollen, so beschränkt sich die Sache darauf, dass, mit Ausnahme der Steinkohlen, die in St. Benigno natürlich im Freien aufgeschichtet sind, nur einige Ladungen von roher Baumwolle nicht in den Docks untergebracht werden konnten und auf den Schuten verbleiben mussten; ebenso unwahr ist es, wie behauptet wurde, dass im abgelaufenen Monate Januar der Handel von Genua weniger Wagenmaterial zur Verfügung hatte, als dies im Durchschnitt der Fall ist, wie aus folgenden Ziffern ersehen werden kann: Im Januar 1898 wurden auf den verschiedenen Ladestellen Genuas in 24 Arbeitstagen 22 629 Wagen verladen, also im Durchschnitt 943 Wagen täglich, mit einem Maximum von 1 127 und einem Minimum von 417 Wagen, während gewöhnlich die durchschnittliche Anzahl der im Tag beladenen Wagen sich zwischen 700 bis 800 bewegt. Es muss allerdings zugegeben werden, dass infolge gleichzeitiger Ankunft von äusserst bedeutenden Quantitäten von Kohlen und Baumwolle die Verladung der gelöschten Waaren in dieser letzten Zeit oft eine Verspätung erleiden musste, aber dies war nur vorübergehend der Fall, und jetzt ist alles wieder in den normalen Zustand zurückgekehrt, wenn man von den unberechtigten Anforderungen absieht, die an die Eisenbahn gestellt werden. Aber wie bereits an anderer Stelle dieser Zeitung treffend bemerkt wurde, wird das grösste Gezeter von jenen kleinen Betrieben erhoben, die sich von heute auf morgen versorgen, und denen die Bahn mit schweren Opfern für sich und für den grossen Verkehr täglich 1 bis 2 Wagen vor die Thüre stellen soll.

— Ueber die **Schifffahrt des Hafens von Genua** im Jahre 1896 wurde soeben ein recht interessanter Bericht veröffentlicht. Es kamen im Jahre 1896 3 817 450 t Waaren an und gingen 736 374 t ab; in der gesammten Waarenbewegung gegenüber dem Jahre 1895 ergab sich ein Plus von 223 670 t. Die Gesammtanzahl der ein- und ausgelaufenen Schiffe sowohl im internationalen Verkehr als auch in der Küstenschifffahrt belief sich auf 12 233 mit einem Gesammttonnengehalt von 8 120 634 t; im Vergleich zum Jahre 1895 stieg die Anzahl der Schiffe um 308 mit 225 936 t.

— Die Allgemeine italienische Dampfschifffahrtsgesellschaft wird in der Absicht für die zahlreiche Fremdenkolonie, die den Winter in Aegypten zugebracht hat, eine bequeme und rasche Verbindung für die Rückkehr nach Europa zu schaffen, vom 1. März auf die Dauer von 4 Monaten einmal wöchentlich einen ausserordentlichen **Schnelldampferdienst** einrichten, welcher die Reisenden in 63 Stunden **von Alexandrien nach Neapel** bringt. Hier wird den Reisenden von der Schlafwagengesellschaft ein Salonschlafwagen zur Verfügung gestellt werden, welcher in Rom in den Rom-Calais-London Express eingestellt werden soll.

— Nach dem amtlichen Bericht sind im Jahre 1897 in **Schweden** 347 km **Privatbahnen** dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es wurden 17 neue Bahnlinien konzessionirt, deren Länge 774 km beträgt und deren Anlagekosten zu 26 565 930 Kronen berechnet sind. Im Bau waren 16 Bahnlinien von 612 km Länge, wofür die Kosten mit 19 140 001 Kronen veranschlagt sind. Konzessionirt waren am Schlusse des Jahres 26 Bahnlinien mit einer Länge von 1 335 km, deren Anlagekosten 47 094 441 Kronen betragen sollen. Ferner sind die Konzessionsgesuche für 13 Bahnlinien (wovon 2 elektrische) von der Wege- und Wasserbauverwaltung begutachtet, die Baugenehmigung ist aber noch nicht ertheilt worden. Die Länge dieser Bahnen beträgt 461 km und die Bausumme 16 246 900 Kronen. Schliesslich sind noch Konzessionsgesuche für 22 Bahnlinien von 673 km Länge und mit einer Bausumme von 26 866 838 Kronen zu begutachten.

— Die **Stellung der weiblichen Eisenbahnbeamten in Schweden** ist durch eine neue Verordnung, welche eben in Kraft getreten ist, wesentlich verändert worden. Nach § 4 des Reglements besass die Eisenbahnverwaltung das Recht, dem Beamten auch zu kündigen, ohne dass derselbe Untauglichkeit gezeigt oder sich eines Dienstversehens schuldig gemacht hatte. Die Verwaltung bedient sich jetzt dieses Rechts meistens bei der Verheirathung der weiblichen Beamten. Durch die neue Verordnung aber braucht fernerhin kein Beamter wider seinen Willen aus dem Amte zu scheiden, es sei denn, dass er ein Dienstversehen begangen habe. Es ist wohl nicht anzunehmen, dass viele verheirathete Frauen sich des Rechts bedienen werden, auch nach der Verheirathung im Amt zu bleiben; aber die Erlaubniss ist ihnen doch gegeben und werthvoll.

— Das „Konstantinopeler Handelsblatt" enthält interessante Daten über die **Einnahmen und Garantiezuschüsse der türkischen Eisenbahnen**, aus denen zu entnehmen ist, dass die Türkei für das verflossene Jahr weniger als die Hälfte an Garantiezuschüssen als im Jahre 1896 zu zahlen hatte. Für 1896 betrug diese Summe 14 746 814 Frcs, für 1897 dagegen nur 7 182 218 Frcs. Die Bahnen mit garantirter Einnahme umfassten 1896 — 1 906 km, 1897 dagegen 2 070 km, d. h. 164 km mehr. Im ganzen beliefen sich die Einnahmen dieser Linien auf 10 914 090 Frcs. im Jahre 1896 und auf 22 452 318 Frcs. im letzten Jahre. Die Bahnen, welche Garantiezuschüsse erhalten, sind in Europa die Linie Saloniki-Monastir (219 km) und die strategische Verbindungsbahn Saloniki-Dedeagatsch (510 km). Ersterer ist eine kilometrische Einnahme von 14 300 Frcs., letzterer von 15 500 Frcs. garantirt. In Asien sind es die folgenden Linien: Haidar Pascha-Ismid (92 km), Garantiesumme für das Kilometer etwa 10 300 Frcs., Ismid-Angora (485 km), 15 000 Frcs. und Eskischehir-Konia (444 km), bisher 13 750 Frcs., die nach dem neueren Arrangement auf 15 500 Frcs. erhöht worden sind. Für das alte Netz der Smyrna-Kassaba Eisenbahn (266 km) bestand ein besonderer Berechnungsmodus, demzufolge sich ergibt, dass die Garantiesumme 14 296 Frcs. ausmacht. Für das neue Netz derselben Bahn mit ihrer Verlängerung nach Afiun-Karahissar (252 km) beträgt die kilometrische Garantiesumme 18 880 Frcs. Noch vor Ablauf des Januar hatte die Regierung alle ihr zufallenden Zuschusszahlungen an sämmtliche genannten Bahnen beglichen, was alle Anerkennung verdient.

— Einer Konstantinopeler Drahtung der „Times" zufolge verfügt ein Jradé des Sultans, dass infolge des Wettbewerbs zwischen Deutschen und Engländern der Sultan vorläufig keine **Konzessionen für die Ausdehnung der Eisenbahnen in Kleinasien** gewähren werde.

— Die Verlegenheit der englischen Regierung, wie die englische Industrie vor dem deutschen Wettbewerb wirksam geschützt werden könne, fördert wunderliche Redefrüchte zu Tage. Ein nettes Früchtchen dieser Art präsentirte der englische Handelsminister kürzlich im Unterhause. Letzte-

rem lag bei der Adressdebatte ein Antrag vor, der die Regierung auffordert, ihre Aufmerksamkeit dem künstlichen Ansporn zu schenken, den die fremde Konkurrenz gegenüber britischen Handelsartikeln durch Tarife, Prämien und Maassregeln erhalte. Der Antrag wurde abgelehnt. Bei dieser Gelegenheit erklärte aber der Handelsminister Ritschie: **Der deutsche Eisenbahntarif für Exportartikel** gewähre auf den fremden Märkten den deutschen Importeuren Vortheile gegenüber den englischen Importeuren. Es sei daher die Absicht Lord Salisbury's, bei den Unterhandlungen über den neuen Handelsvertrag der deutschen Regierung Vorstellungen zu machen, um sie zu veranlassen, den Eisenbahntarif auf einer Grundlage aufzustellen, die den deutschen Konkurrenten nicht einen unbilligen Vortheil gewährt. Trotzdem halte die Regierung an dem Freihandel fest, der den Wohlstand Englands so sehr gehoben habe.

Dass England auch für alle Zukunft an dem Freihandel in seiner bisherigen Gestalt unverändert festhalten wird, möchten wir — trotz der Versicherung des Herrn Ministers Ritschie — vorläufig doch bezweifeln. Ganz sicher wissen wir aber, dass die beabsichtigten Vorstellungen wegen der deutschen Eisenbahntarife auf deutscher Seite keine Nachachtung finden werden. Der Vorsprung, den die deutsche Industrie auf den Weltmärkten vor den englischen Waaren sich errungen hat, kann selbstverständlich nicht freiwillig dadurch preisgegeben werden, dass Deutschland sich verpflichtet, die Ausfuhrtarife hochzuhalten, nur damit die englische Industrie mitzukommen vermag. Mit dem gleichen Rechte könnte England verlangen, dass die kontinentalen Industriellen ihre Rohstoffe ebenso theuer einkaufen oder ihre Arbeiter ebenso hoch besolden müssten wie die Engländer, um letztere nicht zu „benachtheiligen". Eine grössere Anmaasslichkeit als die Einmischung in die innersten Angelegenheiten eines fremden Landes, zu denen seine Eisenbahnen zweifellos gehören, ist seit dem Sturze des ersten Napoleons selten vorgekommen. Dabei ist ferner in Betracht zu ziehen, dass die deutschen Exportwaaren mindestens noch die Fracht von Hamburg oder Bremen bis Southampton mehr zu tragen haben als die englischen. („B. N. N.")

— Seitens der ägyptischen Regierung ist am 1. Februar die offizielle Abnahme der **Eisenbahnstrecke von Kenneh nach Assouan** erfolgt.

— Im **Suezkanal** wird die Durchfahrt mehr und mehr bei elektrischer Beleuchtung bewerkstelligt. Nur 4% der Dampfer machten 1897 die Durchfahrt ganz bei Tage, alle übrigen bedienten sich dabei auch des elektrischen Lichtes. Im allgemeinen brauchen die Dampfer für die Durchfahrt durch den Kanal 17¼ Stunden, wovon 7¼ Stunden auf die Nachtfahrt entfallen. Die Durchfahrt nur bei Tage erfordert über 29 Stunden.

— Die chinesische Regierung hat England das Recht zugestanden, die **Birma-Eisenbahn** durch **Yünnan** fortzusetzen.

— Nach einer dem „Berl. Actionär" zugehenden Information haben bereits die Verhandlungen mit der deutsch-asiatischen Bank wegen **Konzessionirung einer Eisenbahn in Kiaotschau** und wegen Vergebung gewisser Bergwerksgerechtsame daselbst, über welche der Staatssekretär von Bülow kürzlich in der Reichstagssitzung Mittheilung machte, begonnen. Dem Konsortium gehören hier die Diskontogesellschaft, Darmstädter Bank, Deutsche Bank, Dresdner Bank, Berliner Handelsgesellschaft, Nationalbank für Deutschland, A. Schaaffhausen'scher Bankverein sowie die Bankhäuser S. Bleichröder, Mendelssohn & Co. und Robert Warschauer & Co. an.

— Nach einem aus Peking einlaufenden Telegramm hat sich Deutschland das Recht zum Bau einer **Eisenbahn nach Itschau** gesichert. Itschau ist eine Distriktshauptstadt, in südwestlicher Richtung von Kiaotschau, in der Provinz Shantung gelegen. Nach einer Pekinger Reutermeldung, welche die „Voss. Ztg." aus London übermittelt, hat Deutschland dieses Recht als Genugthuung für die Ermordung des Matrosen Schulz bei Tsimo erhalten. Wie das „Berl. Tagebl." wissen will, wurde am 12. d. Mts. in einer Aufsichtsrathssitzung der deutsch-asiatischen Bank beschlossen, zunächst Sachverständige nach Kiaotschau zu entsenden, die an Ort und Stelle die nöthigen Informationen einholen sollen.

— Zwischen den Industriellen und Bankiers Belgiens und Frankreichs, die das Syndikat für die Erbauung der grossen chinesischen **Eisenbahn Peking-Hankau** bilden, war es zu Streitigkeiten gekommen. Wie eine betheiligte belgische Firma der „Réforme" mittheilt, haben die Franzosen eingelenkt, um „nicht das Unternehmen der deutschen Industrie zu überlassen".

Auf dem Auswärtigen Amte zu Brüssel wurde der Vertrag unterzeichnet, wonach China den Bau der Bahn von Peking nach Hankau den Metallwerken Kockerill, Angleur und Metallurgique überträgt.

— Ende vorigen Jahres legte der englische **Frachtdampfer** „Mashona" die Strecke von Albany in **Australien** nach **London** in 39 Tagen zurück. Dieser Dampfer fuhr die ganze Strecke mit voller Kraft, um seine Ladung an neuer Wolle noch rechtzeitig auf den Londoner Novembermarkt bringen zu können.

Allgemeines.

— **Verunglückungen mit tödtlichem Ausgange.** Die vielfachen Erörterungen über die Eisenbahnunfälle und die dabei vorgekommenen Verunglückungen von Personen gaben Veranlassung, sich einmal nach den sonst im Lande vorkommenden Unfällen umzusehen. Leider fehlt es aber in vielen Beziehungen an statistischem Material. Die reichsgesetzliche Unfallversicherung liefert allerdings für viele Betriebe Unterlagen. Dies erstreckt sich aber nur auf das in den Betrieben selbst beschäftigte Personal. Von weit grösserem Interesse ist es für die Beurtheilung der Frage der Betriebsgefahr auf den Eisenbahnen zu wissen, wie viel Personen bei den sonstigen Beförderungsgelegenheiten verunglücken. Nur einen sehr unvollständigen Vergleich bieten hierfür einige Mittheilungen in dem statistischen Handbuch für den preussischen Staat, welches von 5 zu 5 Jahren von dem königlichen statistischen Büreau in Berlin herausgegeben wird. Immerhin gewährt das Handbuch doch so viele Unterlagen, dass es sich der Mühe lohnt, sie hier mitzutheilen. Der letzte Band des Handbuches ist im Jahre 1893 herausgegeben. Er umfasst die Jahre 1887 bis 1891, also immerhin eine schon etwas weit zurückliegende Zeit. Aber auch dieser Umstand macht den Vergleich noch nicht nutzlos. Ueberdies kann er ja bald fortgesetzt werden, da voraussichtlich noch in diesem Jahre ein neuer Band des Handbuches erscheinen wird.

Die Mittheilungen beziehen sich nur auf die Verunglückungen mit tödtlichem Ausgange. Die Zahl dieser Verunglückungen betrug im ganzen Gebiete des preussischen Staates in den Jahren

	1887	1888	1889	1890	1891
überhaupt Personen	12 955	12 364	12 200	11 878	11 426
davon auf:					
a) Eisenbahnen	381	475	398	484	590
Prozent der Gesammtzahl	2,9	3,8	3,3	4,1	5,2
unter den Verunglückten befanden sich Reisende	16	19	(fehlt)	13	14
b) bei Fuhrwerken aller Art (durch Ueberfahren, Erdrücken, Schleifen) . . .	914	790	276	769	829
c) durch Sturz von Wagen und Karren aller Art . .	442	362	192	194	293
d) desgleichen von Pferden und anderen Reitthieren .	30	28	26	26	19
e) durch Schlag eines Pferdes	198	181	143	146	149
zusammen b bis e	1 584	1 361	637	1 135	1 290

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass die Zahl der getödteten Reisenden auf den Eisenbahnen gegenüber den Verunglückungen mit tödtlichem Ausgange überhaupt verschwindend gering ist. Die Gesammtzahl aller bei den Eisenbahnen vorgekommenen Tödtungen an Reisenden, Beamten und Arbeitern und anderen Personen (bei Ueberwegen usw.) erreicht noch nicht die Hälfte der Tödtungen bei den sonstigen Beförderungsgelegenheiten einschliesslich des Reitens, jedoch ausschliesslich der Schifffahrt. Leider gibt die Statistik über die Verunglückungen von Reisenden auf den Schiffen keine Auskunft. Es ist aus ihr nur zu entnehmen, dass in jedem Jahre etwas über 3 000 Menschen ertrunken sind. Ueberhaupt wird die Zählung der Tödtungen aus allen Anlässen mit Ausnahme derjenigen bei den Eisenbahnen, die ja von den Verwaltungen selbst festgestellt sind, auf Genauigkeit keinen Anspruch machen können; denn es werden von allen Tödtungen als auf unbestimmte Angaben aller Art zurückgeführt im Jahre 1887 370, 1888 309, 1889 2 550, 1890 2 908 und 1891 1 184 Verunglückungen.

— **Rollen- und Kugellager für Bahnfahrzeuge.** Kürzlich hat Geheimrath Professor Reuleaux in verschiedenen Vorträgen, die er im Verein für Eisenbahnkunde und im Verein für Gewerbfleiss gehalten hat, auf die Bestrebungen hingewiesen, welche eine Verminderung der Reibung in den Achslagern der Fahrzeuge zum Gegenstand haben und thatsächlich viel Erfolg zu versprechen scheinen. Es ist nicht zu verkennen, dass durch die Beseitigung der gleitenden Reibung an den Achszapfen oder vielmehr durch die Umwandlung der gleitenden Reibung in die

rollende bedeutend an Zugkraft erspart werden kann. Sie hat nicht allein Bedeutung für den allgemeinen Maschinenbau, sondern insbesondere auch für das Transportwesen. Wie Reuleaux mittheilt, sind gegen 1847 auf den bayerischen Staatsbahnen Versuche mit einem Rollenlager des Barons von Rudorffer gemacht worden. Um den Zapfen wurden 6 Rollen, die ungefähr den Durchmesser des Zapfens zur Stärke hatten, herumgelegt und rollten in einem hohlcylindrischen Gehäuse. Ihre Abstände wurden durch eine Art Käfig mit dünnen Zäpfchen aufrecht erhalten. Diese Lager bewährten sich indessen nur im Anfange, und man gab den Versuch bald wieder auf. Später hat man den Gedanken beispielsweise bei den Draisinen wieder angewendet und jetzt wendet man Walzrollenlager bei den Fahrrädern allgemein an. Für schwerer belastete Achsen lag es nahe, statt der Rollen Walzen anzuwenden, aber nach einer Mittheilung der „Railway Review“ ist doch neuerdings von W. M. Schumway in Chicago auch noch ein Kugellager für Eisenbahnwagen konstruirt worden, das versuchsweise Anwendung gefunden hat. Dieses Lager besteht aus 3 Reihen von je 18 Stahlkugeln mit einem Durchmesser von 25 mm, welche bei der Erprobung einem Drucke von 50 t ausgesetzt werden; bei einer Wagenlast von 45 t hat jedoch eine solche Kugel nicht mehr als 0,9 t zu tragen. Die Kugelreihen laufen auf den unter 45 ° abgeschrägten Eckflächen von 4 Ringen aus gehärtetem Stahl, von deren der erste Ring auf der Achse fest aufgekeilt und der letzte am Ende der Laufachse festgeschraubt ist und gleichzeitig als Schraubenmutter zur Regulirung der Entfernung der mittleren beweglichen Ringe dient. Die letzteren machen die Drehung der Achse mit. Die Schmierbüchse befindet sich oberhalb der 3 Kugelkränze und als Zwischenlage dienen 2 lose Ringe mit abgerundeten äusseren Flächen, so dass die Last auch dann gleichmässig auf die Kugeln vertheilt wird, wenn der Wagen bei der Fahrt in Krümmungen eine schräge Stellung einnimmt. Die Schmierbüchse ist 2theilig und kann sehr leicht abgenommen werden, wenn der Wagenkasten ein wenig gehoben wird. Die Schmierung erfolgt kontinuirlich, da aus der Büchse so viel Oel in das Lager gelangt, dass die Kugeln vollständig eingetaucht sind, wenn sie bei der Drehung am tiefsten Punkte anlangen. Der Sicherheit wegen sind die Kugelreihen so angeordnet, dass im Falle eines Kugelbruches die Bruchstücke zwischen den Ringen hindurchfallen, wodurch einer Beschädigung der Lagerflächen vorgebeugt wird.

Ob sich das beschriebene Lager auf die Dauer bewähren wird, bleibt abzuwarten. Die Brauchbarkeit stark belasteter Kugelrollenlager hängt jedenfalls davon ab, dass die Kugeldurchmesser von absolut gleicher Grösse sind, weil die zu grossen Kugeln sonst zersprengt oder zerquetscht werden. Die Ball Bearing Company in Boston stellt die Kugeln so genau geich her, dass die Ungleichheiten im Durchmesser nur rund $^1/_{200}$ mm betragen. Im allgemeinen verdienen in Fällen, wo die Lager einen starken und dauernden Druck bei grösserer Umlaufsgeschwindigkeit auszuhalten haben, die Walzenlager entschieden den Vorzug, da hier der Flächendruck bei weitem kleiner ausfällt als zwischen Kugel und Lagerfläche. Die genannte Firma wendet daher auch für schwerere Gefährte durchweg Walzenrollen an. Die englische Roller Bearings Company in Westminster hat die Walzenlager in England eingeführt. Unter ihren Erzeugnissen nehmen die Eisenbahnlager wegen ihrer Grösse und der Schwere der getragenen Lasten eine eigene Stellung ein. Die Walzen in den Eisenbahnachslagern, die, wie auch die Kugeln, aus hartem Stahl bestehen, haben nicht weniger als 35 mm Durchmesser. Die Zapfenreibung bei derartigen Lagern soll sich auf nur etwa 0,06 des Betrages für gewöhnliche Lager stellen, wenn freilich damit nicht gesagt ist, dass auch die Zugkraft in demselben Maasse vermindert werden könnte, denn Steigungen und Schienenstösse nehmen immer einen beträchtlichen Theil derselben in Anspruch. Der Oberingenieur der Liverpooler elektrischen Hochbahn Mr. Cotrell theilte in der Septembersitzung 1897 der Britischen Association mit, dass er durch vergleichende Versuche, die er seit 1895 an Wagen mit Gleit- und Walzenlagern angestellt habe, eine Ersparniss an Zugkraft zu Gunsten der Rollenlager von 23 % in der Steigung von 1 : 20, von 44 % in der Steigung von 1 : 60 und von 60 % bei 1 : 140 festgestellt habe. Auch die Ersparniss an Schmiermitteln war bemerkenswerth. Bei einem Personenzug von 6 Wagen, der seit Juli 1895 mit der neuen Lagerung auf einer Londoner Bahnlinie läuft, sollen 50 % weniger Schmieröl und 12,5 bis 15 % weniger Brennstoff gebraucht werden. — Eine weitere Gesellschaft, die sich mit der Herstellung von Rollenlagern im grossen Maassstabe beschäftigt, ist die Mossberg and Granville Manufacturing Company in Providence. Sie wendet 20, 22 und mehr Rollen an, um den Druck in besonders günstiger Weise zu vertheilen. Die Rollenlager dieser Firma haben sich bereits ein bedeutendes Anwendungsfeld erworben und ihre stärkste Probe haben sie vielleicht im Walzwerkbau abgelegt. Für Eisenbahnen scheinen sich die amerikanischen Versuche zunächst auf den Strassenbahnbetrieb beschränkt zu haben, wo indessen bereits beachtenswerthe Erfolge erzielt worden sind. Mit Mossberg-Lagern wurden im September vorigen Jahres auf elektrischen Strassenbahnen bereits 116 000 km zurückgelegt, ohne nach den vorliegenden Mittheilungen das geringste Zeichen von Abnutzung gegeben zu haben.

— Nach mehrjähriger Arbeit hat — wie aus Regensburg gemeldet wird — ein Nichtfachmann eine **Schraubenkuppelung für Eisenbahnfahrzeuge** konstruirt, von der sich der Erfinder, ein geborener Regensburger, viel verspricht. Ein Zugstück bildet den wesentlichen Bestandtheil der Sicherheit: durch dieses soll dem Reissen der Zapfenlager an Schraubenkuppel-Hängeeisen und -Hängebügel vorgebeugt, eine Entlastung derselben bewirkt und die Zugkraft durch das Zugstück an die Verlängerung des Schraubenkuppel-Hängeeisen und Schraubenkuppel-Einhängbügel vertheilt werden. Für Schnell- und Personenzüge, bei Anwendung der Westinghousebremse sowie auch für Lastzüge und im Rangirdienste, dürfte eine Schrauben-Sicherheitskuppelung von weittragender Bedeutung sein. Die Konstruktion derselben soll einfach ausführbar, im Gewicht gut handhabend, der Kostenpunkt ein nicht zu hoher sein. Der Erfinder wird diese Neuerung einer zuständigen Behörde zur Prüfung vorlegen und beim Patentamt anmelden.

— Ueber die **elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen** berichtet das vom Reichspostamt herausgegebene „Archiv für Post und Telegraphie“ in seiner letzten Nummer. Der umfangreiche Bericht kommt zu dem Schluss, dass sich die elektrische Beleuchtung der Bahnpostwagen vermittelst transportabler Sammler der Akkumulatoren- und Elektrizitätswerke Aktiengesellschaft vorm. Boese & Co., durchaus bewährt hat, und das auch das finanzielle Ergebniss als ein günstiges bezeichnet werden kann. Zweiffellos sei es, dass das den Sammlern entnommene elektrische Licht der Fettgasbeleuchtung gegenüber einen erheblichen Fortschritt bedeutet. Die Verbesserung der Luft im Bahnpostwagen gegenüber der bisher üblichen Fettgasbeleuchtung und das hierdurch erzielte, wesentlich gesteigerte Wohlbefinden der im engen Raum arbeitenden 10 bis 15 Beamten; die Verminderung der Feuersgefahr; die Gewichtverringerung durch Wegfall der Gasbehälter und der schweren Beleuchtungseinrichtung und vor allem die bessere Beleuchtung der einzelnen Arbeitsplätze, stehen im Vordergrund dieser Erwägungen. Von den vorhandenen 1 723 Bahnpostwagen sind zur Zeit 1 108 = 64 % mit elektrischem Licht versehen. Die Ersparniss gegen die Gasbeleuchtung hat sich für dieselben in einem Jahre auf rund 70 000 ℳ belaufen. Die im neuen Etatsjahr zu beschaffenden 73 Bahnpostwagen enthalten, wie alle neu zu erbauenden Bahnpostwagen, ebenfalls elektrische Beleuchtung. Der Reichspostverwaltung sind die bayerische und österreichische Postverwaltung mit der Einführung des elektrischen Lichts im Bahnpostbetrieb, gleichfalls unter Verwendung transportabler elektrischer Boesesammler, bereits gefolgt.

— Die Verwendung von **Motorwagen für den Strassenverkehr** wird jetzt — wie die „B. N. N.“ melden — auch von den Behörden ins Auge gefasst und zwar vor allem von der deutschen Reichspostverwaltung, welche bereits Versuche mit derartigen Wagen anstellen lässt, um dieselben eventuell für ihren Betrieb zu verwenden. Die Wagen sind mit einem vollständig geruchlos funktionirenden Benzinmotor versehen, können in der Ebene auf guter Strasse bis 25 km in der Stunde zurücklegen und besitzen eine Vorrichtung, um Steigungen bis 10 % zu überwinden. Durch eine neue und sehr präzis wirkende Lenkvorrichtung wird die Lenkung des Wagens überaus leicht gehandhabt, so dass man denselben wesentlich sicherer in der Hand hat als einen mit Pferden bespannten Wagen. Ausserdem ist der Betrieb der Wagen absolut gefahrlos, da die Zündung des Motors auf elektrischem Wege durch Akkumulatoren bewerkstelligt wird, so dass von einer Explosionsgefahr keine Rede sein kann. Das Anhalten und, wenn nöthig, das sofortige Stillstehen des Wagens wird durch einfaches Ausrücken eines Hebels bewirkt. Ausserdem ist jeder Wagen mit zwei Sicherheitsbremsen versehen. Merkwürdig ist es, dass sich die Motorwagen in Deutschland und speziell in Berlin noch so wenig im öffentlichen und privaten Verkehr eingebürgert haben, während allein in Paris bereits nahezu 3 000 im Betriebe sind. Ausser in Frankreich werden Motorwagen besonders in Italien, England und Amerika verwendet, und zwar sind diese Wagen sämmtlich nach deutschen Patenten konstruirt. Indessen mehren sich bereits die Anzeichen dafür, dass man auch hier jetzt anfängt, nach dem Vorbilde der anderen Länder den Motorwagen ein grösseres Interesse entgegenzubringen. Auch sind augenblicklich die grossen Elektrizitätswerke und Motorenfabriken Deutschlands damit beschäftigt, die bereits bestehenden Systeme für die Konstruktion von Motorwagen noch wesentlich zu verbessern.

— Das Reichsgericht beschäftigte sich dieser Tage mit einer **Kollision der Pflichten.** Wegen **fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransportes** ist vom Landgericht Bochum am 12. November v. J. der Lokomotivführer Heinrich Koch aus Dortmund zu 1 Tage Gefängniss verurtheilt worden. Am 24. Juni 1897 fuhr er mit dem von ihm geführten Eilgüterzuge aus dem Bahnhofe Langendreer hinaus, als das Signal auf Ausfahrt gestellt war. Kurz nach der Ausfahrt fing der mit auf der Maschine befindliche Heizer K. an, das Feuer der Lokomotive zu verstärken. Bei der Beschaffenheit der Maschine musste Koch hierbei dem Heizer die Feuerthür offen halten, damit sie nicht von selbst wieder zuschlug. Dabei war es für Koch unmöglich, die Signale zu beobachten. Das Signal wurde plötzlich wieder auf Halt gestellt, ohne dass der Angeklagte es bei seiner Beschäftigung gemerkt hätte. So fuhr der Zug in die Flanke des Rangirzuges. Vor Gericht war der Sachverständige der Ansicht, dass das Heizen hätte unterbleiben können, bis der Zug sich auf freier Strecke befand. Das Gericht stellte fest, dass der Angeklagte sich sowohl einer Pflichtverletzung als einer Fahrlässigkeit schuldig gemacht habe. Das Reichsgericht erkannte auf die Revision des Angeklagten auf Aufhebung des Urtheils und verwies die Sache an das Landgericht Duisburg. In der Begründung wurde ausgeführt: Der Einwand, dass eine Kollision der Pflichten vorgelegen habe, ist nicht in ausreichender Weise zurückgewiesen worden. Das Urtheil nimmt zwar Bezug auf das Gutachten des Sachverständigen, wonach eine Kollision der Pflichten nicht vorgelegen haben soll, aber es ist nicht ausdrücklich gesagt, dass das Gericht sich der Auffassung des Sachverständigen angeschlossen habe. Dies wäre um so mehr geboten gewesen, als das Gericht die Ansicht des Heizers, dass der Angeklagte ihn nach Lage der Sache unterstützen musste, nicht für irrig erklärt hat. Die Prüfung des vom Angeklagten erhobenen Einwandes war um so nothwendiger, als nach der Dienstinstruktion, wie die Revision behauptet, ein Zug, während die Bahn nicht frei ist, überhaupt nicht abgelassen werden darf. Wenn dies richtig ist, so konnte natürlich der Angeklagte nicht daran denken, dass ihm während der Fahrt wegen eines Rangirzuges ein Haltesignal gegeben werden könne. Für die Frage, welche Pflicht die wichtigere war, erscheint dies von Bedeutung.

— Im Verband deutscher Post- und Telegraphenassistenten zu Kiel hielt unlängst Major Weisse einen Vortrag über „den **Stand der Flugtechnik**“. Wie er ausführte, haben die Beobachtungen hervorragender Vogelkenner ergeben, dass der Vogel so leicht fliegt, nicht obgleich, sondern weil er schwer ist. Nur schwere Gegenstände können fliegen. Diese Thatsache sei bis in neuester Zeit bestritten worden; jetzt sei dieselbe durch Anschütz'sche Momentbilder bestätigt worden. Je schwerer der Körper ist, desto weitgehender ist seine Flugkraft, und Redner beweist dies durch einige Versuche. Der Luftdruck von unten hält den Vogel, nur zur rascheren Vorwärtsbewegung bedarf er des Flügelschlages. Ein Rückwärtsfliegen gebe es nicht. Der Vogel lässt sich zur Erde herab genau wie ein Fallschirm. In neuester Zeit ist der bekannte Flugtechniker Gutenstedt damit beschäftigt, eine Tragfläche aus elastischem Material herzustellen. Vorläufig müssten jedoch weitere Mittheilungen darüber noch geheimgehalten werden, da die Versuche der vorgerückten Jahreszeit wegen abgebrochen werden mussten, jedoch könne mitgetheilt werden, dass der Apparat den Flügeln des Albatros nachgebildet sei. Die bisher erzielten Resultate seien erstaunliche zu nennen. Bei einem Fluge von 20 m hatte der Erfinder Mühe, die Raschheit zu hemmen. Der Amerikaner Langley habe sogar mit seiner gleichfalls den Flügeln nachgeahmten Flugmaschine 4000 kg 1 engl. Meile durch die Luft getragen. Leider sei sein Apparat, der aus Aluminium hergestellt ist, fehlerhaft konstruirt. 6—8 qm Fläche genügt nach den angestellten Versuchen, um einen normal schweren Menschen in der Luft zu halten.

— **Die Nothbremse als Stiefelknecht.** Die „Fränk. Ztg.“ berichtet aus Treuchtlingen: Es kam zwar schon vor, dass irgend eine nervöse Dame in der Hast des Reisefiebers statt des Temperaturregulateurs im Eisenbahnkupee den Hebel der Nothbremse erwischte oder dass ein naives Bäuerlein, von Neugierde getrieben, die Nothbremse auslöste, dass aber die sinnreiche Erfindung der Luftdruckbremse zum Stiefelzieher degradirt wurde, ist unseres Wissens noch nicht dagewesen. Diesen Geniestreich auszuführen, blieb einem Reisenden, seiner Nationalität nach Italiener, vorbehalten. Dieser benutzte am 4. Februar den Personenzug Nr. 409. Zwischen Wettelsheim und Berholzheim schienen ihm seine Fusshüllen so lästig geworden zu sein, dass er den Entschluss fasste, sich ihrer zu entledigen. Dem Mangel eines Stiefelziehers half er dadurch ab, dass er mit jongleurartiger Biegsamkeit den vorderen Theil seines Fusses in den Ring des Nothbremsenhebels zwängte und dann aus Leibeskräften anzog. Der Erfolg war doppelt, denn erstens war der schlaue Italiener des drückenden Schuhes, zweitens aber auch zu seinem nicht geringen Schrecken der beträchtlichen Summe von 30 ℳ ledig — soviel musste er nämlich bezahlen, als das Zugpersonal in ihm den unfreiwilligen Urheber des plötzlichen Anhaltens entdeckt hatte.

— Auf dem Gebiete der Telegraphie scheint eine Neuerung von grösster Tragweite bevorzustehen. In den letzten Wochen haben im Telegraphen-Ingenieurbüreau des deutschen Reichspostamts eingehende Versuche mit einem von dem Ingenieur Leo Kamm erfundenen neuen Apparat, dem **Zerographen,** stattgefunden, welche überraschende Resultate gehabt haben. Der Apparat ähnelt einer Schreibmaschine, unterscheidet sich aber von allen bestehenden Telegraphenapparaten dadurch, dass der Apparat vollständig automatisch arbeitet und keinerlei Bedienung erfordert. Der Synchronismus ist automatisch, irgend welches Uhrwerk ist am Apparat nicht vorhanden. Die Tragweite der Erfindung ist ohne weiteres klar. Jeder Theilhaber kann Depeschen in jedem Augenblick übermitteln, ohne dass an der empfangenden Stelle jemand zur Bedienung des Apparates anwesend ist. Eine weitere überaus wichtige Eigenschaft des Zerographen ist es, dass derselbe an jede Fernsprechleitung eingeschaltet werden kann, ohne dass der Fernsprechbetrieb irgendwie beeinträchtigt wird. Die Versuche, welche auf dem Telegraphen-Ingenieurbüreau angestellt wurden, sind höchst eingehender Natur gewesen. Die Apparate sind zunächst auf kurzen Entfernungen, dann auf einer Schleifenlinie von 180 km Länge und zwar mit einer Stromstärke von nur 20 Volt mit hohen Widerständen geprüft worden. Bei der Einschaltung in das Berliner Telephonnetz sind Widerstände von 580 Ohm verwandt worden. Alle Versuche ergaben ein tadelloses Arbeiten des Zerographen. Derselbe ist vor einigen Tagen dem Staatssekretär des Reichspostamts in Berlin und den betreffenden Abtheilungsvorständen durch die Oberingenieure des Telegraphenbüreaus in Gegenwart des Erfinders vorgeführt worden und am 5. d. Mts. hat die Vorführung der Apparate vor Sr. Majestät dem Kaiser mit ausgezeichnetem Erfolge stattgefunden. Der Zerograph ist im übrigen ein Typenapparat von denkbar einfachster Konstruktion und grosser Leistungsfähigkeit. Seine Bedienung erfordert für die Uebermittelung der Depeschen keinerlei Vorbildung, kann vielmehr von jedem, der das Alphabet kennt, vorgenommen werden. Der empfangende Apparat bedarf, wie gesagt, gar keiner Bedienung. Im übrigen mag noch auf etwas verwiesen werden, was vielleicht von grösster Bedeutung für die Zukunft sich erweisen wird. Der Zerograph ist für die Funkentelegraphie, d. h. für die Telegraphie ohne Draht, brauchbar. Die nach dieser Richtung hin ebenfalls im Telegraphen-Ingenieurbüreau des Reichspostamts angestellten Versuche haben ergeben, dass die Apparate auch ohne Draht arbeiten. Weitere Einzelheiten nach dieser Richtung hin müssen wir uns vorbehalten. Das Reichspostamt hat eine Anzahl von Apparaten bestellt und die leitenden Stellen haben sich für Einführung des Zerographen im Dienst der Reichstelegraphie ausgesprochen.

Bücherschau.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften 5. Band. Erste Abtheilung: Einleitung und Allgemeines. Bahn und Fahrzeug. Bearbeitet von Alfred Birk, Franz Kreuter, herausgegeben von F. Löwe, ord. Professor an der technischen Hochschule zu München und Dr. G. Zimmermann, Geheimer Ober-Baurath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin. Mit 125 Abbildungen im Texte und vollständigem Sachregister. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann. 1897. Preis 6 ℳ, gebunden 8,5 ℳ.

Die vorliegende erste Abtheilung des 5. Bandes enthält zwei Kapitel, ein einleitendes, das sich namentlich über die Entwickelung der Eisenbahnen auslässt und sie nach den verschiedenen Richtungen klassifizirt, und ein zweites, in dem über Bahn und Fahrzeug im besonderen gesprochen ist. Das erste Kapitel rührt von Birk, das zweite von Kreuter her.

Der erste Abschnitt gibt Aufschluss über die verschiedenartigsten Fragen allgemeiner Natur, die sich beziehen auf den Begriff der Eisenbahn, ihr Verhältniss zu den Land- und Wasserstrassen, die Schnelligkeit und Kosten, Pünktlichkeit, Sicherheit, Massenhaftigkeit, Güte der Beförderung, die Wirkungen der Eisenbahnen, ihre Entwickelungsgeschichte, den Einfluss, den der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen auf die Entwickelung genommen hat, die Eintheilung der Bahnen mit Bezug auf Fahrgeschwindigkeit, Bodenverhältnisse, Bauweise (Spur, Gleiszahl, Planumslage usw.) und die Art der Zugkraft. Auch über die Bauwürdigkeit sind allgemeine Anhaltspunkte gegeben.

Das zweite, umfangreichere Kapitel befasst sich in 4 Abschnitten mit der Bahn und den Fahrzeugen zunächst im allgemeinen nach dem heutigen Stande der Technik, sodann eingehender im Hinblick auf die Bewegung der Fahrzeuge in

Krümmungen und Geraden, die Ausgestaltung der letzteren, die Widerstände der Fahrzeuge und die für die Wahl der Neigungen und Krümmungen maassgebenden Gesichtspunkte sowie die Bremswirkungen. Allen diesen Fragen ist ausführlich näher getreten unter Darlegung aller irgendwie in Betracht kommenden Umstände. Das Kapitel enthält eine Uebersicht über die verschiedenen Arten von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen unter Angabe zahlreicher Ausführungsbeispiele, von denen viele auch bildlich in Uebersichtszeichnungen vorgeführt sind. Die Darstellung ist klar und übersichtlich.

Die vorliegende Veröffentlichung zeigt, dass die Verfasser mit Geschick verstanden haben, aus dem umfangreichen Stoff das wichtigste herauszuheben und der Anschauung zu übermitteln. Der Verleger hat auf die Ausstattung grösste Sorgfalt verwendet und es ist zu wünschen, dass die Arbeit in bisheriger Weise fortschreitet.

— **Die Heizerprüfung**, ein Hilfsbuch für Lokomotivheizer und Lokomotivheizeranwärter. Von H. Fassold, königlichen Betriebswerkmeister, Osnabrück. Preis 80 ₰. Verlag von J. F. Bergmann, Wiesbaden. Das vorliegende Buch trägt den in Betracht kommenden besonderen Verhältnissen Rechnung und lässt es sofort erkennen, dass der Autor in der Lage gewesen ist, die Bedürfnisse der Heizer und Heizeranwärter an einem besonders geeigneten Orte, d. h. einer grossen Maschinenstation, zu studiren. Mit Beziehung darauf, dass gerade der Heizer und der Heizeranwärter infolge der vielfach schweren körperlichen Arbeit zu länger dauerndem geistigem Studium oft nicht in der Lage sind, ist das Werkchen ganz knapp gehalten, und bringt in Katechismusform, d. h. in Fragen mit gegenüberstehenden Antworten, in kurzer, klar verständlicher Fassung alles, was die betr. Beamten im Examen wissen müssen. Das Werkchen, das nur durch klare und kurze Antworten lehrt, wird zur Wiederholung und Befestigung der aus Praxis und Selbststudium erlangten Kenntnisse besonders geeignet sein, jeden Strebenden der vor der Prüfung steht, zur erfolgreichen Ablegung derselben zu befähigen

— **Die Grundvorstellungen über Elektrizität** und deren technische Verwendung von Dr. C. Heinke, Dozent für Elektrotechnik an der technischen Hochschule in München. Verlag von Oskar Leiner in Leipzig. Preis 1,50 ℳ. Das in zweiter und ergänzter Auflage erschienene kleine Werk, dessen Inhalt in Form eines Gespräches zwischen Laie und Fachmann abgefasst ist, führt den ersteren in leicht verständlicher Weise in die Grundvorstellungen der Elektrizität und deren technische Verwendung ein; 24 Skizzen und Abbildungen, welche der Schrift beigegeben sind, tragen hierzu in nicht geringem Grade bei.

— **Katechismus der Statik.** Mit gesonderter Berücksichtigung der zeichnerischen und rechnerischen Methoden von Walther Lange. Mit 284 Abbildungen. In Originalleinenband 4 ℳ. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Ohne Ursache keine Wirkung. Wo aber eine Wirkung, da ist auch eine Kraft. Mit der Wirkung der Kräfte auf den Stoff überhaupt beschäftigt sich die Mechanik, mit den Bedingungen, unter welchen bei Einwirkung von Kräften Gleichgewicht eintritt oder herrscht, im besonderen die Statik. Verfasser vorliegenden Buches beantwortet nach Erörterung der Grundbegriffe in der Festigkeitslehre die Frage: Wie stark muss ich einen Konstruktionstheil machen, wenn die Art und Grösse der Beanspruchung und das Konstruktionsmaterial bekannt sind? Dann wendet er sich der Untersuchung der Fachwerke, der Berechnung eines Blechträgers, der zusammengesetzten Festigkeit, dem Druck frei aufgeschütteter Erde, dem Wasserdruck, der statischen Untersuchung der Stütz-, Futter- und Bassinmauern und zum Schluss dem wichtigen Kapitel der Gewölbe zu. Die Behandlung nimmt von der ersten bis zur letzten Seite auf die Praxis Bezug, ist unerschöpflich in der Beigabe nutzbringender Tabellen und behandelt alle auftauchenden Fragen der Statik unausgesetzt sowohl auf zeichnerischem als auch auf rechnerischem Wege.

Berichtigung.

— In dem in Nr. 10 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze „Welcher Zeitpunkt ist für die Anwendung der Tarife maassgebend?“ befindet sich auf S. 146 in der 1. Spalte, 28. Zeile von oben, ein Druckfehler. Es muss daselbst statt „Rechtsschutzes“ heissen „**Rechtssatzes**“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 9 des Verbands-Gütertarifes vom 1. Februar 1898. Auf Seite 263 ist der Frachtsatz des Spezialtarifes A 2 Lobositz St. E. G.-Saarbrücken von 3,11 auf 4,11 ℳ und auf Seite 266 der Eilgutfrachtsatz Lobositz A. T. E.-Trier r. d. M. von 18,22 auf 18,82 ℳ zu berichtigen.

München, im Februar 1898. (386)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Am 15. d. Mts. treten für die näher als M.-Gladbach von Bremen gelegenen Empfangsstationen anderweite ermässigte Frachtsätze der Klasse 12 (für Baumwolle etc.) in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 13. Februar 1898. (387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend ausser den bereits früher durchgeführten Tarifänderungen Einbeziehung der Stationen Duisburg Hafen II und Vogelheim des Direktionsbezirks Essen sowie Amselfing und Strullendorf der bayerischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 2. I auf Erze, 2. II auf Holzsägespäne (Holzsägemehl), Torfstreu und Torfmüll, sowie einige sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit letztere mit Frachterhöhungen verbunden, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 12. Februar 1898. (388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VIII für die Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. Mit Gültigkeit vom 16. Februar d. J. wird die Station Dudweiler Grube des diesseitigen Bezirks in den Ausnahmetarif 5 a für Steinschlag (Strassendeckmaterial) einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (389)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Febr. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehre von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Oesterreich und darüber hinaus vom 1. Januar 1898 enthaltenen Frachtsätze für Passau transit finden vom 15. Februar d. J. ab auch auf Sendungen Anwendung, die in Passau behufs Weiterbeförderung auf der Donau nach Oesterreich und darüber hinaus direkt vom Eisenbahnwagen ins Schiff umgeladen werden.

Dresden, den 12. Februar 1898.
Königliche Generaldirektion (390)
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits. Theil I, Abth. B. Am 1. März d. J. tritt zum Theil I Abtheilung B für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Bestimmungen über die Behandlung von Kesselwagen sowie einzelne Abänderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation enthält. Insoweit durch die neuen Bestimmungen Tariferhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst am 1. April Gültigkeit.

Der Nachtrag ist kostenfrei durch die betheiligten Dienststellen und die Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Breslau, den 9. Februar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion, (391)
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Holz zwischen Hallein und Prien Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im Februar 1898.
Generaldirektion (392)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr von Deutschland nach Zimony transito. Am 1. Januar d. J. sind die Frachtsätze der Station Helmbrechts der königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Artikeltarif 15 für Baumwollwaaren und Garne, wie folgt, ermässigt worden:

Nach Zimony trs. von	A.				B.				C.			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
	für 100 kg in Franken (Gold)											
Helmbrechts	8,69	8,57	6,21	5,92	8,69	8,57	6,21	5,68	8,69	8,57	7,24	5,68

Breslau, den 12. Februar 1898. (393)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betreffend. Ab 20. Februar d. J. wird die Station Tirschenreuth in den Ausnahme-Tarif 17 (Porzellanerde und Porzellankapselerde) einbezogen. Die Frachtsätze stellen sich um 0,60 ℳ für 100 kg niedriger als diejenigen für die Station Weiherhammer.

Dresden, den 12. Februar 1898.
Königliche Generaldirektion (394)
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 15. Februar d. J. kommen für den Versand von Pitchpine- (Pechkiefer) und Yellowpine- (gelbe Kiefer) Holz, ferner von amerikanischem Eichen-, Pappel- und Nussbaumholz (mit Ausnahme von amerikanischem sogen. schwarzem Wallnussholz), roh oder in der Bearbeitung, wie solche in der allgem. Güterklassifikation bei Holz des Spezialtarifs II aufgeführt ist, in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen, nach den bezeichneten deutsch-schweizerischen Grenzstationen zur Ausfuhr nach der Schweiz, die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

nach	Von	
	Kastel	Mainz und Mainz Hafen
	für 100 kg in Mark	
Basel Reichsbahn . . .	1,20	1,14
Basel badische Bahn . . .	1,20	1,14
Waldshut . .	1,36	1,31
Schaffhausen .	1,31	1,25
Singen . . .	1,25	1,19
Konstanz . .	1,34	1,28

Die Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche, behufs Einfuhr in die Schweiz, bei einer der vorgenannten Grenzstationen zollamtlich abgefertigt werden.

Frankfurt a/M., 13. Februar 1898. (395)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrich-Bahn. Die im Heft 14 des Theils II für die Beförderung von Eisen (Roh- usw.), wie im Spezialtarif III aufgeführt, von und nach Differdingen, Station der Prinz Heinrich-Bahn, mit den Stationen Coesfeld, Dülmen und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn eingeführten Frachtsätze haben auch im Heft 7 mit den gleichnamigen Stationen Coesfeld (Staatsbhf.), Dülmen (Staatsbhf.) und Gronau M. E. des Eisenbahndirektionsbezirks Münster Gültigkeit.

Ferner wird für den Verkehr zwischen Differdingen P. H. und Dortmund (Süd), Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen, ein Frachtsatz des Spezialtarifs III mit 9,09 ℳ für 1 000 kg eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 12. Februar 1898. (396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Zum Kohlentarif No. 8 vom 1. April 1897 erscheint zum 15. d. Mts. der Nachtrag I, welcher die bayerischen Stationen Buttenheim, Diedorf, Girching, München-Rangirbahnhof und Wiedergeltingen, sowie die preussische Station Schlaverie in den direkten Verkehr aufnimmt. Die Abgabe des Nachtrages erfolgt unentgeltlich.

St. Johann-Saarbrücken, 12. Febr. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (397)

Mit Geltung vom 1. März 1898 werden die Stationen Käferthal (Wohlgelegen), Lampertheim, Mannheim-Neckarvorstadt und Waldhof in den Ausnahmetarif Nr. 10 (für Anilinabfallsäure und Kammersäure) des südwestdeutschen Gütertarifhefts 3 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und die Güterabfertigungsstelle Basel.

Strassburg, den 6. Februar 1898. (398)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 15. d. Mts. ab werden unsere Stationen Ladenburg und Sprendlingen allgemein in das belgisch-südwestdeutsche Tarifheft 9 b aufgenommen.

Näheres bei den genannten Güterabfertigungen. (399)

Darmstadt, den 8. Februar 1898.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Am 20 Februar d. J. treten für die Beförderung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz, nach Frankreich und darüber hinaus (Ausnahmetarif 18 der Tarifhefte 3, 4 und 6) bei Auflieferung in Ladungen von mindestens 10 000 kg erheblich ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Von dem gleichen Zeitpunkte werden die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife aufgeführten Frachtsätze für Ladungen von 5 000 kg aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (400)

Erfurt, den 11. Februar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Frachtberechnung für Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt. Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg, Posen und Stettin sowie der Stargard-Cüstriner, der Breslau-Warschauer und der ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Altona-Kaltenkirchener, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn andererseits wird vom 1. März 1898 ab der Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt, in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 6 — Holz, wie im Spezialtarif III genannt — aufgenommen.

Berlin, den 10. Februar 1898. (401)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommen direkte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb (Ausnahmetarif 7 des ostdeutschen Privatbahn-Gütertarifs Heft 1) von Priebus, Station der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, nach den Stationen Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 11. Februar 1898. (402)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr. Die am 1. Februar 1898 im deutsch-niederländischen Verbande veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof haben, soweit sie billiger sind, vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof im niederländisch-bayerischen Güterverkehr über Aschaffenburg Gültigkeit.

Soweit jedoch die bestehenden Frachtsätze des niederländisch-bayerischen Gütertarifs vom 1. Juni 1883 Nachtrag I bis XVIII und des bayerisch-niederländischen Holzausnahmetarifs vom 1. Mai 1887 billiger sind, bleiben dieselben bis auf weiteres in Kraft.

München, im Februar 1898. (403)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungar.-bayerischer Gütertarif. Theil II Heft 1. Die ab Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach München C.-B. bestehenden Eisausnahmefrachtsätze (Ausn.-Tf. No. 38) sind mit Gültigkeit bis Ende März d. J. um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt worden.

München, im Februar 1898.
Generaldirektion (404)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlen-Ausnahmetarif vom 1. Juli 1896. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar d. J. werden die Stationen München Isarthalbahnhof, Raindorf und Wiedergeltingen in den Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze von Paredl nach Bad Reichenhall, Bergen, Freilassing, Lauter, Teisendorf, Traunstein und Uebersee erhöhen sich ab 1. April 1898 um je 1,5 ℳ.

München, im Februar 1898.
Generaldirektion (405)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband. Die mit 1. Dezember 1896 eingeführten Frachtsätze für Güter aller Art zwischen Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) B. E. B. und Altmünsterol Grenze mit der Bestimmung nach oder von Lyon bezw. Grenoble und weiter, und zwar 3,51 ℳ pro 100 kg für Ladungen zu mindestens 7 000 kg und

3,24 ℳ pro 100 kg für Ladungen zu 10 000 kg treten ab 1. Mai 1898 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im Februar 1898.

Generaldirektion (406)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 2. Mit dem 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Ergänzung des Vorwortes sowie der Tarifbestimmungen, neu einbezogene Stationen sowie Aenderungen und Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 8. Februar 1898. (407)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost - mittel - südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 20. Februar d. J. treten im Verkehre von den Stationen Godramstein der pfälzischen Bahnen und Lauterburg und Sulz u. Wald der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen nach Zeitz preuss. Staatsb. (Bezirk Erfurt) Ausnahmefrachtsätze für Mineralölrückstände bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Februar 1898. (408)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Kohlen - Ausnahmetarif Nr. 9 vom 1. Mai 1895 kommt am 10. d. Mts. der 5. Nachtrag zur Einführung. (Gratis.) Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen, welche zu Schiff nach den elsässischen Rheinhafenstationen Lauterburg und Strassburg und von da mit der Eisenbahn nach Stationen der Reichsbahnen und der Wilhelm-Luxemburgbahn befördert werden.

Strassburg, den 7. Februar 1898. (409)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Durch Nachtrag I zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von preussischen etc. Stationen nach Frankreich über elsass-lothringisch-französische Grenzstationen, gültig vom 20. Januar d. J., sind mit Gültigkeit vom 15. Februar 1898 die Stationen Culm, Culmsee, Lessen, Mülheim a. Rh. und Mülheim a. Rh. Rh. aufgenommen worden. Diese Stationen und das deutsch-französische Abrechnungsbüreau ertheilen weitere Auskunft. (Gratis.)

Strassburg, den 5. Februar 1898. (410)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Unentgeltliche Beförderung von landwirthschaftlichen Bedarfsartikeln für die vom Hochwasser Geschädigten. Zur weiteren Unterstützung der von dem vorjährigen Hochwasser in den Provinzen Schlesien und Brandenburg unmittelbar Betroffenen wird die nach der Bekanntmachung vom 7. Oktober 1897 gewährte Frachtfreiheit für Saat- und Brotgetreide, Ess- und Saatkartoffeln, Futtermittel, Stroh, Heu und sonstige landwirthschaftliche Bedarfsartikel auch auf die Fälle ausgedehnt, in denen diese Artikel von dem beziehenden Landwirth aus eigenen Mitteln beschafft werden. Die frachtfreie Beförderung findet jedoch nur dann statt, wenn der Empfänger eine Bescheinigung des Kreislandraths beibringt, dass sein landwirthschaftlicher Betrieb durch das Hochwasser des Jahres 1897 schwer geschädigt und in seinem Bestande bedroht worden ist, dass die Sendung für den Verbrauch im eigenen Betriebe bestimmt ist, und dass die etwa zu gleichem Zwecke ihm aus öffentlichen oder privaten Mitteln durch die Unterstützungskomitees gewordenen Beihilfen nicht ausreichen. Unter dieser Voraussetzung erfolgt auch für bereits bezogene Sendungen auf Antrag eine Rückerstattung der Fracht.

Berlin, den 8. Februar 1898. (411)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. ist zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen und der Bregthalbahn sowie der Kaiserstuhlbahn vom 15. August 1893 der 2. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält die inzwischen eingetretenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und kann durch Vermittlung der Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Die Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, den 13. Februar 1898. (412)
Generaldirektion.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Anwendung des Ausnahmetarifes 2 des Tariftheiles II auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza. Für in der Zeit vom 15. Februar 1898 aus Russland unter Zollkontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführte und bis längstens 31. März 1898 von dort abbeförderte Getreide- etc. Transporte finden, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des Tariftheiles II vom 1. Januar 1897, namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollkontrole, Lagerung und Bahnaufsicht, und unter Ausschluss der sechsmonatigen Lagerungsfrist, von Nowosielitza (Bahnhof) transit nach den im rubrizirten Tarife aufgeführten Stationen die im Ausnahmetarife 2 im Verkehre von Nowosielitza (Bahnhof) transit enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 23 Cts. (Gold) pro 100 kg, im Kartirungswege Anwendung.

Diese Frachtbegünstigung wird aus Anlass der gegenwärtig in Nowosielitza bestehenden besonderen Verkehrsverhältnisse gewährt.

Wien, am 9. Februar 1898. (413)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr. Anwendung der Frachtsätze des Tariftheiles II, Heft 2, auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza. Für in der Zeit vom 15. Februar 1898 aus Russland unter Zollkontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführte und bis längstens 31. März 1898 von dort abbeförderte Getreide etc. Transporte finden, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des Tariftheiles II, Heft 2 vom 1. Januar 1896, namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollkontrole, Lagerung und Bahnaufsicht, und unter Ausschluss der sechsmonatigen Lagerungsfrist, von Nowosielitza (Bahnhof) transit nach den im rubrizirten Tarife aufgeführten deutschen Stationen die in den Tariftabellen dieses Tarifes im Verkehre von Nowosielitza (Bahnhof) transit in der Kolonne „A“ enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 19 ₰ für 100 kg, im Kartirungswege Anwendung.

Die vorbezeichnete Frachtbegünstigung wird aus Anlass der gegenwärtig in Nowosielitza bestehenden besonderen Verkehrsverhältnisse gewährt.

Wien, am 9. Februar 1898. (414)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-sächsischer und Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband. (Aenderung der Artikelverzeichnisse bei den Ausnahmetarifen Nr. 4.) Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird der Artikel „gedörrte Zwetschken (Pflaumen)“ aus den Ausnahmetarifen Nr. 4, nach welchen er bis jetzt als getrocknetes Obst tarifirte, ausgeschieden.

Es ist daher im Gütertarife Theil II des Triest-Fiume-sächsischen Verbandes auf Seite 14 im Artikelverzeichnisse und auf Seite 17 in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 4 (2. Zeile), sowie im Triest - Fiume - norddeutschen Verband-Gütertarife Theil II im Artikelverzeichnisse auf Seite 10 und in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 4 auf Seite 13 (Zeile 2 von oben) überall hinter den Worten: „Obst, getrocknetes“ hinzuzusetzen: „mit Ausnahme von gedörrten Zwetschken (Pflaumen).“

Wien, am 10. Februar 1898. (415)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Rumänien. (Ergänzung der besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen etc.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 tritt für den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen etc.) auf Seite 40 des Elbeumschlags-Tarifes für Rumänien folgende Ergänzung der „besonderen Bestimmungen“ ein:

„Für Sendungen von Gegenständen, welche ihrer Beschaffenheit nach unzweifelhaft den Artikeln dieses Ausnahmetarifes beizuzählen, im Frachtbriefe jedoch nicht gemäss den vorstehenden Bestimmungen deklarirt sind, gelangen bei Aufgabe in jeder Menge die Frachtsätze der Serie C Abtheilung a zur Anwendung.“

Wien, am 8. Februar 1898. (416)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
zugleich im Namen der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - russischer Grenzverkehr. Anwendung der Frachtsätze des Tariftheiles II Hett 2, auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza. Für in der Zeit vom 15. Februar 1898 aus Russland unter Zollkontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführte und bis längstens 31. März 1898 von dort abbeförderte Getreide- etc. Transporte finden, bei Aufgabe von bez. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des

Tariftheiles II Heft 2 vom 1. Januar 1897, namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollkontrole, Lagerung und Bahnaufsicht, und unter Ausschluss der sechsmonatigen Lagerungsfrist, von Nowosielitza (Bahnhof) transit nach den im rubrizirten Tarife aufgeführten deutschen Stationen, die in den Tariftabellen dieses Tarifes im Verkehr von Nowosielitza (Bahnhof) transit enthaltenen Frachtsätze, erhöht um 19 ₰ für 100 kg, im Kartirungswege Anwendung.

Die vorbezeichnete Frachtbegünstigung wird aus Anlass der gegenwärtig in Nowosielitza bestehenden besonderen Verkehrsverhältnisse gewährt.

Wien, am 9. Februar 1898. (417)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Anwendung der Frachtsätze des Tarifes, Theil II, Heft 2, auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza. Für in der Zeit vom 15. Februar 1898 aus Russland unter Zollkontrole per Achse nach Nowosielitza zugeführte und bis längstens 31. März 1898 von dort abbeförderte Getreide- etc. Transporte finden bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der sonstigen Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 2, vom 1. Januar 1896, namentlich in Hinsicht der Bestätigung über die Herkunft, Zollkontrole, Lagerung und Bahnaufsicht, und unter Ausschluss der sechsmonatigen Lagerungsfrist, die folgenden Frachtsätze von Nowosielitza (Bahnhof) transit im Kartirungswege Anwendung:

1. Nach den im rubrizirten Tarife auf den Seiten 13—23 aufgeführten österreichischen Stationen, die in der Kolonne A der Tariftabellen für Nowosielitza (Bahnhof) trs. enthaltenen Frachtsätze erhöht um 22 Heller pro 100 kg
2. Nach den auf Seite 24 aufgeführten Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn die für Nowosielitza (Bahnhof) trs. enthaltenen Frachtsätze erhöht um 22 Heller pro 100 kg.
3. Nach den auf Seite 24 aufgeführten Stationen der königl. ungar. Staatsbahnen die für Nowosielitza (Bahnhof) trs. enthaltenen Frachtsätze erhöht um . . . . 27 Heller pro 100 kg.

Diese Frachtbegünstigung wird aus Anlass der gegenwärtig in Nowosielitza bestehenden besonderen Verkehrsverhältnisse gewährt.

Wien, am 9. Februar 1898. (418)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für den preussisch-thüringischen Personen- und Gepäckverkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. März 1898 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und Preistafeln neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der preussischen Staats- und thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn andererseits. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst

Die in den Nachtrag aufgenommenen Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“ sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Erfurt, den 11. Februar 1898. (419)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt an Stelle des Tarifs für die direkte Beförderung von Personen, Hunden und Reisegepäck zwischen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn einerseits und Stationen der königl. Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Stettin und Danzig andererseits vom 15. April 1894 nebst Nachträgen ein neuer Tarif nebst den Bestimmungen über Beförderung von Leichen und Fahrzeugen in Kraft

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind genehmigt.

In einzelnen Verkehrsbeziehungen treten ganz unbedeutende Preiserhöhungen ein, auch sind neue Fahrpreise im Verkehr mit Gesundbrunnen, Frankfurt a/O., Guben, Swinemünde und einigen anderen Stationen zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau, hier, Lindenstrasse 29.

Stettin, den 11. Februar 1898. (420)
Direktion
der Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegene Haltepunkt Gross-Besten, welcher bisher dem Personen- und dem beschränkten Stückgutverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 10. Februar 1898. (421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf den Stationen der Strecken Börssum-Holzminden und Seesen-Herzberg werden vom 1. April d. J. ab Kupeefahrkarten nicht mehr ausgegeben. Die im diesseitigen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II vom 1. Februar 1897 auf den Seiten 14 (letzter Absatz) bis 16 (Ziffer 11 einschl.) als Zusatzbestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung unter IV A aufgeführte Tarifbestimmung über die Ausgabe von Kupeefahrkarten tritt am 1. April d. J. ausser Kraft.

Die Aufhebung der Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I. 2 derselben genehmigt worden.

Cassel, den 10. Februar 1898. (422)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Güter-, Personen- und Viehtarif, Theile I. Am 1. April 1898 werden unter Aufhebung

a) des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I vom 1. April 1894 nebst Nachträgen I bis VI,
b) des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil I vom 1. April 1895 nebst den Nachträgen I bis III,
c) des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I vom 1. April 1895 nebst Nachträgen I und II

herausgegeben:

1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,
2. ein neuer deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I,
3. ein neuer deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I.

In der äusseren Anordnung der Tarife ist eine Aenderung insofern eingetreten, als in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I die Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen als Eil- und Frachtgut, in den deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, die Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen als Gepäck sowie die Bestimmungen für die Beförderung von Leichen übergegangen sind. Der unter 3. aufgeführte Tarif hat infolge dessen nur für die Beförderung von lebenden Thieren Geltung. Die Tarifbestimmungen für Fahrzeuge haben zum Theil durchgreifende Aenderungen erfahren, die in einzelnen Fällen bei der Frachtberechnung für Lokomotiven, Tender und Dampfwagen zu Frachterhöhungen führen. Im übrigen werden durch die neuen Tarife durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Druckabzüge des Gütertarifs zum Preise von 0,50 ℳ, des Personentarifs zum Preise von 0,20 ℳ und des Viehtarifs zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück können von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 14. Februar 1898. (423)
Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1898/99 erforderlichen Piassavabesen, Haarbesen, Handfer, Scheuerbürsten, Schrubber, Kohlenkörbe, Kohlenkasten, Kohlenlöffel, Müllschippen und verschiedenen Handlaternen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
11. März d. J., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. März 1898.

Magdeburg, den 11. Februar 1898. (424)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Leder. Die Lieferung der bis Ende März 1899 erforderlichen 150 kg Sohlleder, 500 kg Geschirrleder, 400 kg Verdeckleder, 500 kg Rindleder zu Nähriemen und 1350 kg Maschinenriemenleder soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hier-

selbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar) bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

28. d. Mts, Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. k. Mts.

Magdeburg, den 9. Februar 1898. (425)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württbg. Staatseisenbahnen. Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. Folgendes Kleineisenzeug ist zur Lieferung zu vergeben:

40 000 Winkellaschen,
238 000 Laschenbolzen in 2 Sorten,
150 000 Schienennägel,
200 000 Unterlagsplatten,
242 000 Krampenplatten,
494 000 Schwellenschrauben.

Die Zeichnungen und Bedingungen, in welchen die einzelnen Sorten nach Stückzahl und Gewicht und mit den Lieferzeiten angegeben sind, liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von diesem auf Verlangen an die lieferungslustigen Werke abgegeben; in den diesbezüglichen Gesuchen sind die Befestigungsmittel, die geliefert werden wollen, zu bezeichnen.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Kleineisenzeug" versehen, spätestens bis Sonnabend, den 26. Februar Mittags 12 Uhr beim Centralbüreau der Generaldirektion einzureichen; am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr findet die Offert-Eröffnung statt. (426 R. M.)

Stuttgart, den 10. Februar 1898.

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Balz.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

15 Stück normalspurige offene Güterwagen (Normalien der preussischen Staatsbahnen) hat sofort bis zum 1. Oktober d. J. leihweise abzugeben (427)

Die Direktion
der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn
in Hildesheim.

Anzeigen.

Patentirte auswechselbare Piassavabesen

(Weichenbesen für Eisen- u. Strassenbahnen) verbesserter Bauart mit dauerhaftem Blechgehäuse u. starkem Piassava, das Gehäuse für mehrere Besenbündel benutzbar. Billige Preise. Näheres durch

Jul. Zenker,
Dresden A., Holbeinstr. 18.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser . . . . à ℳ 10.50
Universal-Handprofillehre . à ℳ 15.—
Hand-Ladelehre . . . . . à ℳ 90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen . . . . à ℳ 290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 68/64.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Remscheider Eisenbauanstalt und Wellblechfabrik
C. Erlinghagen in Remscheid.

Eisenkonstruktionen jeder Art,
ferner **Wellblechbuden, Stahlblechrollläden u. s. w.**

SPEZIALITÄT:
pat. Wellblechbedachungen nach D.R.P. No. 92622 für jede Dachneigung bis 1:20.

Kgl. Pr. silberne

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

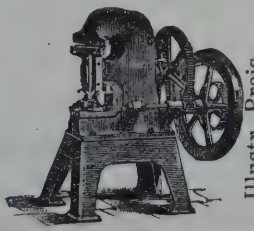
Kgl. Pr. goldene

Maschinenfabrik und Eisengiesserei.
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

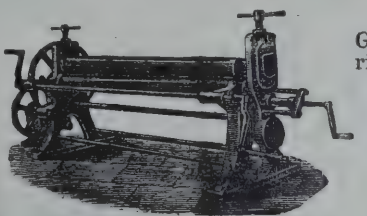
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

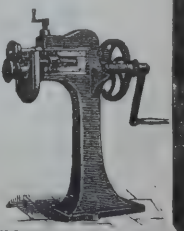
Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen**, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Patentverkauf oder Licenzertheilung.

Der Inhaber des D. R. P. Nr. 81817, „Warnschlag für Eisenbahnen" betreffend, wünscht an inländische Fabrikanten seine Patentrechte abzutreten oder Fabrikationslicenz zu ertheilen, und bittet gefl. Anerbieten an den beauftragten Patentanwalt Robert R. Schmidt in Berlin, Potsdamerstr. 141, gelangen zu lassen.

Patentverkauf oder Licenzertheilung.

Der Inhaber des D. R. P. Nr. 82021, „Vorrichtung zum Anstellen von Luftdruckbremsen oder dergl. vom Bahnkörper aus" betreffend, wünscht an inländ. Fabrikanten seine Patentrechte abzutreten oder Fabrikationslicenz zu ertheilen, und bittet gefl. Anerbieten an den beauftragten Patentanwalt Robert R. Schmidt, Berlin, Potsdamerstr. 141, gelangen zu lassen.

Handgeschmiedete Schienennägel

liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
immozheim, Post Weilderstadt.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen,

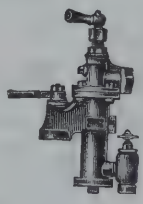
Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die
Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.
Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus"
oder Elevatorbetrieb



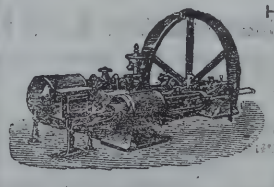
Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE. BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau
HAUPT-SPECIALITÄT
seit 1883:



Moderne Dampfmaschinen
von 4 bis 200 Pferdestärken
sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.
Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

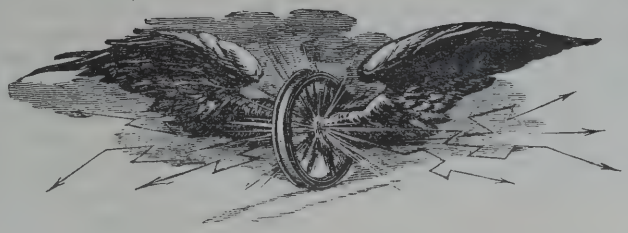
Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 14. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Februar 1898.

Inhalt:

Die Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit usw.
Fahrstrassensicherungen auf Bahnhöfen durch Handverschlüsse (System Picard u. Bouré).
Kanal- u. Eisenbahnpolitik in Frankreich.
Zusammenstellbare Rundreisen in Frankreich.
Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Belohnungen f. Abwendung betriebsgefährl. Ereignisse. — Wagenmangel. — Bestände an Baufonds der preuss. Eisenbahnverwaltung. — Vertrauensvotum d. preuss. Herrenhauses f. d. Minister d. öffentl. Arbeiten. — Berathung d. preuss. Eisenbahnetats i. d. Budgetkommission des Abgeordnetenhauses. — Berliner Vorortverkehr. — Rest des bayer. Eisenbahnetats. — Gesetzentwurf, betr. Beschaffung v. Geldmitteln f. d. Eisenbahnbau u. für ausserordentl. Bedürfnisse der württemb. Verkehrsanstalten. — Kleinbahnen in Hohenzollern. — Lohnzahlungen an Arbeiter d. württbg. Verkehrsanstalten bei Arbeitsversäumnissen. — Stationsbeleuchtung unter Anwendung einer Gaserzeugungsmaschine. — Sächs. Staatsbahnen u. die tschechische Sprache. — Neuer Hauptbahnhof in Dresden. — Allgem. deutsche Kleinbahngesellschaft. — Nachtheile d. künstlichen Wasserstrassen. — Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- u. Kanalschifffahrt. — Verein Berliner Lokomotivführer.
Oesterreich-Ungarn: Aus den Landtagen. — Einnahmen in d. 1. Dekade Februar. — Dienstpragmatik für die Kaiser Ferdinands-Nordb. — Lokalbahn Chrudim-Holics. — Berathung des Staatsvoranschlags im ung. Abgeordnetenhause.
Vereins-Ausland: Schweizer Eisenbahn-Verstaatlichungsfrage. — Genua-Piacenza. — Tunnel des Col du Tenda. — England u. d. Ausfuhrtarife d. deutschen Bahnen. — Schwed. Staatsbahnen. — Portugiesische Bahnen. — Güterbewegung auf d. russ. Bahnen in 1897. — Verbind. der centralasiatischen russ. Besitzungen mit Russland. — Russ. Kleinbahngesellschaft. — Ukolowo-Zweigbahn. — Kommissionsweise Abfertigung von Eisenbahnsendungen. — Erleichterung des Heutransports. — Sibirische E. u. chinesische Ostbahn. — Eisenb. Kiaotschau-Itschau. — Eisenbahnen in Deutsch-China. — Chinesischer Bahnbau. — Persische Anleihe f. Eisenbahnen. — Vanderbilt-Eisenbahnen. — Massenzug nach Klondyke. — Schwebebahnen am Kongo.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Die Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit usw.

Die Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst auf den preussischen Staatseisenbahnen, die dem Landtage vorgelegt worden ist, hat in der Tagespresse in manchen Punkten eine so schiefe Beurtheilung erfahren, dass es angemessen erscheint, diese „Kritiken“ einer sachverständigen Nachprüfung zu unterziehen. Es ist ergötzlich zu beobachten, wie sich bei dem Versuche der Widerlegung des am Schlusse der Denkschrift gethanen Ausspruchs: Beunruhigung und Vorurtheile beruhten zum Theil „auf mangelnder Kenntniss der Dinge“, von neuem ein recht erklecklicher Mangel an Sachverständniss zu erkennen gibt, der besonders bei Besprechung der in der Denkschrift angestellten Vergleiche mit den Eisenbahnen anderer Länder zu Tage tritt. Es war bekanntlich dort darauf hingewiesen worden, dass sich die Zahl der Unfälle in verschiedenen Eisenbahngebieten nur vergleichen lasse, wenn deren Zählung nach wenigstens annähernd gleichen Grundsätzen erfolge; da diese Grundsätze aber in Deutschland, England und Frankreich erheblich von einander abweichen, sei ein Vergleich bezüglich der Unfallzahl zwischen diesen Ländern nicht angängig. Diese Thatsachen sollten jedem, der Anspruch darauf machen will, etwas von der Eisenbahnstatistik zu verstehen und die Vorschriften über ihre Zusammentragung zu kennen, nicht fremd sein. Nun wird aber — z. B. in der „Nationalzeitung“ vom 19. und 26. Januar — gerade aus diesem sachlich sehr berechtigten Verzicht auf einen Vergleich mit Frankreich und England bezüglich der Unfallzahl für die preussische Staatseisenbahnverwaltung ein Strick gedreht und „die ganze in der Denkschrift bezüglich der Unfallstatistik befolgte Methode“ für höchst bedenklich erklärt. Zur Begründung wird behauptet: „Wenn man z. B. das Reglement vom 8. September 1880, nach welchem die französische Eisenbahnunfallstatistik aufgestellt wird, sowie

die denselben beigegebenen Formulare aufmerksam mit den Vorschriften der deutschen Unfallstatistik vergleicht, so ergeben sich nur für die praktische Handhabung in der Aufstellung der beiderseitigen Statistik schliesslich so geringe Unterschiede, dass in der That nicht einzusehen ist, weswegen die Zahlen der von der französischen Statistik publizirten „Eisenbahnunfälle" sich mit deutschen Zahlen nicht vergleichen lassen sollten." Aber gerade wer diese Bestimmungen und Formulare wirklich aufmerksam mit den deutschen Grundzügen vergleicht, wird das rasch einsehen, vorausgesetzt, dass er auch nur einen Schimmer von den Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes hat; aber vielleicht hat es dem Schreiber jener Zeilen an diesem Schimmer oder der nöthigen Aufmerksamkeit gefehlt. Denn in Frankreich werden für die zu veröffentlichende Statistik nur gezählt:

1. die in den Hauptgleisen eintretenden Unfälle an Zügen und Betriebsmitteln, wenn sie die Tödtung oder Verletzung von Personen oder eine solche Beschädigung der Betriebsmittel zur Folge haben, dass diese in die Werkstätten übergeführt werden müssen und
2. die Verletzungen von Personen bei anderen als den zu 1 genannten Unfällen, soweit sich diese nur im eigentlichen Eisenbahnbetriebe zutragen und solcher Natur sind, dass sie überhaupt nur in einem Betriebe dieser Art vorkommen können.

In England sind zu melden:

1. jeder Unfall, der den Tod oder eine Verletzung von Personen herbeiführt,
2. jeder Zusammenstoss von Zügen, wenn einer der Züge ein Personenzug ist,
3. jede Entgleisung eines Personenzuges oder eines Theiles eines solchen,
4. sonstige Unfälle schwerer Art, die nach ihrer Art von Zeit zu Zeit vom Handelsamte, behufs ihrer Meldung, besonders bezeichnet werden sollen.

Ausführungsbestimmungen zu 4 sind aber nicht bekannt geworden.)

In Deutschland werden aber gezählt alle Unfälle an Zügen (einschliesslich der Güter-, Arbeitszüge usw.), auch solche die weder Verletzungen von Personen noch Beschädigungen von Betriebsmitteln im Gefolge haben, jedes Ueberfahren von Fuhrwerken auf Uebergängen, also auch dann, wenn dabei keine Personen zu Schaden kommen und endlich auch alle diejenigen Unfälle beim Rangirverkehr in Haupt- und Nebengleisen bei denen nur ein sachlicher Schaden — im Gesammtbetrage von mehr als 1000 ℳ — eintritt.

Die Zahl der Unfälle, die hiernach in Deutschland gegenüber Frankreich und England mehr zu melden sind, ist aber nicht unerheblich. Greift man z. B. die Monate September und Dezember v. J. heraus, und untersucht die einzelnen auf den preussischen Staatsbahnen zur Meldung gekommenen Unfälle nach den französischen Bestimmungen, so würden im September von den thatsächlich gemeldeten 141 Unfällen nur 99, also um 30 % weniger, und im Monat Dezember statt 188 nur 150 Unfälle, also 20 % weniger, im Durchschnitt der beiden Monate somit 25 % weniger zu melden gewesen sein. Nun sind aber im Jahrzehnt 1886/87—1895/96 Unfälle gemeldet:

	auf den preussischen Staatsbahnen	auf den französischen Bahnen d'intérêt général*)
im ganzen	19 669	18 955
und im Durchschnitt auf 1 000 000 Zugkm .	9,7	7,4

Ermässigt man die preussischen Zahlen um 25 %, so erhält man 14 752 und 7,4, so dass man jedenfalls aus diesen Zahlen nicht auf eine geringere Unfallzahl in Frankreich schliessen kann. Die grössere Unfallgefahr bei unseren westlichen Nachbarn erhellt aber sehr deutlich aus der grösseren Zahl der bei Unfällen verunglückten Reisenden, und wenn demgegenüber darauf hingewiesen worden ist, dass diese Zahlen ausser vom Zufall auch vom Temperament der reisenden Bevölkerung abhänge, weil in den statistischen Zahlen auch diejenigen verunglückten Reisenden einbegriffen seien, die durch eigene Unvorsichtigkeit zu Schaden kommen („Nationalzeitung" vom 26. Januar), so liegt darin zwar viel unfreiwillige Komik, aber kein stichhaltiger Einwand. Denn der Zufall, der allerdings bei den einzelnen Unfällen eine grosse Rolle spielt, gleicht sich für eine längere Reihe von Jahren aus, und die durch eigenes Verschulden, also namentlich durch Ungeschicklichkeit, eintretenden Verunglückungen werden unter sonst gleichen Verhältnissen um so zahlreicher sein, je schwerfälliger eine Bevölkerung ist. Dass unsere westlichen Nachbarn aber schwerfälliger wären als wir, ist wohl noch niemals behauptet worden. Thatsächlich aber ist auch die Zahl der ohne eigenes Verschulden verunglückten Reisenden während der vorgenannten 10 Jahre auf den französischen und noch mehr auf den englischen Bahnen erheblich grösser als auf den preussischen Staatsbahnen, denn es kamen hiervon:

	auf eine Million Reisende	auf eine Million Zugkm der zur Personenbeförderung dienenden Züge
bei den preussischen Staatseisenbahnen .	0,23	0,54
„ den französischen Bahnen	0,73	1,18
„ den englischen Bahnen	0,77	2,28

Das Verhältniss von Preussen zu Frankreich war also 1 : 3,2 bezw. 1 : 2,2 und zu England 1 : 3,3 bezw. 1 : 4,2. In demselben Zeitraum kamen aber auf 1 Zugkm der zur Personenbeförderung dienenden Züge in Preussen 64, in Frankreich aber nur 53 Personenkm. Für England kann leider diese Zahl nicht ermittelt werden, weil die Statistik keine Auskunft über die Leistungen an Personenkilometern gibt. Wenn aber in einer langen Reihe von Jahren auf dem einen Eisenbahnnetz trotz schwächerer Zugbesetzung mehr Reisende verunglücken, als auf einem anderen, so ist das nur aus einer grösseren Zahl von Unfällen, also aus geringerer Betriebssicherheit zu erklären.

Zu ähnlichen Ergebnissen kommt man, wenn man die Zahl der verunglückten Reisenden auf die Zahl der gemeldeten Unfälle zurückführt. Es kamen nämlich im Durchschnitt der genannten 10 Jahre auf je 100 Unfälle bei den:

	preussischen Staatseisenbahnen		Eisenbahnen in Frankreich		England
im ganzen verunglückte Reisende	6,6		18,5		96,9
Verhältniss	1	:	2,9	:	14,7
unverschuldet verunglückte Reisende . .	3,2		10,5		40,0
Verhältniss	1	:	3,3	:	12,5

Auch diese Zahlen zeigen deutlich, dass in den genannten Nachbarländern erheblich weniger Unfälle gemeldet werden, als in Deutschland.

Weiter wird an derselben Stelle bemängelt, dass, gewissermaassen zur Täuschung der Leser, die Unfallzahlen des Sommers 1897 nur für die 6 Monate April—September mit den 5 Vorjahren in Vergleich gestellt seien, während die „von der Denkschrift nicht mehr berücksichtigten Monate Oktober und November 1897 keineswegs eine Abnahme, sondern vielmehr eine bedauerliche Zunahme der Unfälle erkennen lassen." Ganz richtig, diese Zunahme ist vorhanden, sie tritt aber alle Jahre regelmässig auf und ist im Jahre 1897 zufälliger Weise geringer als im Durchschnitt der 5 Vorjahre, namentlich auch geringer als in den 2 unmittelbar vorher gehenden Jahren, die bezüglich der Unfallzahl eine bisher noch nie erreichte Tiefe einnehmen. Denn die Zahl der in den genannten 8 Monaten vorgekommenen Unfälle, bezogen auf die geleisteten

*) Die Gesammtheit der französischen Bahnen kann leider nicht zum Vergleich herangezogen werden, weil in der französischen Statistik für die Bahnen d'intérêt local für mehrere Jahre alle Angaben über Unfälle fehlen.

Zugkilometer aller Züge, zeigt gegenüber den 6 Monaten im Jahre:

	1897	1896	1895	im Durchschnitt der Jahre 1892—1896
eine Zunahme von .	7,1 %	11,7 %	11,6 %	8,6 %

Mit der erwähnten Kritik ist also weder etwas gegen die Ausführungen der Denkschrift, noch zu Gunsten der Sachkenntniss des Kritikers erwiesen.

Diese wird in den Augen eines sachverständigen Lesers auch dadurch nicht gewinnen, dass behauptet wird, die Unterscheidung der französischen Bahnen in solche d'intérêt général und d'intérêt local sei verwaltungsrechtlicher, die Unterscheidung der deutschen Bahnen in Haupt- und Nebenbahnen dagegen nur verkehrstechnischer Natur; denn bekanntlich hat letztere Unterscheidung mit dem Verkehr gar nichts zu thun, sie erfolgt vielmehr auf Grund bestimmter gesetzlicher Vorschriften nach der Art der Verwaltung und des Betriebes der Bahnen.

Es wäre ja gewiss sehr erfreulich, wenn man in allen Dingen immer das gesammte Eisenbahnnetz der verschiedenen Länder mit einander vergleichen könnte. Aber leider ist die Statistik der Nachbarländer unvollständiger, als die Deutschlands, sodass diese Vergleiche manchmal eingeschränkt werden müssen. Das gilt z. B., wie schon vorhin in der Fussnote bemerkt, bezüglich der Unfallstatistik der französischen Bahnen d'intérêt local; das ist um so bedauerlicher, als sich die auf die geleisteten Personenkilometer reduzirte Zahl der verunglückten Reisenden nach dem Durchschnitt der Jahre, für die Unfallangaben vorhanden sind, mit 0,074 fast doppelt so hoch stellt, als die 0,039 betragende entsprechende Zahl bei den Bahnen d'intérêt général. Die französischen Zahlen würden sich also kaum zu Ungunsten Preussens verschoben haben.

Wo der Vergleich zwischen den Gesammtnetzen möglich ist, sollte er aber auch gemacht werden, und wenn das in der Denkschrift bezüglich der Ausrüstung mit 2 Gleisen geschieht, so erscheint das mit Rücksicht darauf, dass sich unter den preussischen Nebenbahnen nicht wenige befinden, die in Frankreich als Bahnen d'intérêt local gelten würden, jedenfalls richtiger, als wenn die Kritiker allen preussischen Staatsbahnen nur die französischen Bahnen d'intérêt général gegenüberstellen, — gewiss nicht, um die französischen Verhältnisse auf Kosten der heimischen leuchten zu lassen, nein, nur um „die Beschönigung der heimischen Zustände auf das richtige Maass zurückzuführen!“ Sehen wir näher zu, wie das geschieht.

In der „Nationalzeitung“ vom 19. Januar wird für die preussischen Staatsbahnen die Ausstattung mit 2. Gleisen im Verhältniss zur kilometrischen Leistung an Zugkilometern für 1886/87 und 1895/96 zu 1 : 18 914 und 1 : 21 374 angegeben und daraus eine Abnahme dieser Ausstattung um 13 % gefolgert und in Nr. 53 wird geradezu behauptet, unter Berücksichtigung der erfolgten Steigerung des Verkehrs sei die Länge der Doppelgleise seit 1886/87 um 13 % schwächer geworden, während „die mit den preussischen Staatsbahnen allein vergleichbaren französischen Bahnen d'intérêt général bei einer um 4—5 % grösseren absoluten Ausstattung mit Doppelgleisen eine um mehr als 1/3 kleinere Verkehrsleistung zu bewältigen“ hatten. Gerade in der hier beliebten Rechnungsart und Gegenüberstellung zeigt sich so recht deutlich die „zweifelsfreie Methode“ des Herrn Kritikers; denn hätte er die für Preussen angestellte Rechnung auch auf die französischen Bahnen ausgedehnt, anstatt sich bezüglich dieser auf unbewiesene und aus der Statistik nicht zu beweisende Behauptungen zu beschränken, so würde er zu einem anderen Ergebniss gekommen sein; aber dadurch hätte vielleicht das Bestreben: „die Beschönigung der heimischen Zustände auf das zulässige Maass zurückzuführen“ gelitten. Die Ausstattung mit 2. Gleisen im Verhältniss zur kilometrischen Leistung an Zugkilometern betrug nämlich:

	1886	1895	sie nahm also ab um
auf allen französischen Bahnen	1 : 17 232	1 : 20 350	18,1 %
„ den französischen Bahnen d'intérêt général	1 : 17 153	1 : 19 630	14,4 %

Im Durchschnitt der betrachteten 10 Jahre kamen auf 1 km Betriebslänge an Zugkilometern:

bei den preussischen Staatsbahnen	8 095,
„ allen französischen Bahnen	7 090,
„ den französischen Bahnen d'intérêt général .	7 480.

Diese letzteren Zahlen geben also ein Verhältniss von 1 : 0,87 : 0,92. Inwiefern daher die französischen Bahnen — selbst dann, wenn man unberechtigter Weise nur die Bahnen d'intérêt général zum Vergleiche heranzieht — eine um mehr als 1/3 kleinere Verkehrsleistung zu bewältigen hatten, ist unerfindlich und wenn bei den preussischen Staatsbahnen „die Länge der Doppelgleise seit 1886/87 um 13 % schwächer geworden ist“, so ist diese Schwächung bei den französischen Bahnen 14,4 % bezw. 18,1 %, aber das verschweigt der Kritiker!

Beiläufig bemerkt beweisen natürlich solche Rechnungen überhaupt sehr wenig für und wider die bessere Ausstattung mit Doppelgleisen, denn die Nothwendigkeit zu deren Anlage ist, wie jedem Sachkenner bekannt ist, nicht ausschliesslich, ja oft kaum vorzugsweise von der absoluten Belastung der Strecke mit Zügen abhängig, sondern die Zahl und Entfernung der Ausweichestellen, deren Ausstattung mit Gleisen, die Dichtigkeit der Zugfolge zu gewissen Tageszeiten, besonders aber die Neigungsverhältnisse der Bahn und die an die Strecke zu stellenden Forderungen im Interesse der Landesvertheidigung spielen oft eine wichtigere, ja sogar eine ausschlaggebende Rolle. Nach alle dem kann wohl dem Leser das Urtheil darüber überlassen werden, ob die „Methode“ der Denkschrift oder die des Kritikers zu stärkeren Bedenken herausfordert.

Es ist gewiss richtig, dass die Unfallgefahr auf einer Bahn um so grösser ist, je stärker ihr Verkehr ist, ja dass die Unfallgefahr bei gleichen Betriebseinrichtungen sogar stärker zunehmen wird, als der Verkehr. Nun ist die Verkehrsbelastung der preussischen Staatsbahnen im Durchschnitt aller Linien — also einschl. aller Nebenbahnen — grösser, als die aller deutschen Bahnen zusammengenommen, auch stärker als diejenige des Gesammtnetzes des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie der französischen Bahnen d'intérêt général, denn die Zahl der Zugkilometer auf 1 km Betriebslänge verhält sich wie: 1 : 0,90 : 0,79 : 0,92. Die trotz der grösseren Verkehrsdichtigkeit des preussischen Gesammt-Staatsbahnnetzes beobachtete geringere, auf die Verkehrseinheiten bezogene Unfallzahl soll aber gleichwohl nach gewissen Sachverständigen auf die „Schienenarmuth des östlichen Theiles der preussischen Monarchie“ zurückzuführen sein („Deutsche Ztg.“ vom 15. Januar), ja es gewinnt aus der betreffenden Fassung sogar den Anschein, als ob die betreffenden Sachkenner die grössere durchschnittliche Verkehrsdichtigkeit der preussischen Staatsbahnen auf diese „Schienenarmuth“ zurückführen wollten. Es kann wohl kaum eine Argumentation geben, die noch erheiternder zu wirken vermöchte als diese. Aber wir wollen einmal dem Rathschlage der betreffenden Kritiker folgen und Preussen in West- und Ostelbien theilen. Beiläufig bemerkt verräth auch der Vorschlag zu dieser Theilungslinie sehr viel Sachkenntniss über die Verkehrsverhältnisse, da bekanntlich die Eisenbahnen Schlesiens und der ganzen Zone von hier bis nach Schleswig-Holstein hin zu den stärkst belasteten gehören. Da stellt sich denn heraus, dass z. B. im Durchschnitt der Jahre 1895 und 1896 in den 11 Direktionsbezirken Westelbiens die Zahl der Unfälle pro Zugkilometer allerdings um 4,8 % höher, die Zahl der verunglückten Reisenden und Bediensteten zusammengenommen dagegen um 16,5 % niedriger war, als im Durchschnitt aller preussischen Bahnen. Nach der „Denkschrift“ war aber im Durchschnitt der dort behandelten Jahre die Unfallzahl pro Zugkilometer auf allen deutschen und allen Vereinsbahnen um 15,9 % und 17,8 % höher, als auf allen preussischen Bahnen.

Also auch mit diesem Versuch, eine besondere „Kenntniss der Dinge“ zu zeigen, ist es nicht weit her.

Fahrstrassensicherungen auf Bahnhöfen durch Handverschlüsse.

(System Picard und Bouré.)

Die Anwendung von Weichenstell- oder Verriegelungswerken mit den zugehörigen Blockeinrichtungen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrtswege für die Züge auf Bahnhöfen (Fahrstrassen) erfordert einen beträchtlichen Kostenaufwand und muss daher meist auf solche Fälle beschränkt bleiben, wo man mit einfacheren Mitteln nicht auskommt. Andernfalls begnügt man sich vielfach mit Herstellung der in der Betriebsordnung geforderten Abhängigkeit zwischen dem Mastsignal und den in der zugehörigen Fahrstrasse liegenden spitzbefahrenen Weichen. Die sogenannten feindlichen Weichen und die zum Abschluss der Nebengleise dienenden Gleissperren werden dann durch einfache Handverschlüsse in der schützenden Lage festgehalten.

Auf Nebenbahnen, für welche die Bahnordnung nur die Ausrüstung der spitzbefahrenen Weichen mit Weichensignalen oder deren sicheren Verschluss fordert, wo auch häufig die Mastsignale fehlen, ist man vielfach auf Handverschlüsse allein angewiesen.

Wenn auch bei gewissenhafter Benutzung der Verschlüsse eine Sicherung der Fahrstrassen wohl möglich ist, so liegt doch in dieser Art der Sicherung bei nicht völliger Zuverlässigkeit der Bediensteten eine nicht zu unterschätzende Gefahrquelle. Namentlich hält es schwer, den unteren Bediensteten die Bedeutung des Verschlusses der feindlichen Weichen und der Gleissperren zum Verständniss zu bringen. Es fehlt eben für die verschiedenen Verschlüsse und Schlüssel, welche zu einer Fahrstrasse gehören, die Vereinigung zu einem einheitlichen Ganzen, der Zwang der Abhängigkeit.

Die Verwaltung der französischen Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist, wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen, seit langer Zeit bestrebt, die erwähnte Gefahr thunlichst zu vermindern, also auch dort, wo die Einfachheit der Betriebs- und Bahnhofsverhältnisse eine Stellwerksanlage zu kostspielig erscheinen lässt, bei Benutzung von Handverschlüssen nach Möglichkeit Sicherheit zu schaffen.

Den ersten Schritt auf diesem Wege that der betriebsleitende Beamte der Gesellschaft, Ingenieur Picard, indem er ein Verschlusssystem mit Vorhängeschlössern ersann und auf sämmtlichen Linien einführte, das zwar noch keine unbedingte thatsächliche Sicherheit bot, aber doch durch planmässige Zusammenfassung der für jede einzelne Fahrstrasse herzustellenden Sicherungen den Bediensteten das Verständniss für dieselben wesentlich erleichterte.

An sämmtlichen zur Sicherung einer Fahrstrasse in Frage kommenden Weichen und Gleissperren wurden Schlösser angebracht, zu denen nur ein einheitlicher Schlüssel passte und vorhanden war. Es gab also auf jedem Bahnhofe so viele unter sich verschiedene Schlüssel, als Ein- oder Ausfahrtswege vorhanden waren. Die Schlüssel befanden sich in den Händen des Weichenstellers, so lange die Signale auf „Halt“ standen, oder bei fehlenden Mastsignalen die Ein- bezw. Ausfahrt eines Zuges nicht zu erwarten war. Bevor der diensthuende Stationsbeamte den Auftrag zur Fahrtstellung eines Mastsignals ertheilte bezw. sobald ein Zug zu erwarten war, hatte der Weichensteller diesem Beamten den zu der betreffenden Fahrstrasse gehörigen Schlüssel auszuhändigen, selbstverständlich nach vorangegangenem pflichtmässigen Verschluss aller in Frage kommender Weichen usw. Erst nach Wiederherstellung des Haltsignals bezw. Vollendung der Ein- oder Ausfahrt durfte der Schlüssel zum Freimachen der verschlossenen Weichen usw. dem Weichensteller wieder ausgegeben werden.

Es ist klar, dass diese Sicherung in der That nur Anspruch auf die Bezeichnung als moralische Sicherung (enclenchement moral) verdient, d. h. als eine solche, die auf der Zuverlässigkeit des mit dem Verschliessen usw. beauftragten Weichenstellers beruht. Wichtig ist aber, dass für jede Fahrstrasse nur ein Schlüssel vorhanden war, der, in zweckmässiger Weise gekennzeichnet, den Weichensteller ohne weiteres auf das in jedem Falle zu Veranlassende hinwies und in die Hand des Stationsbeamten gelegt, während der noch nicht vollendeten Ein- bezw. Ausfahrt eines Zuges die Verfügung über die Weichen usw. jedem Unbefugten entzog.

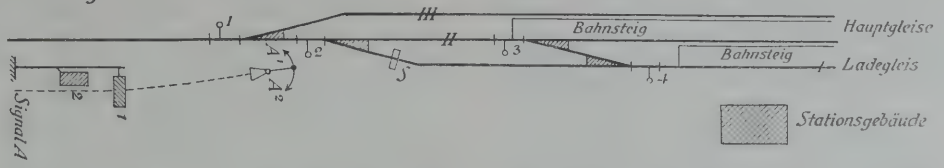
Die Mängel dieses Systems zu beseitigen, ist einem höheren Betriebsbeamten der genannten Gesellschaft, dem Oberinspektor Bouré, gelungen, der die moralische Sicherung in eine materielle (enclenchement matériel) umgewandelt hat. Er ersetzte die Vorhängeschlösser durch kleine handliche Vorrichtungen, die im wesentlichen aus einer Kramme und einem mit dem Signal- oder Weichenhebel bezw. der Gleissperre festvernieteten Verschlussstück bestehen. Die Kramme ist durch eine Kette an einen festen Punkt sicher angeschlossen und mit einem Schloss versehen, mittelst dessen sie mit dem Verschlussstück untrennbar verbunden werden kann. Wenn der Schlüssel aus dem Schloss entfernt ist, hängen Kramme und Verschlussstück sicher zusammen und die Hebel bezw. Gleissperren sind festgelegt; wenn dagegen das Schloss geöffnet und die Kramme von dem Verschlussstück getrennt ist, so sind zwar die Hebel usw. frei, aber der Schlüssel lässt sich nicht aus dem Schloss entfernen. Aehnliche Vorrichtungen sind auch bei uns seit längerer Zeit bekannt (Weichenverschlüsse von Schwarz, Klaus usw.), aber das Wesentliche an Bouré's System ist, dass auch die Signalhebel mit solchen Verschlussvorrichtungen versehen sind, und dass für jeden Ein- oder Ausfahrtsweg ein sinnreich eingerichtetes Hauptschloss vorhanden ist. Dasselbe wird bei dem diensthuenden Beamten aufbewahrt, dient selbst nicht zum Verschliessen irgend welcher Vorrichtungen, sondern hat lediglich den Zweck, die Freigabe des Signals von dem vorherigen Verschlusse der zugehörigen Weichen usw. mechanisch abhängig zu machen, sowie umgekehrt die Lösung der Verschlüsse an den Weichen usw. erst nach Stellung des Signals auf „Halt“ zu ermöglichen. Das Hauptschloss nimmt daher nicht nur den Signalschlüssel auf, sondern hat ausserdem noch passende Schlüssellöcher für die sämmtlichen Schlüssel der zu dem betreffenden Signal gehörigen Weichen usw. Es besteht in dem Schlosse eine Abhängigkeit derart, dass der Signalschlüssel aus dem Hauptschlosse sich erst entfernen lässt, wenn die Schlüssel der zugehörigen Weichen usw. in die übrigen Schlüssellöcher gesteckt und durch Umdrehen dieser Schlüssel die Hindernisse in dem Schlosse beseitigt sind, welche dem Ausziehen des Signalschlüssels entgegen stehen. Ist aber letzterer aus dem Schlosse entfernt, so sind die Weichenschlüssel festgelegt. Mit dem Signalschlüssel lässt sich nun der an dem Signalhebel angebrachte Verschluss öffnen, und das Signal wird zur Fahrtstellung frei. Solange indessen diese besteht, lässt sich der Signalschlüssel nicht aus dem Hebelverschluss ziehen; das ist erst möglich, nachdem das Signal wieder auf „Halt“ gestellt und der Hebel ordnungsmässig verschlossen ist. Nunmehr können selbstverständlich unter Benutzung des Signalschlüssels im Hauptschloss die Schlüssel zu den Weichen usw. wieder frei gemacht werden, nach deren Entfernung aus dem Hauptschloss der Signalschlüssel von neuem festgelegt wird.

Das System möge an dem einfachen Beispiel einer Haltestelle auf eingleisiger Bahn (s. Skizze 1) näher erläutert werden (g bedeutet den geraden, k den gekrümmten Weichenstrang). Für die Fahrt A^1 sind zu verschliessen die Weichen $1g$, $2g$ und $3g$ als befahrene, die Weiche $4g$ als Gefahrweiche, der Sperrklotz S zur Verhinderung des Ablaufens von Wagen aus dem Ladegleis, für die Fahrt A^2 die Weiche $1k$ als befahrene, Weiche $4g$ als Gefahrweiche, Klotz S wie vor. Der Signalverschluss A^1 verhindert das Umstellen des als Umschlagshebel gedachten Signalhebels nach links, der Signalverschluss A^2 desgleichen nach rechts. Die Hauptschlösser A^1 und A^2 haben also die nebenstehend schematisch dargestellten Formen, wobei die Stellung der jeweilig festgehaltenen Schlüssel punktirt angedeutet ist.

Will der Stationsbeamte den Auftrag zum Ziehen des Signals A^1 ertheilen, so übergibt er dem Signalwärter an Stelle

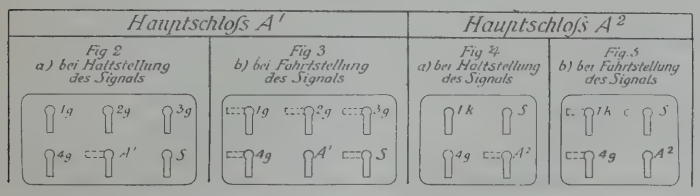
des sonst üblichen schriftlichen oder Blockbefehls das Hauptschloss A^1, in welchem nur der Signalschlüssel A^1 steckt (s. Skizze 2). Bevor dieser ausgezogen werden kann, müssen erst die Schlüssel $1g$, $2g$, $3g$, $4g$ und S in das Hauptschloss gesteckt

Fig. 1.



und umgedreht werden. Das ist nur nach vorherigem ordnungsmässigen Verschlusse der Weichen 1—4 und der Gleissperre S möglich. Dadurch, dass nunmehr der Signalschlüssel A^1 ausgezogen und zum Freimachen der Hebelbewegung A^1 benutzt wird, werden die übrigen Schlüssel im Hauptschlosse unbeweglich (s. Skizze 3). Bei Fahrtstellung von A^1 lässt sich aber auch der Schlüssel A^1 aus der Verschlussvorrichtung des Signalhebels nicht entfernen.

Wird nach vollendeter Einfahrt das Signal auf „Halt" gestellt, so wird auch nach Verschluss des Hebels der Signalschlüssel wieder frei, der nunmehr im Hauptschlosse zum Freimachen der Schlüssel $1g$ bis $4g$ und S benutzt werden kann. Mit dem durch Freimachen dieser Schlüssel im Hauptschlosse



wieder festgelegten Signalschlüssel A^1 gibt der Weichensteller das Schloss an den Stationsbeamten zurück. Die Weichen usw. sind nunmehr für alle Rangirbewegungen frei.

Aehnlich verhält es sich bei der Fahrt A^2 mit dem Hauptschloss A^2, durch welches die gleichzeitige Benutzung des Signalschlüssels A^2 einerseits und der Schlüssel $1k$, $4g$, S andererseits völlig ausgeschlossen wird (Skizzen 4 und 5).

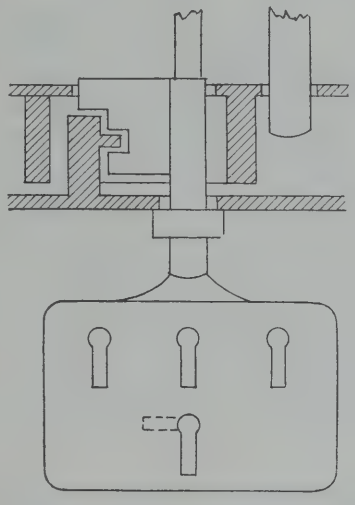
Der bei Picard's System für jede Fahrstrasse vorhandene einheitliche Schlüssel wird also hier durch das jeder Fahrstrasse eigenthümliche Hauptschloss ersetzt, welches die herzustellenden Sicherungen in folgerichtige und unumgängliche Abhängigkeit von der Signalstellung bringt.

Das System Bouré erscheint demnach geeignet, nicht nur bei einfacheren Verhältnissen eine völlige Sicherung der Fahrstrassen mit geringen Kosten zu gewährleisten, sondern überall, wo die Handbedienung der Weichen beibehalten ist, man also von centraler Weichenstellung derselben absehen will, verwickelte und kostspielige Verriegelungswerke zu ersetzen.

Endlich kann das System bei Umbauten grösserer Bahnhöfe gute Dienste leisten zur Sicherung der Fahrten während der unerlässlichen Uebergangszustände. Zur Vermeidung der durch jedesmalige Aushändigung der Hauptschlösser an den Weichensteller und Rückgabe an den Stationsbeamten entstehenden Zeitverluste, lässt sich auch die Einrichtung treffen, dass die Schlösser in den Weichenstellerbuden unter Blockverschluss gelegt werden.

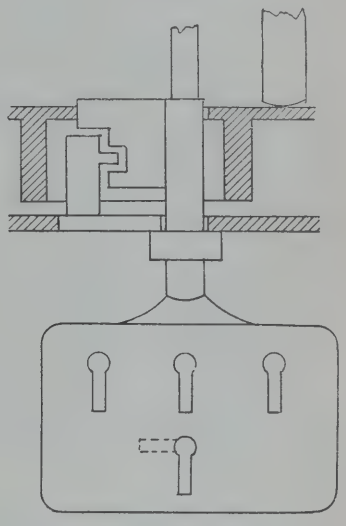
Man denke sich z. B. jedes Hauptschloss selbst oben schlüsselartig ausgebildet und den Boden des Blockkastens mit entsprechenden Schlüssellöchern versehen (s. Skizze 6 und 7). Es sei ferner im Blockkasten unter jedem Blockfenster ein Blech M angebracht, das nur eine, dem Blockstift Durchgang gewährende Durchlochung hat. Das Blech stehe zu dem schlüsselartigen Ansatz des Hauptschlosses einerseits und dem Blockstift andererseits derart in Abhängigkeit, dass bei roth zeigender Blockscheibe das Hauptschloss im Blockkasten festgehalten wird, weil der Blockstift in der Durchlochung des Bleches steckt (Skizze 6), dass aber bei weisser Scheibe der Blockstift über dem Bleche

Fig. 6.



rothe Scheibe Hauptschloss festgehalten.

Fig. 7.



weiße Scheibe Hauptschloss frei.

steht, also die Drehung des letzteren um 90° und damit das Freimachen des Hauptschlosses nicht hindert. Dann wird, sobald das letztere ausgezogen ist, die Verwandlung der weissen Scheibe in die rothe unmöglich, weil das volle Blech das Niederdrücken des Blockstiftes nicht gestattet. Erst wenn das Hauptschloss wieder in den Blockkasten gesteckt und durch Drehung um 90° die Durchlochung des Bleches unter den Blockstift gebracht ist, lässt sich dieser niederdrücken und die rothe Scheibe wieder herstellen.

Dort wo Mastsignale fehlen, muss auf andere Weise, als eben beschrieben, die Zusammenfassung der für eine Fahrstrasse nöthigen Sicherungen zu einer untrennbaren Einheit erfolgen. Es kann nicht schwer fallen, für jeden Fall eine geeignete Einrichtung zu treffen. Es muss an Stelle des Mastsignals irgend eine andere passende Vorrichtung unter Verschluss gelegt werden.

Das System lässt somit zweiffellos eine vielseitige Benutzung und Anpassung an alle möglichen Verhältnisse zu und scheint nur den Nachtheil zu haben, dass die Handhabung bei verwickelteren Anlagen mehr Zeit beansprucht, als die Bedienung von Verriegelungs- und Signalstellwerken.

Graudenz, im Februar 1898. Struck.

Kanal- und Eisenbahnpolitik in Frankreich *)

Von **W. Berdrow.**

Um die Mitte des laufenden Jahres wird wahrscheinlich der grösste Theil der für die Schifffahrt wichtigen Kanäle Frankreichs, soweit dieselben nicht schon jetzt Staatseigenthum sind, durch den Rückkauf des Canal du Midi und des Garonnekanals in den alleinigen Besitz der französischen Regierung fallen. Damit ist in der Verfolgung einer Verkehrspolitik, welche der französische Staat seit 20 Jahren mit grossem Nachdruck vertreten hat, ein weiterer und sehr bedeutsamer Schritt geschehen, und es lohnt sich bei dieser Gelegenheit, die gesammte Richtung dieser, den Verkehr von jeher mit allen Kräften unterstützenden Politik in kurzem Zusammenhang zu würdigen. Bekanntlich hat Frankreich unter allen europäischen Staaten das bestentwickelte Netz von Schifffahrtskanälen. Dasselbe erreicht fast zwei Drittel der Länge aller schiffbaren Flüsse und ist zum grossen Theil selbst der Dampfschifffahrt zugänglich. Kanäle von 300 bis 400 km Länge, wie der Ostkanal zwischen Maas und Saone und derjenige zwischen Nantes und Brest, von 200 bis 300 km Länge, wie der Canal du Midi von Toulouse zum Mittelmeer, der seine Fortsetzung nach Bourdeaux bildende Seitenkanal zur Garonne, der Kanal zwischen Rhône und Seine, zwischen Marne und Rhein, zwischen Loire und Cher, der Parallelkanal zur Loire, endlich eine grosse Anzahl bedeutender Kanäle, von denen ein jeder länger ist als unser Nordostseekanal, gibt es in keinem Lande in annähernd derselben Fülle und Bedeutung wie in Frankreich. Wie sehr aber dieses Netz von Wasserstrassen am Verkehr und damit an der Steigerung des Wohlstandes theilnimmt, ergibt sich aus der Steigerung des Frachtverkehrs auf den Wasserstrassen, verglichen mit derjenigen auf den Eisenbahnen. Der Güterverkehr der letzteren erfuhr in den letzten 25 Jahren eine Steigerung von 7,5 auf 13 Milliarden Tonnen oder von 70%, die Kanalfrachten dagegen nahmen allein im letzten Jahrzehnt um 27% zu, während die Eisenbahnen in diesem Zeitraum eine Frachtzunahme von nur 17% erfahren haben.

Trotzdem haben die Wasserstrassen, wie überall, so auch in Frankreich, während der Zeit des Aufsteigens der Eisenbahnen unter dem Druck einer langjährigen Vernachlässigung zu leiden gehabt. Man muss die Entstehung des französischen Eisenbahnnetzes kennen und berücksichtigen, um zu verstehen, warum die Kanäle trotz der Aufmerksamkeit, die den Verkehrsmitteln in Frankreich von Staats wegen jederzeit gewidmet worden ist, dennoch unter den Eisenbahnen schwer zu leiden hatten. Denn diese verkehrsfreundliche Politik der Regierung, die erst neuerdings wieder den Maximalsubventionsbetrag, der vom Fiskus den Kleinbahnen in Fülle gewährt wird, von 600 000 Frcs. in jedem einzelnen Fall auf 810 000 Frcs. erhöhen liess, und die in den jüngsten Tagen sogar den jetzt entstehenden Motorwagenverkehr mit Staatsunterstützungen bedachte, wendet sich, wie schon diese Fälle zeigen, allen Verkehrsmitteln des Landes gleichmässig zu. So ist es zu verstehen, wenn sie in einer Zeit, wo alle Welt das Heil der Staaten in der Eisenbahngründung fand, diesem Verkehrszweig in erster Linie zu gute kam. Frankreich hat den Gedanken eines Systems von Staatsbahnen zwar nie zur Durchführung gebracht, aber fast zu allen Zeiten, und sogar schon als man in anderen Ländern, die inzwischen längst verstaatlicht haben, noch kaum daran dachte, mit ihm gespielt. Schon in den 30 er und besonders in den 70 er Jahren hatte der Gedanke eines Systems von Staatsbahnen in Frankreich viele Freunde. Wenn er nie zur Ausführung gekommen ist, so war dafür die Unterstützung, die der Staat den entstehenden und den vollendeten Privatbahnen zu theil werden liess und mit deren Hilfe er einen möglichst grossen Einfluss in ihrer Verwaltung erstrebte, um so grösser. Schon die ersten französischen Eisenbahngründungen waren nur Theile eines in den 30 er Jahren von der Regierung ausgearbeiteten, ganz Frankreich in Gestalt eines Spinnennetzes, mit Paris im Mittelpunkt, überspannenden Systems. Schon 1834 wurden Staatssubventionen für den Eisenbahnbau gewährt, bald darauf Vorschüsse geleistet und sogar das heute bestehende System der Zinsgarantien angewandt. Wie die französischen Privatbahnen zustande kommen zeigt beispielsweise das Eisenbahngesetz von 1883, betreffend den Bau von nahezu 9 000 km neuer Bahnen mit einem Aufwand von rund 2,75 Milliarden. Nicht weniger als 76 1/3% dieser Bau- und Ausrüstungskosten oder 2 119 Milliarden Franken hat der Staat übernommen, wenn auch mit der Klausel, dass sein Antheil von den Gesellschaften aufzubringen ist, und dem Fiskus die Verzinsung und allmähliche Tilgung zufällt. Freilich stehen diesem weitgehenden Engagement des Staates für private Unternehmungen auch Pflichten der Eisenbahngesellschaften gegenüber; die seit 1872 erzielten Tarifermässigungen, ungefähr 30% im Personenverkehr, aber leider nur 6—7% im Güterverkehr betragend, sind hauptsächlich dem Einfluss des Staates auf die Tarifbildung zu verdanken. Man schätzt ihre Wirkung einer jährlichen Ersparniss am Volksvermögen von 288 Millionen Franken gleich, eine schwer zu kontrolirende Ziffer, deren Werthe überdies in dem jährlichen Zuschuss von etwa 400 Millionen, den der Staat noch immer leisten muss, ein riesengrosses Fragezeichen gegenübersteht. Andererseits kann der französische Staat diese im Budget für 1898 noch immer auf 310 Millionen festgesetzten Zuschüsse als allmähliche Raten für den Ankauf des gesammten Eisenbahnnetzes betrachten, welche ihn bis 1960 in den schuldenfreien Besitz eines Eisenbahnnetzes von ungefähr 40 000 km Länge setzen werden. Jedenfalls hat dieses Subventions- und Garantiesystem viel dazu beigetragen, die sechs grossen Privatgesellschaften, welche sich in das französische Eisenbahnnetz theilen, in den Besitz der ungeheuren finanziellen und politischen Macht zu heben, deren sie sich heute, nicht gerade zum Vortheil aller noch sonst an diesen Fragen Betheiligten, erfreuen.

Wer ihre wachsende Macht zuerst und am schwersten zu spüren hatte, das waren, da der freien Schifffahrt auf den offenen Flüssen und Strömen schwer ein Hinderniss zu bereiten ist, die Schifffahrtskanäle. Musste es doch ihnen vor allem zur Last gelegt werden, dass mit der schnellen Ausdehnung des französischen Eisenbahnnetzes das Anwachsen des Verkehrs keineswegs Schritt halten wollte. Nach einer Korrespondenz des „Engineer“ befinden sich die Einnahmen der französischen Bahnen seit längerer Zeit nicht nur in Bezug auf die schnelle Ausdehnung des Netzes, sondern sogar absolut im Rückgang. Während 1889 die Einnahmen von 33 000 km französischer Bahnen 560 Millionen betrugen, waren sie 4 Jahre später, trotz einer Ausdehnung des Netzes um 2 600 km, auf 526 Millionen gefallen. Während zwischen 1872 und 1892 das Eisenbahnnetz sich an Länge verdoppelte, nahm der Güterverkehr nur um 56 % zu, auf dem Kanalnetz dagegen, das sich in derselben Zeit nur um ein Siebentel vermehrte, wuchs der Verkehr um 100 %. Kein Wunder, wenn diese Umstände zu einer Erbitterung in den Eisenbahnkreisen führten, und wenn in dem daraus entstandenen Kampf die letzteren als die mächtigeren es ganz offen auf eine vollständige Lahmlegung des Kanalverkehrs absahen. Schon 1879 und 1880 veranlassten zahlreiche Klagen aus den Reihen der Industrie und Landwirthschaft die französische Regierung zum Einschreiten, demzufolge seit dem 1. Oktober 1880 sämmtliche den Kanalverkehr erschwerenden Abgaben auf den staatlichen Wasserstrassen aufhörten. Man kann es als ein Symptom der traditionellen Liebe ansehen, mit welcher Frankreich den Interessen des öffentlichen Verkehrs stets entgegengekommen ist, dass in der betreffenden Senatssitzung der Ausfall von mehr als 4 Millionen Franken bisher auf den staatlichen Kanälen jährlich entrichteter Abgaben nicht einen einzigen der anwesenden

*) Mit Genehmigung aus der Münch. „Allg. Ztg.“ abgedruckt.

Senatoren abhalten konnte, für das Gesetz zu stimmen. Wer die geringen Frachtsätze kennt, auf welche der Binnenschifffahrtsverkehr mit seinen Massenfrachten (Bau- und Brennmaterial, Lebensmittel u. dergl.) angewiesen ist, wird es begreiflich finden, dass diese scheinbar geringfügige Erleichterung den Verkehr auf den davon betroffenen Kanälen ebenso sehr hob, als sie die bei ihren Tarifen beharrenden Privatkanäle nur noch mehr in den Nachtheil setzte. In der französischen Binnenschifffahrt hat von jeher eine grosse Ungleichheit der Bedeutung, wenn man die einzelnen Landestheile betrachtet, bestanden. Von den vier grossen Hauptgruppen des Kanalnetzes, die sich an das Seine-, Rhône-, Loire- und Garonnebecken anschliessen, hat das Seinebecken mit Paris im Mittelpunkt von jeher den Löwenantheil des Verkehrs an sich gezogen. Wie Paris selbst etwa den sechsten Theil des gesammten französischen Güterverkehrs verbraucht oder veranlasst, so spielt sich auch der gewaltige Kanalverkehr des Landes zum weitaus grössten Theil in den mit der Seine in Verbindung stehenden Wasserläufen und zum Theil noch in denen des Rhône ab, während die Kanäle der Loire und noch mehr die der Garonne nur mässig frequentirt wurden und auch an der Steigerung der Binnenschifffahrt seit 1880 fast gar keinen Antheil haben. Diese Ungleichheit wurde durch den Umstand, dass auch die dem Staat gehörigen Kanäle zum grössten Theil im Norden und Osten Frankreichs liegen, die Privatkanäle des Südens und Westens aber unter den alten drückenden Abgabenverhältnissen weiter zu leiden hatten, nur noch verschärft.

Am empfindlichsten gestalteten sich diese Uebelstände bei dem Canal du Midi und dem Parallelkanal der Garonne, welche in der Mitte des südlichen Frankreichs, bei Toulouse, aneinanderstossend, das mittelländische Meer mit dem atlantischen Ozean verbinden und ihre Endpunkte in Narbonne und Bordeaux besitzen. Beide Kanäle befinden sich seit den 50er Jahren in den Händen der Südbahngesellschaft, welche gleichzeitig Eigenthümerin der die Garonne und den Canal du Midi begleitenden Eisenbahnlinie Bordeaux-Toulouse-Narbonne, mithin die schärfste Nebenbuhlerin dieser Kanallinie ist. Der natürliche Erfolg, die Erschwerung der Kanalschifffahrt durch übermässige Abgaben, hat schliesslich dahin geführt, dass die Kanalschifffahrt, die im Norden und Osten Frankreichs Massengüter für 15 bis 20 Cts. für die Tonne und das Kilometer, in einzelnen Fällen sogar noch viel billiger, befördern kann, auf dem Canal du Midi und dem Seitenkanal der Garonne allein an Abgaben das 2- bis 3fache für das Tonnenkilometer zu zahlen hat. Handel, Industrie und Landwirthschaft leiden unter diesen Verhältnissen in gleichem Maasse, und die Klagen und Beschwerden, welche über die Lahmlegung des Kanalverkehrs in den südlichen Departements an die Regierung gingen, sind ebenso alt, wie dieses ganze, durch die Verpachtung der Kanäle an die Südbahngesellschaft so gründlich verfahrene Verhältniss. Es gab zu ihrer Abhilfe in der That kein anderes Mittel als den Ankauf jenes ganzen Wasserweges und seine Einverleibung in das staatliche Kanalnetz, was zuversichtlich am 1. Juli d. J. zur Ausführung kommen wird. Dieser Zeitpunkt war für die Ausführung des schon seit Ende 1896 vorbereiteten Rückkaufs insofern der günstigste, als mit demselben Termin der Pachtvertrag zwischen der französischen Südbahn und der Gesellschaft des Canal du Midi abläuft. Nachdem die keineswegs leichten Verhandlungen zwischen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten und den Besitzern des Canal du Midi so weit gediehen waren, dass wenigstens an der Erwerbung dieses Kanals durch den Staat nicht mehr zu zweifeln war, entschloss sich die Direktion der Südbahn schliesslich dazu, von demselben Termin auch den Parallelkanal zur Garonne, der übrigens vom Staate gebaut ist, wieder an diesen zurückfallen zu lassen.

Die Bedingungen, unter denen beide Kanäle an den Staat übergehen, sind in grossen Zügen folgende: Der Canal du Midi, der auf Grund des Belehnungsbriefes vom 7. Oktober 1666 im darauffolgenden Jahre von Riquet de Bourepos begonnen und 1681 vollendet wurde, und an seinem höchsten Punkte — er ersteigt durch 99 Schleusen eine Höhe von 189 m — mit dem Denkmal seines Schöpfers geschmückt ist, gehört zu den grössten und leistungsfähigsten Kanälen Frankreichs. Mit 2 bis 2,5 m Tiefe und 20 m Breite besitzt er durchaus die Grössenverhältnisse, welche auch heute noch für den grossen, so sehnlich erwünschten Mittellandkanal Deutschlands gefordert werden, und es ist nur die Folge der Verkehrspolitik der Südbahngesellschaft, wenn er heute noch nicht den zehnten Theil des Verkehrs besitzt (1893 191 000 t), den er bewältigen könnte. Die Entschädigung, welche der Staat an die Kanalgesellschaft für die Uebernahme zu zahlen hat, besteht in einer fortdauernden Rente, über deren Festsetzung ein Schiedsgericht entscheidet, das in derselben Weise, wie schon früher beim Rückkauf anderer Kanäle, aus einer gleichen Anzahl von Vertretern der Regierung, der Kanalgesellschaft und Unparteiischen zusammengesetzt wird. Der Kanal geht an den Staat mit dem 1. Juli d. J. über, einschliesslich aller Eigenthums- und Nutzungsrechte der Gesellschaft, einschliesslich seiner Sammelbecken und Speisekanäle, seiner Abzweigungen, Häfen und Werften, seiner Krähne, Maschinen, Werkstätten, Schiffe und Geräthe, seiner Böschungen, Seitenwege, Wärter-, Wohn- und Verwaltungsgebäude, kurz, einschliesslich aller zu seiner Verwaltung und seinem Betriebe durch den Staat nöthigen Einrichtungen. In ähnlicher Weise wird auch der Werth des Parallelkanals zur Garonne durch Sachverständige abgeschätzt und vom Staate in Jahresrenten an die Südbahngesellschaft gezahlt, einiger anderer Erleichterungen und Entschädigungen, mit denen man sie für die Absichten der Regierung gefügig zu machen suchte, nicht zu gedenken. Mit Recht weist die Regierung in der Begründung ihrer Vorlage darauf hin, dass der Rückkauf und damit die Erschliessung dieser Kanäle für einen grösseren Verkehr nur ein Akt der Gerechtigkeit gegen eine lange Zeit zurückgesetzte Bevölkerung sei.

Mit diesem Ereigniss wird gleichzeitig eine starke und wichtige Abrundung des staatlichen Wasserstrassennetzes erreicht, welches nunmehr fast sämmtliche Kanäle des Landes von grösserer Bedeutung umfasst. Die wichtigsten, auch jetzt noch im Privatbesitz verbleibenden Kanäle sind der Kanal der Stadt Paris von 120 km Länge und einige kürzere Kanäle zwischen der Sambre und Oise und einigen anderen Flüssen.

Zusammenstellbare Rundreisen in Frankreich.

Die 7 grossen französischen Eisenbahnverwaltungen (Ostbahn, Staatsbahn, Südbahn, Nordbahn, Orléansbahn, Westbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) haben für zusammenstellbare Rundreisen mit beliebigem Reiseweg eine von den deutschen Vereinsfahrscheinheften wesentlich abweichende Einrichtung getroffen.

Der hauptsächlichste Unterschied besteht darin, dass das in Frankreich ausgegebene Heft (Carnet) nicht die eigentlichen Fahrscheine enthält, sondern Abschnitte, welche für jede Einzelreise bei den Fahrkartenausgabestellen der betreffenden Abgangsstation gegen gewöhnliche Fahrkarten einzutauschen sind. Die deutschen Vereinsfahrscheinhefte haben aber gerade dadurch ihre Beliebtheit erlangt, dass deren Besitzer unterwegs jeder Sorge um die Lösung von Fahrkarten enthoben ist und somit nicht mehr an den Fahrkartenschalter zu gehen braucht. Die französischen Bestimmungen verlangen ferner, dass der gewählte Reiseweg eine wirkliche Rundreise darstellt, während dieser Grundsatz in den Vereinsbestimmungen seit Jahren nicht mehr aufrecht erhalten worden ist, so dass Vereinsfahrscheinhefte mit gleichen Strecken für den Hin- und Rückweg zu-

lässig sind. Im Vereinsreiseverkehr, wo der Preis jeden Fahrscheinabschnittes stets gleichmässig erhoben wird, kann bei grossen Entfernungen ein Preisvortheil nicht erlangt werden, dagegen berechnet sich das Fahrgeld der französischen Hefte nach einem Zonentarif, der mit wachsenden Entfernungen billiger wird. Weitere Vergünstigungen bestehen in Frankreich darin, dass Freigepäck wie im allgemeinen Verkehr gewährt wird, und dass die Gültigkeitsdauer durch einen Zuschlag von je 10 % des Gesammtfahrpreises zweimal um die Hälfte verlängert werden kann. Besonders die letztere Bestimmung möchte sich zur Nachahmung im Vereinsreiseverkehr empfehlen, denn den Inhabern von Fahrscheinheften erwachsen durch Ablauf der Gültigkeitsdauer häufig genug Verlegenheiten, deren Beseitigung sie gern durch einen Zuschlag erkaufen würden.

Aus den übrigen französischen Bestimmungen mögen noch folgende Erwähnung finden. Die Mindestlänge einer Rundreise beträgt 300 km, die Gültigkeitsdauer bis 1 500 km = 30 Tage, von 1 501—3 000 km = 45 Tage und über 3 000 km = 60 Tage. Der vorher vom Reisenden mit Angabe der Aufenthaltsstationen aufgestellte Reiseweg muss auf die Ausgangsstation zurückführen, ausser im Auslandsverkehr, wo der Reisende auf einer Grenzstation eintreten und auf einer anderen die französischen Bahnen wieder verlassen kann. (Im Verkehr mit Deutschland ist eine Vereinbarung bekanntlich noch nicht erzielt worden.) Theilstrecken, welche hin und her und auf gleichem Wege je einmal benutzt werden sollen, dürfen einbezogen werden. Die Reise muss der Reihenfolge des Heftes entsprechend, mit dem ersten Abschnitt beginnend, ausgeführt werden. Wenn der Reisende auf einen Theil der Fahrt verzichten will, so hat er dies am Fahrkartenschalter zu erklären und darf auch in diesem Falle nur der Einnehmer die betreffenden Abschnitte entnehmen.

Mehrere Personen können ein Gemeinschaftsheft lösen, in welchem Falle sie gleichzeitig reisen und auch thunlichst im gleichen Wagenabtheil Platz nehmen müssen. Der Preis eines solchen für mehr als zwei Personen gültigen Gemeinschaftsheftes ermässigt sich um 10 % für die dritte Person und um 25 % für jede weitere Person. Dies bedeutet für Familien- und Gesellschaftsausflüge eine fühlbare Ersparniss.

Der Fahrpreis wird nach folgender Preistafel berechnet:

Entfernung	I.	II.	III.	Entfernung	I.	II.	III.
	Klasse				Klasse		
km	Frcs.	Frcs.	Frcs.	km	Frcs.	Frcs.	Frcs.
bis 300	27	19	13	1 901—2 000	146	103	72
301— 325	29	20	14	2 001—2 200	157	111	77
326— 350	31	22	15	2 201—2 400	167	119	81
351— 375	33	23	16	2 401—2 600	176	125	87
376— 400	35	25	17	2 601—2 800	185	131	90
401— 430	37	27	18	2 801—3 000	193	136	95
431— 460	40	29	19	3 001—3 200	200	142	98
461— 500	43	31	20	3 201—3 400	207	146	101
501— 550	47	34	22	3 401—3 600	212	151	105
551— 600	51	37	24	3 601—3 800	217	154	108
601— 650	55	40	26	3 801—4 000	223	159	111
651— 700	59	43	28	4 001—4 200	228	163	114
701— 750	63	46	30	4 201—4 400	234	168	117
751— 800	67	49	32	4 401—4 600	239	171	121
801— 850	71	51	34	4 601—4 800	244	176	124
851— 900	74	53	36	4 801—5 000	250	180	127
901— 950	78	56	38	5 001—5 200	255	185	130
951—1 000	81	60	40	5 201—5 400	261	189	134
1 001—1 100	89	64	43	5 401—5 600	266	193	137
1 101—1 200	96	69	47	5 601—5 800	271	197	140
1 201—1 300	103	73	50	5 801—6 000	277	202	144
1 301—1 400	109	78	54	6 001—6 200	282	206	146
1 401—1 500	117	82	56	6 201—6 400	288	210	150
1 501—1 600	123	87	60	6 401—6 600	293	214	153
1 601—1 700	129	92	63	6 601—6 800	298	219	156
1 701—1 800	135	95	66	6 801—7 000	304	223	160
1 801—1 900	141	100	69				

usw. unter Hinzurechnung von 6 Frcs. für die I. Klasse, 4 Frcs. für die II. Klasse und 3 Frcs. für die III. Klasse für jede weiteren 200 km.

Ausserdem wird 1 Frcs. für Anfertigung des Heftes berechnet. Der Preis für die Person, gleichviel ob es sich um Einzel- oder um Gemeinschaftshefte handelt, darf nicht niedriger sein, als das Doppelte des Preises eines einfachen Billets nach dem gewöhnlichen Tarife zwischen der Abgangsstation und derjenigen im Heft einbezogenen weitest gelegenen Station, nach welcher dieser letztere Preis der höchste ist, ohne jedoch dass der Preis des Heftes höher sein darf, als sich bei Anwendung des allgemeinen Tarifs ergeben würde.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.

I.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist soeben der die Ergebnisse des Betriebsjahres 1896/97 umfassende Band XVII im Verlage der königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen.

Es wird nicht uninteressant sein, einige dem Werke entnommene Ergebnisszahlen mit den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen VII. Bande (Betriebsjahr 1886/87) zu vergleichen.

Eigenthumslänge der Vollspurbahnen.

In dem 10jährigen Zeitraume ist die Eigenthumslänge der deutschen Eisenbahnen von 38 048 km auf 46 171 km, also um 8 123 km = 21,4 v. H. gewachsen. Die Gesammtlänge hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die den Umfang des Erdäquators um 6 101 km übersteigt. Von dieser Länge entfielen: am Ende des Jahres 1886/87 auf Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen 33 249 km oder 87,4 v. H., auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung 274 km oder 0,7 v. H., auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung 4 525 km oder 11,9 v. H. Dagegen am Ende des Jahres 1896/97 auf Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen 43 071 km oder 93,3 v. H., auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung 79 km oder 0,2 v. H., auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung 3 021 km oder 6,5 v. H.

Die Staatsbahnen haben um 9 822 km = 29,5 v. H. zugenommen, die Privatbahnen beiderlei Art um 1 699 km = 35,4 v. H. abgenommen. Der Eigenthumswechsel (aus Privat- in Staatsbesitz) ist im einzelnen in der folgenden Tabelle (S. 221) nachgewiesen.

Die grösste Länge hatten Ende 1896/97 die preussischen Staatseisenbahnen . . . . . 27 734 km

Darauf folgen:

die bayerischen Staatseisenbahnen	. . . . .	5 366 „
„ sächsischen „	. . . . .	2 508 „
„ württembergischen „	. . . . .	1 701 „
„ Reichseisenbahnen	. . . . .	1 569 „
„ badischen Staatseisenbahnen	. . . . .	1 471 „
„ mecklenburg-schwerinschen Staatseisenbahnen	.	951 „
„ pfälzischen Eisenbahnen	. . . . .	702 „
und die hessische Ludwigsbahn	. . . . .	693 „

Die kleinste Länge hatten die Deggendorf-Mettener Eisenbahn und die Rappoldsweiler Strassenbahn mit je 4 km.

Von der gesammten Eigenthumslänge entfielen am Ende des Jahres 1886/87 auf Hauptbahnen 30 747 km oder 80,8 v. H., auf Nebenbahnen 7 301 km oder 19,2 v. H.; am Ende des letzten Betriebsjahres waren 31 891 km oder 69,1 v. H. Hauptbahnen und — einschliesslich von rund 812 km in Nebenbahnen umgewandelter früherer Hauptbahnen — 14 280 km oder 30,9 v. H. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3,7 v. H., die Nebenbahnen aber um 95,6 v. H. zugenommen.

Die gesammte Länge der vollspurigen Gleise (Haupt- und Nebengleise) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1896/97 84 286 km. Sie hat sich seit 1886/87 um 19 383 km = 29,9 v. H., seit dem Vorjahre um 2 347 km = 2,9 v. H. vermehrt.

Laufende Nr.	Datum der Uebernahme des Betriebes auf Rechnung des Erwerbers	Datum des Eigenthumwechsels	Name der Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke	Eigenthumslänge km	Früherer Eigenthümer	Nachheriger Eigenthümer
1	1. Januar 1887	1. Mai 1887	Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	121,88	Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft	Preussen
2	1. Januar 1887	1. Mai 1887	Aachen-Jülicher Eisenbahn	40,00	Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft	Preussen
3	1. Januar 1887		Denzlingen-Waldkirch	7,12	Stadtgemeinde Waldkirch	Baden
4	1. April 1887	30. März 1887	Berlin Dresdener Eisenbahn	181,06	Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft (Elsterwerda-Dresden und Verbindungsbahn in Grossenhain [55,37 km] am 1.4. 1888 an Sachsen abgetreten)	Preussen
5	1. Januar 1889		Basel-Schopfheim	19,94	Wiesenthal-Eisenbahngesellschaft	Baden
6	1. Januar 1889	13. März 1890	Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	385,05	Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
7	1. Januar 1889	13. März 1890	Gnoien-Teterower Eisenbahn	26,52	Gnoien-Teterower Eisenbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
8	1. Januar 1889	13. März 1890	Güstrow-Plauer Eisenbahn	69,43	Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
9	1. Januar 1889	13. März 1890	Wismar-Rostocker Eisenbahn	58,81	Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
10	1. Juli 1889		Bismarck-Winterswyk und Winterswyk-Bocholt	61,75	Niederländisch-westfälische Eisenbahngesellschaft	Preussen
11	1. Januar 1890	1. Juli 1890	Schleswig-holsteinische Marschbahn	252,48	Schleswig-holsteinische Marschbahngesellschaft	Preussen
12	1. Januar 1890	1. Juli 1890	Wernshausen-Schmalkalden	6,88	Stadtgemeinde Schmalkalden	Preussen
13	1. Januar 1890	1. Januar 1889	Schopfheim-Zell	7,24	Wiesenthal-Eisenbahngesellschaft	Baden
14	1. April 1890	1. Juli 1890	Westholsteinische Eisenbahn	99,80	Westholsteinische Eisenbahngesellschaft	Preussen
15	1. April 1890	1. Juli 1890	Unterelbesche Eisenbahn	103,32	Unterelbesche Eisenbahngesellschaft	Preussen
16	1. Januar 1893	14. März 1894	Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn	127,28	Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft „Deutsch-Nordischer Lloyd“	Mecklenburg-Schwerin
17	1. Januar 1893	2. März 1894	Mecklenburgische Südbahn	116,46	Mecklenburgische Südbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
18	1. Januar 1893	2. März 1894	Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	25,87	Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft	Mecklenburg-Schwerin
19	1. Januar 1894		Mitte Rhein b. Speyer-Heidelberg	21,18	Heidelberg-Speyerer Eisenbahngesellschaft	Baden
20	1. Januar 1895	1. Oktober 1895	Weimar-Geraer Eisenbahn	67,97	Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft	Preussen
21	1. Januar 1895	1. Oktober 1895	Saal-Eisenbahn	93,87	Saal-Eisenbahngesellschaft	Preussen
22	1. Januar 1895	1. Oktober 1895	Werra-Eisenbahn	216,52	Werra-Eisenbahngesellschaft	Preussen
23	1. April 1895		Essen-Löningen	13.63	Gemeinde Löningen	Oldenburg
24	1. Januar 1896	1. April 1897	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	692,94	Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft	Preussen und Hessen
25	1. Januar 1896		Altenburg-Zeitz	25,28	Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft	Sachsen

Die Länge des zweiten durchlaufenden Gleises betrug im Jahre 1896/97 16 244 km; die einspurigen Bahnen mit einer Länge von 29 927 km stehen danach zu den zweispurigen im Verhältniss von 1,84:1. Im Jahre 1886/87 war das Verhältniss 2,43:1. Der Ausbau der zweiten Gleise hat daher in den letzten 10 Jahren verhältnissmässig raschere Fortschritte gemacht als der Neubau einspuriger Linien.

Dritte und vierte durchlaufende Gleise sind in Längen von 133 und 88 km vorhanden.

Das Verhältniss der Hauptgleise zu den Nebengleisen war im Jahre 1886/87 3,13:1, im Jahre 1896/97 2,89:1. Die Verschiebung zu Gunsten der Nebengleise rührt von der Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe und der Anlage grosser Rangirbahnhöfe her.

Ausstattung der einzelnen deutschen Bundesstaaten mit Eisenbahnen.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 658 qkm besass Deutschland am Schluss des Jahres 1886/87 37 967 km, 1896/97 46 115 km vollspurige Eisenbahnen, so dass auf 100 qkm entfielen:

1886/87 . . . . 7,02 km Eisenbahnen,
1896/97 . . . . 8,53 „ „ .

Auf 10 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 47 100 000, im letzteren 52 730 000 gezählt wurden, kamen:

1886/87 . . . . 8,06 km Eisenbahnen,
1896/97 . . . . 8,74 „ „ ,

und im geometrischen Mittel aus Grundfläche und Einwohnern:

1886/87 . . . . 7,52 km Eisenbahnen,
1896/97 . . . . 8,63 „ „

Die Ausstattung der einzelnen Bundesstaaten mit Eisenbahnen ergibt sich aus der am Schlusse dieses Aufsatzes stehenden Uebersicht.

Anzahl der Stationen.

Die Gesammtzahl der Stationen ist in dem 10jährigen Zeitraum von 6 376 auf 8 893, d. i. um 39,5 v. H., somit stärker gestiegen, als die Gleislänge. Es entfällt jetzt 1 Station auf 5,19 km Bahnlänge, während vor 10 Jahren die durchschnittliche Entfernung der Stationen 5,97 km betrug. Diese Verkürzung des durchschnittlichen Abstandes rührt hauptsächlich von der Einschaltung neuer Stationen auf älteren Bahnen her.

Die vorhandenen Stationen zerfielen in 4 083 (3 864) Bahnhöfe, 3 068 (1 563) Haltestellen und 1 742 (949) Haltepunkte.

Betriebsmittel.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1896/97 16 350 Lokomotiven, 32 391 Personenwagen mit 73 993 Achsen und 346 392 Gepäck- und Güterwagen mit 704 655 Achsen zur Verfügung, während im Jahre 1886/87 12 642 Lokomotiven, 23 224 Personenwagen mit 51 590 Achsen und 251 735 Gepäck- und Güterwagen mit 513 280 Achsen vorhanden waren. In dem 10jährigen Zeitraume hat somit bei den Lokomotiven eine Zunahme von 3 703 Stück oder um 29,3 v. H., bei den Personenwagen um 9 167 Stück oder um 39,5 v. H. und bei den Gepäck- und Güterwagen um 94 657 Stück oder um 37,6 v. H. stattgefunden. Die Vermehrung ist bei allen Gattungen der Betriebsmittel stärker als der Zuwachs der Bahnlänge. Auf 10 km Betriebslänge ermittelt, war der Stand der Betriebsmittel folgender:

Jahr	Lokomotiven Stück	Personenwagenachsen Stück	Gepäck- und Güterwagenachsen Stück
1886/87	3,30	13,71	134,39
1896/97	3,52	16,25	152,26

Es entfielen hiervon:

auf die Staatsbahnen	1886/87	3,50	14,39	142,68
	1896/97	3,62	16,65	155,20
auf die Privatbahnen beiderlei Art	1886/87	1,94	9,07	77,27
	1896/97	2,13	10,80	111,12

Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1 506 820 000 ℳ auf 1 988 930 000 ℳ oder um 32 v. H. erhöht. Der letztere Betrag stellt fast ein Sechstel der Baukosten der vollspurigen deutschen Eisenbahnen dar. Von ihm entfallen 693 610 000 (588 740 000) ℳ auf Lokomotiven nebst Tendern, 294 210 000 (179 600 000) ℳ auf Personenwagen und 1 001 110 000 (738 480 000) ℳ auf Gepäck- und Güterwagen. Während die durchschnittlichen Beschaffungkosten für einen Gepäck- und Güterwagen von 2 934 auf 2 890 ℳ und für eine Lokomotive von 46 570 auf 42 423 ℳ zurückgegangen sind, haben sich die Kosten eines Personenwagens infolge der Beschaffung grösserer, schwerer und besser ausgestatteter Wagen von 7 733 auf 9 083 ℳ erhöht. Ausser den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 2 070 (1 531) Postwagen, zum grössten Theil Eigenthum der Postverwaltung, vorhanden.

Laufende Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahnen auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner		im geom. Mittel aus Grundfläche und Einwohnern (Ausstattungsziffer)	
		1886/87	1896/97	1886/87	1896/97	1886/87	1896/97
1	Preussen . . .	6,49	7,91	7,94	8,58	7,18	8,24
2	Bayern	6,81	8,11	9,60	10,50	8,09	9,23
3	Sachsen	13,85	15,65	6,47	6,13	9,47	9,79
4	Württemberg .	7,49	8,04	7,29	7,49	7,39	7,76
5	Baden	8,93	11,43	8,38	9,91	8,65	10,64
6	Hessen	11,07	13,41	8,86	9,84	9,90	11,49
7	Mecklenburg-Schwerin . .	5,75	8,27	13,26	18,09	8,73	12,23
8	Sachsen-Weimar	7,77	9,64	8,86	10,21	8,30	9,92
9	Mecklenburg-Strelitz . . .	6,22	8,32	18,50	23,88	10,73	14,10
10	Oldenburg . . .	5,60	7,37	10,49	12,55	7,67	9,62
11	Braunschweig .	11,06	13,28	10,88	11,12	10,97	12,15
12	Sachsen-Meiningen . .	7,85	8,69	8,95	9,10	8,38	8,89
13	Sachsen-Altenburg . .	10,52	13,02	8,59	9,47	9,51	11,10
14	Sachsen-Coburg-Gotha	8,91	13,85	8,73	12,43	8,82	13,12
15	Anhalt	10,54	12,50	9,90	9,68	10,22	11,00
16	Schwarzburg-Sondershausen	9,16	10,70	10,68	11,75	9,89	11,21
17	Schwarzburg-Rudolstadt . .	3,22	7,29	3,59	7,69	3,40	7,49
18	Waldeck . . .	0,88	3,15	1,74	6,09	1,24	4,38
19	Reuss älterer Linie	11,17	13,70	6,26	6,35	8,36	9,33
20	Reuss jüngerer Linie	5,82	10,67	4,31	6,59	5,01	8,39
21	Schaumburg-Lippe	7,16	7,15	6,50	5,85	6,82	6,47
22	Lippe	2,41	5,80	2,37	5,18	2,39	5,48
23	Lübeck	15,75	15,75	6,87	5,56	10,40	9,36
24	Bremen	17,56	19,16	2,69	2,48	6,87	6,89
25	Hamburg . . .	9,25	11,16	0,72	0,67	2,58	2,73
26	Elsass-Lothringen . .	9,02	10,88	8,36	9,57	8,68	10,20

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Der an der Strecke Mainz-Bingen zwischen den Stationen Budenheim und Heidesheim gelegene Haltepunkt Uhlerborn ist am 13. d. Mts. für die Beförderung von Personen, Gepäck und Hunden in Begleitung von Reisenden eröffnet worden. Die Entfernung zwischen Budenheim und Uhlerborn beträgt 3,42 km, diejenige zwischen Uhlerborn und Heidesheim 2,21 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 395 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Zusammenstellung der Preisaufgaben (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 418 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses für die Revision der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 423 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Belohnungen für die Abwendung betriebsgefährlicher Ereignisse.** Schon früher sind die königlichen Eisenbahndirektionen seitens des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten auf ihre Befugniss, für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden an Gleisen oder Fahrzeugen sowie für die Abwendung betriebsgefährlicher Ereignisse selbständig Geldprämien zu bewilligen, mit dem Bedeuten hingewiesen worden, dass von dieser Befugniss sowohl in Bezug auf die Zuerkennung, wie die Bemessung der Belohnungen ein ausgiebiger Gebrauch gemacht werden soll. Neuerdings ist diese Bestimmung mit dem Bemerken in Erinnerung gebracht worden, dass sich die Zuständigkeit der königlichen Eisenbahndirektionen auch in den schon 1885 besonders geregelten Fällen — Entdeckung von Schienenbrüchen usw. — nicht auf die dort angegebenen Höchstsätze der Prämien beschränkt, sondern sich — falls nicht eine höhere Belohnung zu beantragen ist — bis auf den Betrag von 300 ℳ erstreckt, sofern der den Schaden entdeckende Beamte oder Arbeiter durch seine Besonnenheit und Umsicht, durch entschlossenes, zweckmässiges Handeln eine drohende Betriebsgefahr rechtzeitig abgewendet oder vermindert hat.

— **Wagenmangel.** Ein Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten knüpft an die Anregung an, durch Gewährung besonderer Frachtermässigungen für die Sommermonate die Kohlenverbraucher zu früherem Bezug ihres Winterbedarfes zu veranlassen, um dadurch einen Ausgleich herbeizuführen zwischen dem verkehrsreichen Herbstvierteljahr und dem Sommervierteljahr mit geringerem Versande. Diesen Vorschlag erklärt der Minister für unausführbar; eine allgemeine Tarifermässigung für Kohlentransporte im Sommer würde zu grossen Einnahmeausfällen führen, durch alle diejenigen Kohlenbezüge, an denen gerade in den Sommermonaten Bedarf ist (für Kalk-, Ziegelbrennereien usw.) oder deren Transport naturgemäss dem Sommer zufällt (Transporte nach Wasserumschlagsstellen); allen diesen würde eine Frachtermässigung ohne Bedürfniss und ohne entsprechende Gegenleistung zugewendet werden. Eine Beschränkung der Ermässigung auf wirkliche Vorrathbezüge erschien aber nicht angängig, weil eine Kontrole, ob derartige Bezüge vorliegen, nicht durchführbar erscheint; bei grossen „Kohlenverbrauchern", wie z. B. bei der Eisenindustrie, sei ein Vorwegbezug Mangels entsprechender Lagerräume für so enorme Bedarfsmengen kaum möglich, zudem müsse man die Nachtheile aus frühem Kohlenbezuge (Zinsverlust, Werthverminderung durch Zerfall, Lagerung und erschwerte Heranschaffung zur Verwendungsstelle) immerhin mit 80—90 ₰ für die Tonne veranschlagen, sodass die Frachtermässigung mit Prämienzuschlag sich höher stellen würde, als der Gewinn der herbstlichen Wagenersparniss. Um trotzdem den Nachtheilen entgegenzuwirken, die sich für die Interessenten aus der verzögerten Wagengestellung im Herbst ergeben könnten, will der Minister in eine Prüfung der von landwirthschaftlicher Seite angeregten Frage treten, ob etwa die Tarifermässigung in einer Beschränkung auf solche Gewerbe möglich und nützlich ist, deren Betrieb nur in die Herbstzeit fällt, wie z. B. Zuckerfabriken, Brennereien. Zu diesem Zwecke soll festgestellt wer-

den, welche Gewerbebetriebe in Betracht kommen, welchen Verbrauch an einheimischen Kohlen dieselben haben, insbesondere auch in der Zeit vom 15. September bis 15. Dezember, wie die Frachtermässigung zu bemessen wäre, ob sie auch für Braunkohlen in Anbetracht der geringeren Lagerungsfähigkeit derselben von Werth sein würde, ob und wie die Kontrole sich ermöglichen liesse und welche Bedenken gegen die Maassregeln etwa zu erheben seien. Einer gutachtlichen Aeusserung über diese Fragen sieht der Minister binnen 6 Wochen seitens der königlichen Eisenbahndirektionen entgegen, zugleich bestellt er zur Vorberathung der gesammelten Materialien usw. eine Kommission, bestehend aus den königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln, welcher die Geschäftsführung übertragen ist, Magdeburg, Bromberg und Kattowitz. Die Aeusserungen der Direktionen sollen in der bezeichneten Frist unmittelbar an die Kommissionsmitglieder eingereicht und das Gutachten der Kommission dem Minisier binnen weiteren 6 Wochen vorgelegt werden.

— Bezüglich der **Bestände an Baufonds der preussischen Eisenbahnverwaltung** wird folgende Darstellung gegeben:

„Nach Ablauf der im laufenden Etatsjahr in Abgang zu stellenden Reste beläuft sich der Gesammtbetrag der noch zur Verfügung stehenden Baugelder auf rund 400 000 000 ℳ. Von diesen 400 000 000 ℳ. entfallen 180 000 000 ℳ. auf solche Nebenbahnen, betreffs deren entweder die gesetzlichen Vorbedingungen für den Bau noch nicht erfüllt oder erst vor so kurzer Zeit erfüllt sind, dass die speziellen Baupläne noch nicht fertiggestellt werden konnten, und auf solche grösseren Bauausführungen, für welche die Mittel erst durch den Etat für 1897/98 bewilligt wurden, für welche mithin bis zum 1. Oktober d. J. noch keine grösseren Ausgaben zu leisten waren. Von den übrigen 220 000 000 ℳ. entfallen rund 60 000 000 ℳ. auf solche Anlagen, welche im wesentlichen zwar fertiggestellt und im Betriebe, aber noch nicht abgerechnet sind. Der Gesammtbetrag der verfügbaren Baukredite für solche Bauausführungen, welche in Angriff genommen sind oder in Angriff genommen werden können, beläuft sich hiernach auf 160 000 000 ℳ., mithin auf einen Betrag, welcher auch ohne Beschleunigung des jetzt üblichen Tempos in rund 2 Jahren verbaut werden kann. Inzwischen sind auch die nöthigen Veranstaltungen getroffen worden, um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnbauverwaltung zu steigern."

— Das preussische **Herrenhaus** erledigte am 17. d. Mts. eine Reihe von Berichten, Uebersichten und Denkschriften der Eisenbahnverwaltung. Die Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit auf den Staatsbahnen gab dem Hause Anlass, dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein ausdrückliches Vertrauensvotum zu ertheilen und ihn und seine Verwaltung von jeder Schuld an der aussergewöhnlichen Häufung der Eisenbahnunfälle des vorigen Sommers freizusprechen.

Der Minister sprach für das ihm von der Kommission bezeugte Wohlwollen seinen besonderen Dank aus. Die ganz aussergewöhnliche Häufung der Unfälle im vorigen Sommer hätten auch in den Kreisen der Verwaltung hohe Aufregung hervorgerufen. Es sei eine besondere Untersuchungskommission eingesetzt worden, von ihr sei die Denkschrift ausgearbeitet. Man möge nicht den ungeheuren Umfang des Staatsbahnsystems übersehen; mehr als 30 000 km Länge, täglich 26 000 Züge, ein Beamten- und Arbeiterpersonal von 300 000 Köpfen, über 5 000 Stationen. Auch im vorigen Sommer habe sich die Regel von der Duplizität der Ereignisse bewährt in der gleichzeitigen Häufung der Unfälle in Oesterreich und Frankreich. In Bezug auf Bahnhofsumbauten solle das Nöthige geschehen, ein Anfang werde noch in diesem Jahr gemacht werden.

— Man hofft mit der **Berathung des preussischen Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhau es** bereits am Dienstag nächster Woche zum Abschluss zu kommen. Dieser vergleichsweise rasche Verlauf der Berathung bestätigt — so bemerken die „Berl. Politischen Nachrichten" — die in sachkundigen Kreisen vielfach vertretene Auffassung, dass die Eisenbahnverwaltung eine ernstliche Prüfung keineswegs zu fürchten habe, es ihr vielmehr nur erwünscht sein könne, den Sachverhalt völlig und nach allen Richtungen klargestellt zu sehen. Denn an der Neigung zu scharfer Kritik namentlich auch nach der Richtung, dass die Verwaltung zu fiskalisch geführt und infolge falscher Sparsamkeit die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen hinter dem Verkehrsbedürfniss zurückgeblieben sei, hat es nicht gefehlt. Schon die Thesen, mit denen der Berichterstatter sein einleitendes Referat abschloss, lagen durchaus in dieser Richtung, und es fehlte auch nicht an Vertretern einer schärferen Tonart in der Kritik sowohl der Eisenbahnverwaltung als der Einwirkung der Finanzverwaltung auf diese. Allein der Minister der öffentlichen Arbeiten war in der Lage, im einzelnen nachzuweisen, dass, wenn naturgemäss in den ersten Jahren seiner Verwaltung mit Rücksicht auf die in ihrer Dauer gar nicht übersehbare überaus schlechte Finanzlage auf eine Verminderung der Ausgaben Bedacht genommen werden musste, seit der Wendung der Finanzen zum Bessern sowohl auf dem Gebiete der persönlichen als der sachlichen Kosten nicht gekargt worden ist, wo es galt, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen dem wachsenden Verkehr entsprechend zu erhöhen. Er konnte insbesondere auch darauf hinweisen, dass ein grosser Theil der Vorschläge, welche der Referent in Bezug auf die Erweiterung der baulichen Anlagen der Staatsbahnen und die Vervollständigung des Staatsbahnnetzes gemacht hatte, bereits Gegenstand eingehender Prüfung sind, wenn auch endgültige Beschlüsse im ganzen wie im einzelnen sich erst auf Grund vollständiger Information werden fassen lassen. Seitens der Finanzverwaltung wurde zugleich die Versicherung ertheilt, dass der Eisenbahnverwaltung die zu der dem steigenden Verkehr entsprechenden Erhöhung der Leistungsfähigkeit nothwendigen Mittel innerhalb der Grenzen der finanziellen Kraft des Staates selbst dann nicht fehlen sollen, wenn sie nicht den ordentlichen Einnahmen zu entnehmen, sondern mittelst Anleihe zu beschaffen wären. Der Eindruck, welchen die Verhandlung auf die Betheiligten gemacht, scheint demgemäss auch ein für die Eisenbahnverwaltung wie für die Finanzverwaltung überaus günstiger gewesen zu sein, und man wird erwarten dürfen, dass dieser Eindruck nach der zweiten Lesung des Etats der Eisenbahnverwaltung im Plenum sich auch den weiteren Kreisen der Bevölkerung mittheilen und manche Besorgnisse zerstreuen wird.

— Im Charlottenburger Bürgerverein sprach am 9. d. Mts. der Abg. Ring über den **Berliner Vorortverkehr** und ging hierbei spezieller auf die Bestrebungen ein, welche eine Verbilligung der Vorortarife zum Gegenstand habe. Er bemerkte hierüber folgendes: Es sei ja sehr leicht, die Forderung zu stellen, dass die ganzen Vorortarife billiger werden müssten. Dies sei aber nicht so einfach wie es scheine. Und namentlich sei die Uebertragung des Ringbahntarifs auf die Vorortbahnen, wie sie von den Vorortbewohnern gefordert werden, eine Unmöglichkeit. Denn wie im Dezember 1896 im Bezirkseisenbahnrath Berlin von der Eisenbahndirektion erklärt worden sei, kämen für die Ringbahntarife Gesichtspunkte in Betracht, an die für die weiter aussen liegenden Vororte nicht zu denken sei. Auch dürfe man nicht vergessen, dass dabei nicht nur die Interessen Berlins und seiner Vororte, sondern zugleich auch diejenigen der ganzen übrigen Gebiete der preussischen Staatsbahnen zu berücksichtigen seien. Die Vorortfahrpreise seien fast 2 bis 3 Mal billiger, als die in der Provinz. Und wenn dies im Abgeordnetenhause ziffernmässig dargelegt würde, so dürfte dann für den Berliner Vorortverkehr noch weit weniger bewilligt werden, als bisher. Zudem hätten die im Jahre 1890/91 eingeführten Vorortarife thatsächlich sehr vortheilhaft gewirkt, indem seit jenem Jahre bis 1897 der Vorortverkehr von 23 Millionen Fahrgästen auf 40 Millionen, also um 91 % gestiegen sei, so dass die Entwickelung, welche die Vororte in den letzten Jahren gewonnen hätten, gerade der Einführung der heutigen billigen Vorortarife zu danken sei. Und deshalb sei in 15 bis 20 Jahren absolut keine Aussicht, dass vom Abgeordnetenhause einer weiteren Verbilligung der Vorortarife zugestimmt werden würde. Im übrigen sei man sich auch im Abgeordnetenhause darüber klar, dass über kurz oder lang eine Neuregelung der ganzen Eisenbahntarife und damit auch eine Verbilligung derselben werde erfolgen müssen. Nur seien die Forderungen des Vereins „Zonentarif" ganz aussichtslos, weil derartige Zonentarife in den preussischen Etat nicht hineinpassten und überhaupt undurchführbar seien.

— **Der Rest des bayerischen Eisenbahnetats** — Entwurf des Gesetzes, betreffend den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten — wird demnächst in der Abgeordnetenkammer zur Berathung gelangen. Gefordert werden: Für Herstellung einer Güterzugsrangiranlage (Ablaufanlage) in Aschaffenburg 870 000 ℳ.; für Einrichtung der Weichen- und Signalcentralisirungen sowie Ausbau der Stationen auf einer weiteren (VII. Stationsgruppe) 4 276 000 ℳ; für Erweiterung von Stationsanlagen und Stationseinrichtungen 2 590 000 ℳ; für Verbesserung, Ergänzung und Vermehrung elektrischer Bahnbetriebseinrichtungen (Gruppe IV) 330 000 ℳ.; für Erweiterung und Herstellung elektrischer Beleuchtungsanlagen (Gruppe IV) 1 740 000 ℳ.; für Herstellung von Wegunter- und -Ueberführungen an Stellen schienengleicher Ueberfahrten (Gruppe IV) 550 000 ℳ. und endlich für Erweiterung von Werkstätteanlagen und für sonstige maschinentechnische Erfordernisse (Gruppe IV) 1 470 000 ℳ.; im ganzen 11 826 000 ℳ. Zur Deckung dieses Bedarfes soll ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im gleichen Betrage aufgenommen werden. Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung der Anlehenssumme zu beschaffen. Die Weichen- und Signalcentralisirung sollen weitere 97 Stationen erhalten, nachdem dieselbe bereits bei 316 Stationen herge-

stellt ist. Erweitert bezw. umgebaut werden die Stationen Hof, Gauting, Kirchenlaibach, München Ostbahnhof, Neukirchen bei Sulzbach, Regensburg, Simbach, Würzburg und Nördlingen (letztere und Ostbahnhof nur theilweise). Neue Dienstgebäude sind projektirt für Eger, Forchheim, Nürnberg C. B., Regensburg, Schweinfurt C. B. und Würzburg. (In Würzburg lediglich Erweiterung der Güterhallen.) Die elektrische Streckenblockirung ist für die Strecken München-Dachau, München-Schleissheim, Fürth-Erlangen und Würzburg-Aschaffenburg vorgesehen. Elektrische Beleuchtung erhalten Aschaffenburg, Gunzenhausen, Nürnberg, Pleinfeld und die Centralwerkstätte München. Eine grossartige Gleichstromanlage, welche 865 000 ℳ kostet, wird im Centralbahnhofe München hergestellt. Daneben kommt noch das Projekt des Umbaues des Bahnhofes Nürnberg und wohl auch jenes des Lindauer Bahnhofes zur Berathung. Ferner kommen zur Berathung die Herstellung von 24 Weg-unter- und -Ueberführungen an Stelle schienengleicher Ueberfahrten, endlich noch Erweiterungen von Werkstätteanlagen und maschinentechnische Erfordernisse sowie maschinentechnische Erweiterungsbauten und zwar: Verlegung und Erweiterung der Lokomotivremise in Ansbach 196 500 ℳ, Herstellung einer Hochquellenwasserleitung behufs Verbesserung der Wassernahmevorrichtungen in Aschaffenburg 197 500 ℳ, Ausbau der Betriebswerkstätte in Bamberg 93 000 ℳ, Maschinenhausanlage im Centralbahnhofe Nürnberg (Grunderwerbung) 322 000 ℳ, Verlegung der Betriebswerkstätte in Weiden 116 000 ℳ, Erweiterung der westlichen 3. Lokomotivrotunde in Würzburg 170 000 ℳ, Erweiterung der Lokomotivkohlenlagerplätze und Erbauung eines Petroleummagazins in Würzburg 178 000 ℳ, zusammen 1 273 000 ℳ und mit Hinzurechnung von Oberleitungskosten und für Unvorhergesehenes mit einer Gesammtsumme von 1 470 000 ℳ.

— Am 10. d. Mts. ist dem ständischen Ausschuss der **Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der württembergischen Verkehrsanstaltenverwaltung** in dem Rechnungsjahre 1898/99 zugegangen. Nach diesem Entwurf werden u. a. gefordert:

Für den Bau einer Eisenbahn von Beilstein nach Heilbronn, 2. Rate 500 000 ℳ. Neben der den Betheiligten auferlegten Bestreitung der Grunderwerbungskosten ist von der Stadtgemeinde Heilbronn zu den Mehrkosten, welche die Führung der Bahn zwischen dem Südbahnhof und dem Hauptbahnhof Heilbronn durch den sogen. Lerchenberg erfordert, ein baarer Beitrag von 115 000 ℳ zu leisten.

Für den Bau von Eisenbahnen		
von Kirchheim u/Teck nach Oberlenningen .	1 050 000	ℳ.
„ Blaufelden nach Langenburg	738 000	„
„ Freudenstadt nach Reichenbach, 1. Rate	500 000	„
„ Biberach über Aepfingen nach Ochsenhausen	1 093 000	„

Mit der baulichen Ausführung dieser Bahnen ist dann vorzugehen, wenn der Eisenbahnverwaltung von den Betheiligten der für den Bahnbau und dessen Zubehör dauernd erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen und der vorübergehend nöthige Grund und Boden kostenfrei zur Verfügung gestellt oder statt der Eigenthumsüberweisung genügende Sicherheit für die Erstattung der Grunderwerbungskosten geboten sein wird, die für die Bahn Kirchheim-Oberlenningen auf 275 000 ℳ, für die Bahn Blaufelden-Langenburg auf 120 000 ℳ, für die Bahn Freudenstadt-Reichenbach auf 235 000 ℳ und für die Bahn Biberach-Ochsenhausen auf 102 000 ℳ veranschlagt sind.

Von den bei der Bahn Blaufelden-Langenburg Betheiligten ist ausserdem ein baarer Baukostenbeitrag von 35 000 ℳ zu leisten und das für den Bahnbetrieb in Langenburg erforliche Wasser kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

Die unter dem 12. August 1863 konzessionirte Privateisenbahn von Unterboihingen nach Kirchheim u/Teck ist durch den Staat zu erwerben, hierzu werden 812 000 ℳ bestimmt.

Zu dem Bau einer Privatnebeneisenbahn von Möckmühl nach Dörzbach wird als Staatsbeitrag eine 1. Rate in Höhe von 270 000 ℳ bestimmt.

Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen sind in den Gesetzentwurf 1 260 000 ℳ eingestellt.

— In der Sitzung des **hohenzollernschen Kommunallandtages in Sigmaringen** vom 3. d. Mts. kam ein Schreiben des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Januar 1898, betr. die **Kleinbahnen**, zur Verlesung. Darin ist mitgetheilt, dass zu den Stichbahnen in Hohenzollern eine Staatsbeihilfe im Betrage von 1 250 000 ℳ in Stammaktien unter der Bedingung gewährt wird, dass die Unternehmerfirma Lenz & Cie. 25 % des Grundkapitals und der Landeskommunalverband ebenfalls 25 % deselben sowie die Garantie einer 3,5 % Verzinsung übernimmt, wobei jedoch bemerkt ist, dass nur die staatliche Unterstützung der Stichbahnen in Aussicht gestellt werden könne, mithin für den Ausbau der durchgehenden Schienenverbindung Engstingen-Sigmaringen auf nichts zu rechnen sei. Ferner werden die Bedingungen gestellt: unentgeltliche Abtretung von Grund und Boden, Feststellung darüber, ob die Stichbahnen ausschliesslich oder doch vorwiegend in ihrer ganzen Ausdehnung hohenzollernschen Interessen dienen, eventuell Heranziehung Württembergs oder württembergischer Interessentenkreise, staatliche Genehmigung des Projekts und Kostenanschlags, des Bau- und Betriebsvertrags sowie des Gesellschaftsvertrags. Sodann ist ein Schreiben des württembergischen Ministeriums des Auswärtigen eingegangen, nach welchem den zu erbauenden Stichbahnen in Hohenzollern dieselben Vergünstigungen in Beziehung auf die Ermässigung, bezw. Erlassung der Abfertigungsgebühr wie den württembergischen Kleinbahnen sowie die Besorgung des Abfertigungsdienstes auf den Anschlussstationen durch württembergische Beamte gegen entsprechende Entschädigung zugesichert wird. Die vier ins Auge gefassten Stichbahnen sind: Sigmaringendorf-Bingen in Hohenzollern, Eyach (Württemberg)-Heigerloch, Hechigen-Burladingen, Lichtenstein (Württemberg)-Engstingen (Württemberg)-Gammertingen. Das Baukapital ist für sie einschliesslich des Grund und Bodens auf 2 100 000 ℳ berechnet, während sich diese Summe bei Hinzunahme der durchgehenden Linie Lichtenstein-Engstingen-Gammertingen-Sigmaringen auf 4 200 000 ℳ erhöhen würde.

Am 11. d. Mts. genehmigte der Kommunallandtag die vorbezeichneten vier Stichbahn. Ausschliesslich hohenzollernschen Boden berühren die Killerthalbahn Hechingen-Burladingen und Sigmaringendorf-Bingen, wogegen wegen der andern zwei Stichbahnen mit Württemberg zu unterhandeln ist.

— Nach einer kürzlich ergangenen Verfügung des württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend die **Lohnzahlung an Arbeiter der württembergischen Verkehrsanstalten in Fällen der Arbeitsversäumniss**, ist den bei diesen Verkehrsanstalten beschäftigten Arbeitern bei dienstlicher Entsendung zur ärztlichen Untersuchung, bei Arbeitsversäumniss infolge der Ausübung des Wahlrechts bei Reichs- und Landtagswahlen, sowie aus Anlass von militärischen Kontrolversammlungen und der Theilnahme an den Sitzungen der Arbeiterausschüsse der Lohn ohne Abzug fortzubezahlen, soweit die Versäumniss die als nothwendig erkannte Dauer nicht überschreitet. Bei den im Akkord beschäftigten Werkstättenarbeitern ist bei der Bemessung der Entschädigung für Arbeitsversäumniss der ordentliche Tagelohnsatz zu Grunde zu legen.

— Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat auf der Station Obertürkheim, die namentlich als Ausflugsort der Stuttgarter einen lebhaften Personenverkehr hat, die **Gasbeleuchtung unter Anwendung einer von der Gasmaschinenfabrik in Amberg hergestellten Gaserzeugungsmaschine** eingeführt. Mittelst dieser Maschine wird aus flüssigem Kohlenwasserstoff, sogen. Gasstoff (Hydririn), ein gleichmässiges Gas hergestellt, das ein intensiv weisses, ruhiges Licht erzeugt. Die Maschine bedarf nach ihrer innerhalb einiger Minuten erfolgten Inbetriebsetzung keiner besonderen Bedienung, sie erzeugt nur soviel Gas, als jeweils verbraucht wird. Die Lampenbrennstunde stellt sich bei Verwendung von Gasglühlichtbrennern auf 2 ₰. Die Einrichtung ist seit Ende Oktober 1897 im Betrieb und funktionirt tadellos. Die Gesammtkosten stellen sich zwar höher als die frühere Erdölbeleuchtung; es ist aber die Leuchtkraft der Gasglühlichter 5—6 mal grösser als die der Erdöllampen. Der Aufwand für die Einrichtung — Erbauung eines kleinen massiven Gebäudes zur Aufstellung der Gasmaschine, Einrichtungen zur Gaserzeugung, Rohrleitungen und Beleuchtungskörper — hat etwa 5 000 ℳ betragen. Die württembergische Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, wenn die Erfahrungen mit dieser Einrichtung fortgesetzt günstige sind, ähnliche Anlagen auf anderen Bahnhöfen mit lebhafterem Verkehr, bei welchen der Anschluss an bestehende Gasanstalten oder elektrische Beleuchtungsanlagen nicht möglich ist, zu treffen.

— Zeitungsmittheilungen wussten zu berichten, dass die **sächsischen Staatsbahnen** auf einer ihrer Linien die **tschechische Sprache** eingeführt habe und zwar zwischen Reichenberg und Grottau, in welchen Städten nur gemischtsprachige Eilgutfrachtbriefe ausgegeben würden.

Zu dieser Nachricht, gegen deren Glaubwürdigkeit von Anfang an die erheblichsten Zweifel sich geltend machen mussten, ist auf Grund eingezogener Erkundigung folgendes zu bemerken:

Die Verkehrsstellen der sächsischen Staatseisenbahnen, die auf österreichischem Gebiete liegen, haben Frachtbriefe mit österreichischen Stempeln zu verwenden. Diese Stempel werden nicht in Gestalt von Marken aufgeklebt, sondern gleich

bei Herstellung der Frachtbriefe eingedruckt. Da es sich hierbei also um österreichische Stempelpapiere handelt, so kann die sächsische Staatsbahn deren Herstellung nicht selbst besorgen, sie muss vielmehr die Frachtbriefe aus Wien von der österreichischen Regierung beziehen. Die gesammte Lieferung aus Wien kommt in das Lager der Station Bodenbach, von wo aus die Frachtbriefe je nach Bedarf an die österreichischen, unter sächsischer Verwaltung stehenden Stationen abgegeben werden. Während die Frachtbriefe stets mit deutschem Texte bestellt und geliefert wurden, befand sich in einer der letzten aus Wien bezogenen Sendungen auch ein Packet Eilgutfrachtbriefe mit Aufdruck in deutscher und tschechischer Sprache, dessen Inhalt infolge eines leicht erklärlichen Versehens nicht zurückgeschickt, sondern an Stationen der Zittau-Reichenberger Bahn vertheilt und von diesen weiter verkauft wurden. Das ist der harmlose Hergang der Sache, die natürlich von den Blättern einer gewissen Richtung zu einer Hochverrathsaffäre ersten Ranges aufgebauscht worden ist.

— **Die Anlagen des neuen Dresdener Hauptbahnhofes** sind für einen grossen Verkehr berechnet. Die Zahl der Bahnsteige, welche jetzt nur 3 beträgt, erhöht sich auf 11, darunter mehrere von sehr beträchtlicher Länge, 4 Bahnsteige liegen in der Mittelhalle Die Fahrkartenschalter werden von 5 auf 16 vermehrt, ausserdem befinden sich 2 Schalter in der Osthalle. Die Fahrkartenausgaben werden voraussichtlich nach Verkehrsgruppen getrennt, auch ist eine Trennung des Fahrkartenverkaufes nach Wagenklassen geplant. Der Umfang der Anlagen rechtfertigt sich durch die enorme Steigerung des Personenverkehrs des bisherigen böhmischen Bahnhofes. Die Zahl der abgefahrenen und angekommenen Personen betrug z. B. im Jahre 1881 2 000 000, 1890 bereits 3 900 000 und 1896 sogar 5 700 000, während die Zahl der täglich abgefahrenen und angekommenen Personenzüge (Sonder- und Güterzüge ausgeschlossen) z. B. im Jahre 1874 nur 61 betrug, sie steigerte sich im Jahre 1884 auf 108, im Jahre 1890 auf 134, 1894 auf 167 und im Winter 1897/98 auf 208 Züge. Mit Einführung des Sommerfahrplanes, am 1. Mai d. J., wird die tägliche Zugzahl wieder erheblich grösser werden, da die jetzt naf den Neustädter und Friedrichstädter Bahnhöfen beginnenden und ankommenden Züge in der Hauptsache dem Altstädter Hauptbahnhofe zuwachsen.

— In der Sitzung des Aufsichtsraths der **Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft** am 15. d. Mts. wurde der Abschluss für das Jahr 1897 vorgelegt; derselbe ergab einen Nettoüberschuss von 481 027 ℳ (gegen 400 273 ℳ im Vorjahre). Die Vertheilung des Ueberschusses soll der am 12. März d. J. stattfindenden Generalversammlung wie folgt vorgeschlagen werden: Rücklagen in die verschiedenen Gesellschaftsfonds 91 264 ℳ (gegen 83 604 ℳ), 7,5 % Dividende mit 318 750 ℳ auf das dividendenberechtigte Aktienkapital von 4 250 000 ℳ (gegen 7,5 % mit 262 500 ℳ und 3 500 000 ℳ), Tantiemen und Remunerationen 51 102 ℳ (gegen 38 424 ℳ), Vortrag auf neue Rechnung 19 910 ℳ (gegen 15 745 ℳ).

— In einer Zuschrift an die „Berl. Neuest. Nachr." weist Dr. v. Hansemann auf einige **Nachtheile der künstlichen Wasserstrassen** hin, wie sie in Deutschland immerhin bis zu einem gewissen Grade in Betracht gezogen werden müssen. Zunächst seien die klimatischen Verhältnisse dem Kanalbau in Deutschland ungünstiger als im westlichen und südlichen Europa, ferner stelle Deutschlands geographische Lage dem Verkehr schwierigere Aufgaben als in den westlichen Ländern, die wie Frankreich, England, Belgien und Holland durch ihre weitere Küstenausdehnung von vornherein auf ein radiales Verkehrssystem und dessen Vervollkommnung durch Verbindungskanäle angewiesen seien. Deutschland hat nur eine nördliche Küste, seine Ströme fliessen ziemlich gleichlaufend nach Norden und bilden keine günstige Grundlage für den Verkehr in westöstlicher Richtung. Fast alle Kanäle, mögen sie bei uns gebaut werden wo sie wollen, selbst wenn es möglich wäre, Schlesien über Sachsen und Hessen mit der Rheinprovinz zu verbinden, würden nur einer beschränkten Anzahl von Interessenten zu gute kommen, und wenn mit Kanälen alle Mängel unserer geographischen Lage ausgeglichen werden sollen, so wird dieses Riesenwerk nur durch Aufwendungen herzustellen sein, vor denen selbst die Kanalschwärmer erschrecken werden. Der Mangel aller neuen Kanalbauten besteht darin, dass sie nur demjenigen Theil der Bevölkerung in vollem Maasse zu gute kommen, welcher bereits an dem bestehenden Wassernetz von Flüssen und Kanälen betheiligt ist, während die Kosten von der gesammten Bevölkerung getragen werden müssen und also diejenigen, welche keine Aussicht haben, die billigen Kanalfrachten für sich selbst auszunutzen, doppelt schwer treffen. Dr. v. Hansemann erklärt sodann die Vorstellung, als ob die Frachtkosten an sich billiger seien als auf den Eisenbahnen, für eine irrige. Richtig sei sie nur in Bezug auf das Meer, die natürlichen und diejenigen künstlichen Wasserstrassen, deren Baukapital als völlig getilgt angesehen werden kann. Soll indessen das in neu zu erbauenden Kanälen vom Staate angelegte Kapital verzinst und getilgt und sollen daneben die Betriebskosten aufgebracht werden, so würde es der Entrichtung von Abgaben bedürfen, welche den Kosten der Eisenbahnfracht kaum nachständen. Wäre dem nicht so, wären Kanäle vielmehr aus sich selbst ohne staatliche „Liebesgabe" ertragsfähig, so ist nicht einzusehen, warum deren Bau nicht bereits von den besonders interessirten Gemeinwesen oder Privatgesellschaften in Angriff genommen worden ist. Dr. v. Hansemann schliesst seine Zuschrift mit folgenden in mehrfacher Hinsicht anfechtbaren Ausführungen: „Unmöglich kann der Staat zu Gunsten beschränkter Kreise Opfer bringen, während er sich scheut, endlich in eine der Allgemeinheit zu gute kommende Reform der Frachttarife bei den Eisenbahnen einzutreten. Die Zukunft des Verkehrswesens liegt in den Eisenbahnen. Sie allein sind imstande, allen Gegenden und Berufsschichten gleichmässig gerecht zu werden und das Land mit einem immer dichteren Verkehrsnetz zu überziehen. Wenn der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten für die Vermehrung der Kanäle eintritt, so bedeutet dies einen Verzicht auf die Steigerung des Massenverkehrs auf den Eisenbahnen und anscheinend das Eingeständniss, dass dieselben einer weiteren Steigerung nicht mehr gewachsen sind. Ist dies wirklich der Fall, so dürfte Preussens schon allzu fiskalische Eisenbahnpolitik allmählich auf einen todten Strang gerathen. Eine zeitgemässe Reform der Frachttarife im Sinne der Verbilligung des Massenverkehrs auf weite Strecken wird ohnehin nothwendig. Dass die Frachten bei uns immer noch erheblich (?) höher sind als in Russland und Oesterreich-Ungarn lässt sich auf die Dauer nicht rechtfertigen. Entschliesst sich der Staat einmal zu diesem Schritt, so wird die weitere Steigerung des Massenverkehrs nicht mehr den Kanälen, sondern den Eisenbahnen allein zu gute kommen, und der Stadt hierdurch in der Lage sein, die für Erweiterung der Eisenbahnanlagen aufgewendeten Millionen zu verzinsen, während er hierauf bei den Kanalbauten verzichten muss. Mögen daher unsere Nachbarländer dem Verkehrswege Wasserstrassen zu Grunde legen, bei uns gehört die Zukunft den Eisenbahnen."

— Auf Grund einer Studienreise hielt in der letzten Versammlung des **Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt** Werftdirektor Renner-Altofen einen **Vortrag über die Wolga**, worin er die verkehrspolitische Bedeutung dieses grossen Stromes berücksichtigte. Die Hafenanlagen liegen sämmtlich am hohen (rechten) Ufer und sind für das Ein- und Ausladen bequem. Die Wolga ist überall betonnt und befeuert, wofür die Regierung jährlich 1 000 000 Rubel aufwendet. Der Wasserstand wird durch Signale an den Ufern angezeigt. Während noch in den 30 er Jahren die mittelst sogenannter Göpelschiffe fortbewegten Schiffe die Fahrt von Ssamara nach Rybinsk (1 387 km) nicht in einer Saison zurückzulegen vermochten, so dass das Getreide aus den Produktionsgebieten erst im zweiten Jahre auf den Markt kam, legte der in den 40 er Jahren in Dienst gestellte Dampfer die Fahrt in 16 Tagen zurück; man kann daraus die Bedeutung der Einführung der Dampfer für den Verkehr auf der Wolga ermessen. Im Jahre 1892 waren auf dem Strome 1 096 Dampfer im Betrieb (auf dem Rhein 884, auf der Elbe 210, Donau 388). Die Schifffahrt betreiben 498 Rheder, darunter nur einige Gesellschaften. Während früher allein die Firma Coquerill in Seraing die Dampfschiffe lieferte, baut heute Russland einen Theil der Schiffe selbst, auch Deutschland fertigt jetzt Dampfschiffe für die Wolga. Holzschiffe zählt man auf der Wolga etwa 12 000 (Rhein 8 489, Elbe etwa 2 000, Donau 2 700). Die Kähne werden meist nur remorquirt. Da auch die Naphtagesellschaften Holzschiffe benutzen, findet man oft die Wolga von Naphta bedeckt, ohne dass bisher daraus ein Unglück entstanden wäre. Die Kapitaine der meist 3 stöckigen, gut ausgestatteten Passagierdampfer waren bisher Ostseedeutsche und Dalmatiner, diese werden aber jetzt durch Russen ersetzt. Die Feuerung der Dampfschiffe, anfangs eine grosse Sorge, erfolgt jetzt durchgängig mittelst Astatki (Petroleumrückstände, Naphta), die doppelt so heizkräftig sind wie die Kohle. Die Frachtsätze bewegen sich je nach den Verhältnissen zwischen weiten Grenzen. Ueber die Wolga existiren nur 2 Eisenbahnbrücken. Der Wolgaverkehr kommt an Lebhaftigkeit wenigstens dem des Rheins gleich. Im ganzen Wolgagebiet beträgt der Verkehr im Jahre 30 000 000 t (Gebiet des Rheins 19 000 000, der Elbe 12 000 000, der Donau 8 000 000). Von grosser Wichtigkeit wäre eine Kanalverbindung mit dem Don, durch welche dem Wolgahandel ein Zugang zu einem dem Weltverkehr näherliegenden Meere, als es der Kaspisee ist, erschlossen würde; bisher besteht aber nur ein Projekt für diesen Kanal.

— Unlängst feierte der **Verein Berliner Lokomotivführer** sein 25 jähriges Stiftungsfest. Anfang 1873 mit 231 Mitgliedern gegründet, zählt er jetzt 1 500 Mitglieder und bezweckt ausser

Belehrung in allen Eisenbahnsachen, namentlich durch Besprechung von Unfällen, die Unterstützung der unter Anklage der Gefährdung eines Eisenbahntransportes gestellten Mitglieder durch Rath und That, sofern keine Fahrlässigkeit vorliegt, und die Unterstützung der Hinterbliebenen der Mitglieder. Mit dem Feste war die Feier des 25jährigen Dienstjubiläums des langjährigen Vorsitzenden des Vereins, des Lokomotivführers Katerbitz verbunden. Die Feier bestand in Vorträgen des aus Lokomotivpersonal gebildeten Gesangvereins „Geflügeltes Rad", in Konzert, ausgeführt von der Kapelle des Elisabethregiments und in sonstigen Vorträgen und Tanz. Die Festrede für den Jubilar hielt der Führer Schulz (Stettiner Bahn), für den Verein Herr Katerbitz. Der letzteren war zu entnehmen, dass der Verein bis jetzt 14774 ℳ. 90 ₰ für Rechtsschutzunterstützungen gezahlt habe und dass 280 Wittwen mit zusammen 5322 ℳ. unterstützt werden konnten. 317 Mitglieder feierten das 25jährige Dienstjubiläum und wurden durch Ueberreichung eines Ehrenseidels geehrt. 72 verstorbenen Mitgliedern wurden Kränze gewidmet. Bei dem Untergange des „Grossen Kurfürsten" spendete der Verein 100 ℳ. und im vorigen Jahre für die Ueberschwemmten 200 ℳ. Zu den Ehrenmitgliedern des Vereins, der sich auch bei den Behörden infolge seiner nutzbringenden Thätigkeit, verbunden mit der Pflege einer kollegialischen Geselligkeit und patriotischen Gesinnung, eines besonderen Wohlwollens erfreut, gehören unter anderen der Geheime Bergrath Professor Dr. Wedding und Regierungs- und Baurath Kuntze.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aus den Landtagen.** Der Landtag von Kärnthen beschloss auf Antrag des Eisenbahnausschusses, die Regierung sei von dem Landesausschusse aufzufordern, den Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von Klagenfurt in das Rosenthal, als zum Schutze der Eisenindustrie im Rosenthal dringend nothwendig, möglichst zu fördern, jedoch so, dass der Weiterbau nicht beeinträchtigt werde.

Der mährische Landtag anerkannte den Ausbau der Bahn von Saar nach Tischnowitz für ganz Mähren als höchst nothwendig und erklärte sich zur Subventionirung bis zu 10000 fl. für das Kilometer bereit, falls der Staat die Garantie für die 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien übernimmt. Für den Bau des Staatsbahnflügels von Skalitz nach Boskowitz wurde eine Subvention von 7000 fl. für das Kilometer bewilligt.

— **Einnahmen in der ersten Dekade Februar.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn weist in dieser Dekade gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 80145 fl., die Südbahn eine solche von 40331 fl. aus. Bei der Staatseisenbahngesellschaft sind die Einnahmen um 62717 fl., bei der garantirten Linie der Nordwestbahn um 8893 fl., bei der Elbethalbahn um 15097 fl., bei der südnorddeutschen Verbindungsbahn um 7144 fl. hinter jenen der gleichen Periode des Vorjahres zurückgeblieben.

— Für die Angestellten der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** soll demnächst eine **Dienstpragmatik** erlassen werden. Durch dieselbe soll dem wiederholt geäusserten Begehren der Bediensteten nach Schaffung einer pragmatischen Feststellung der aus dem Dienstverhältnisse entspringenden Rechte und Pflichten Rechnung getragen werden.

— Aus Anlass der vorjährigen Ueberschwemmungen wurde dem Konsortium zum Baue der **Lokalbahn Chrudim-Holics** vom Eisenbahnministerium der Auftrag ertheilt, die Dämme der genannten Strecken statt mit Rasenziegeln mit Stein zu verkleiden, dieselben breiter zu halten und mehrere Gleise in den Stationen anzubringen. Nachdem sich hierdurch der Aufwand des Bahnbaues bedeutend vergrössert, fand sich jüngst im Landtagsgebäude eine Deputation ein, um bei den Abgeordneten um Befürwortung des Ansuchens vorzusprechen, mittelst dessen das Konsortium um die Erhöhung des bewilligten Landesbeitrages von 70 auf 75 % nachgesucht hat.

— **Bei Berathung des Staatsvoranschlages für das Jahr 1898 im ungarischen Abgeordnetenhause** bezeichnete ein Abgeordneter die eingestellte Ausgabepost von 550000 fl. für Vizinalbahnen als unzureichend; da noch viele Vizinalbahnen des Ausbaues harren, würden viele berechtigte Lokalinteressen eine Verkürzung erfahren, wenn die Dotation nicht erhöht würde. Er beantragte die Erhöhung der Post auf 650000 fl.

Der Handelsminister anerkannte die Begründung des gestellten Antrags; ein rascheres Tempo im Bau der Vizinalbahnen wäre in der That erwünscht. Er sei daher geneigt, einer gewissen Erhöhung der Post zuzustimmen. Als das Budget zusammengestellt wurde, konnte man annehmen, dass die 550000 fl. genügen werden; seitdem ist aber auf dem Gebiete der Vizinalbahnbauten eine solche Bewegung entstanden, dass die Dotation nicht ausreichen werde. Der Minister beantragte seinerseits die Erhöhung derselben auf 600000 fl.

Von einem anderen Abgeordneten wurde an den Minister das Ersuchen gerichtet, zur Beruhigung des Landes einen bestimmten Zeitpunkt zur Einreichung des Gesetzentwurfes über die Revision des Vizinalbahngesetzes anzugeben.

Ein Abgeordneter erklärte unter diesem Titel jede Erhöhung der Ausgaben als unzulässig, insolange der Minister den Gesetzentwurf zur Revision des Vizinalbahngesetzes nicht vorlegt. Jede solche Erhöhung wäre für den Minister nur eine Aufmunterung zur weiteren Verzögerung.

Der Minister erwiderte, dass der Gesetzentwurf zur Revision des Vizinalbahngesetzes in Arbeit sei. Einen Präklusivtermin zur Einreichung desselben könne er nicht geben, weil man nicht wissen kann, welche Umstände dazwischen kommen. Er werde jedenfalls bestrebt sein, die Revisionsvorlage sobald als möglich einzureichen, gleichviel, ob die Dotation jetzt erhöht wird oder nicht. Er macht übrigens aufmerksam, dass auch nach der Revision des Gesetzes eine Dotation für Vizinalbahnen wird ins Budget aufgenommen werden müssen. Die jetzt beschlossene Erhöhung würde also nach keiner Richtung hin präjudiziren.

Einem Abgeordneten gegenüber, welcher vorgebracht hatte, dass für eine Vizinalbahn 2 Konzessionen ertheilt werden, bemerkte der Minister, es handle sich wahrscheinlich um Vorkonzessionen. Die Vorkonzession bildet für niemanden ein Privilegium. Die Inhaber von Vorkonzessionen mögen ihre Vorarbeiten durchführen und wer dann die vortheilhaftesten Bedingungen stellt, bekommt die Baukonzession.

Die Post wurde schliesslich dem Antrage des Ministers entsprechend mit 600000 fl. angenommen.

Vereins-Ausland.

— Am 20. d. Mts. wird in der **Schweiz** die allgemeine Volksabstimmung über die **Eisenbahnverstaatlichungsfrage** erfolgen. Alle die einschlägigen Verhältnisse finden sich nach amtlichen Quellen dargestellt in einer Schrift „Zur Orientirung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz" von Dr. J. Steiger (Zürich 1898 bei Schulthess, Preis 1,80 ℳ). Steiger ist ein Gegner der Verstaatlichung und am Schlusse seines Buches stellt er die Frage, was im Falle der Verwerfung des Rückkaufs geschehen wird. Nach seiner Meinung würde man in der Schweiz am zweckmässigsten folgendes anstreben:

a) Schaffung einer besonderen Eisenbahnbehörde mit richterlicher Kompetenz in administrativen Fragen. Es würde damit ein Anfang mit der allerdings nur durch Verfassungsrevision zu erreichenden Institution eines Verwaltungsgerichtshofes gemacht.

b) Eine besondere Behörde aus Vertretern von Handel, Gewerbe, Landwirthschaft usw., die im Verein mit dem Eisenbahndepartement und den Gesellschaften Neuerungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anzustreben, Subventionen an Nebenbahnen und Ertheilung von Konzessionen zu Händen der Bundesversammlung zu begutachten und auf Fusionen von Gesellschaften und Vereinheitlichung des Betriebes hinzuwirken hätte. Damit dürfte der alte Plan bezüglich Dreitheilung des schweizerischen Eisenbahnnetzes eher verwirklicht werden: östliches Netz aus Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen bestehend, mittleres Netz aus Central- und Gotthardbahn. Das westliche Netz ist bereits vereinheitlicht.

c) Abmachung mit den Bahnen behufs freiwilliger Amortisation zu Gunsten des Staates im Falle des Rückkaufs nach Ablauf der Konzessionen und Neuordnung des Tarifwesens im Sinne einer grösseren Vereinheitlichung und Erniedrigung der Taxen. Die Gegenleistung des Staates wäre, dass man die Bahnen für mindestens 30 bis 40 Jahre in Ruhe lässt mit anderweiten Rückkaufsprojekten.

— Wie aus Genua gemeldet wird, wurde in einer von der dortigen Geschäftswelt einberufenen Generalversammlung, der auch der Präfekt und der Bürgermeister beiwohnten, beschlossen, die Regierung dringend aufzufordern, dass sie den Bau der **Bahnlinie Genua-Piacenza** in Angriff nehme, um so eine kürzere Verbindung zwischen Genua und dem Brenner herzustellen. Die Vorarbeiten für diesen Bahnbau sind — wie wir in Nr. 12 d. Ztg. mittheilten — regierungsseitig bereits genehmigt worden.

— Nach 9jähriger Arbeit wurde am 14. d. Mts. der 8100 m lange **Tunnel unter dem Col di Tenda (Piemont)** durchschlagen. Das Zusammentreffen von Nord und Süd gelang vortrefflich. Durch diesen Tunnel geht die neue Bahn von Cuneo nach Mentone, die Turin mit der Riviera verbindet.

— Im **englischen Unterhause** hat man sich — wie wir bereits in Nr. 13 S. 207 d. Ztg. kurz berichteten — am 10. Februar mit den **Ausfuhrtarifen der deutschen Eisenbahnen** beschäftigt. Sir Vincent, ein schutzzöllnerischer Abgeordneter, lenkte die Aufmerksamkeit der Regierung auf die künstliche Förderung, die andere Länder ihrer Ausfuhr durch Tarife, Prämien und sonstige fiskalische Maassnahmen gewähren. Dadurch würde der englische Handel beeinträchtigt. Zwar sprach Sir Vincent besonders von dem Zuckerprämiensystem der europäischen Staaten, aber er fügte hinzu, dass der Schaden, der der westindischen Zuckerindustrie dadurch zugefügt werde, nur ein Bruchtheil sei von den Nachtheilen, die England durch die Eisenbahntarife anderer Länder gegen (!) englische Waaren erleide. In seinen Erklärungen anerkannte der englische Handelsminister Ritchie bis zu einem gewissen Grade die Berechtigung der schutzzöllnerischen Beschwerden. Gegen die differenziellen Eisenbahntarife, die andere Länder im Interesse der Ausfuhr gewisser Waaren eingeführt hätten, beabsichtigt die englische Regierung bei passender Gelegenheit und zwar bei den Verhandlungen über den Abschluss neuer Handelsverträge vorstellig zu werden. Allem Anschein nach richtete sich die Spitze der englischen Beschwerden gegen Deutschland und die deutschen Eisenbahntarife, insoweit sie die Ausfuhr gewisser Waaren, insbesondere Kohlen, nach den deutschen Häfen erleichtern, oder hinsichtlich anderer Erzeugnisse auf fremden Märkten dem deutschen gegenüber dem englischen Ausfuhrhandel Vortheile gewähren. Diese Beschwerden können als begründete nicht erachtet werden. Auf Grund des noch bestehenden Handelsvertrages mit Deutschland hat England das Recht der Meistbegünstigung und daraufhin auch das Recht auf meistbegünstigste Behandlung englischer Waaren bei ihrer Beförderung auf deutschen Eisenbahnen, d. h. es kann dieselben Tarife beanspruchen, welche für deutsche Waaren gelten. Dieses Recht ist nun durch die deutschen Ausfuhrtarife nicht im geringsten beeinträchtigt worden. Auf allen deutschen Eisenbahnen werden englische Waaren zu denselben Frachtsätzen gefahren, wie deutsche Erzeugnisse. In der „Kreuzztg." wird nicht ganz ohne Grund die Meinung ausgesprochen, als beabsichtige die englische Regierung durch die Bemängelung der deutschen Eisenbahntarife für Ausfuhrerzeugnisse sich Stoff zu schaffen für die schwebenden Handelsvertragsverhandlungen und um Forderungen an Deutschland zu stellen, die nicht erfüllt werden können, die dann aber von der englischen Regierung zurückgezogen werden in der Absicht, dadurch den Anschein zu erwecken, als mache sie Zugeständnisse. Eigenthümlich nahm sich die gleichzeitige Versicherung des englischen Handelsministers aus, dass die Regierung an dem Freihandel festhalte, der den Wohlstand Englands so sehr gehoben habe. Wäre dies der Fall, so würde die englische Regierung es verschmähen, die deutschen Eisenbahnausfuhrtarife in den Kreis ihrer Erörterungen zu ziehen.

— **Schwedische Staatsbahnen**. Nach einer Stockholmer Meldung hat die schwedische Regierung nunmehr beim Reichstage die Bewilligung der Mittel zum Bau der Eisenbahn von Gellivara über die Eisenerzfelder Luossavaara und Kiirunavaara bis zur norwegischen Grenze beantragt. Vorausgesetzt wird hierbei, dass Norwegen die Bahn von der schwedischen Grenze bis Ofoten anzulegen beschliesst. Die Baukosten sind für die schwedische Strecke auf 21 498 000 Kronen berechnet, wovon die Regierung auf den nächstjährigen Etat 5 400 000 Kronen angewiesen wünscht; zu Vorarbeiten, die in diesem Jahre schon vorgenommen werden sollen, werden von letzterer Summe 1 500 000 Kronen verlangt. Ferner verlangt die Regierung für den Bau der Küstenbahn von Gothenburg nach Strömstad 14 776 500 Kronen. Durch diese Bahn wird der Weg nach Christiania gegenüber dem jetzigen bedeutend abgekürzt.

— **Portugiesische Bahnen**. Die erste portugiesische Bahnlinie, welche von Lissabon nach Carregado führt, datirt, wie wir der „Schweiz. Bauztg." entnehmen, aus dem Jahre 1854. Aber erst im Jahre 1863 wurde Lissabon zum ersten Male mit dem spanischen Eisenbahnnetze verbunden, während jetzt das Ineinandergreifen der beiden Bahnnetze an 5 Stellen stattfindet. Heute besitzt Portugal eine Bahnlänge von 2 356 km, wovon 830 km mit der Spurweite von 1,67 m in Staatsbesitz, 1 326 km Privateigenthum und 200 km Schmalspur, theis im Betriebe des Staates sind, theils der Nationalen Eisenbahngesellschaft gehören. Das in den portugiesischen Bahnen investirte Anlagekapital beträgt rund 593 000 000 Frcs. Das Betriebsergebniss des Jahres 1895 belief sich auf 33 479 520 Frcs., woran die Staatsbahnen mit 10 139 220 Frcs. betheiligt sind. Die Vermehrung der Bahnlänge hat seit Eintritt der wirthschaftlichen Krisis fast ganz aufgehört, so dass seit 1891 nur etwa 30 km neue Linien hinzugekommen sind; dagegen stieg die Zahl der beförderten Reisenden von 5 600 000 im Jahre 1892 auf 8 300 000 im verflossenen Jahre, die beförderte Gütermenge von 1 500 000 t auf 1 900 000 t. Auffallend ist die geringe Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge. Der Südexpress legt etwa 40 km in der Stunde zurück, der schnellste Zug zwischen Lissabon und Oporto 343 km in etwa 11 Stunden, also wenig mehr als 30 km in der Stunde. Nicht unbedeutend ist auch das Bahnnetz in den portugiesischen Kolonien. In der westafrikanischen Kolonie Angola bestehen 2 Linien von 350 und 23 km Länge, dann in der Provinz Mozambique in Ostafrika 3 Linien von 273, 82 und abermals 82 km Länge. Was das Verhältniss der festländischen Bahnlänge zur Volkszahl und zum Flächeninhalte des europäischen Portugals betrifft, so finden wir, dass das Land auf 10 000 Einwohner 5 km Bahnen besitzt und in dieser Beziehung mit Italien und Serbien gleichsteht; ebenso nimmt Portugal hinsichtlich der Eisenbahndichtigkeit eine niedere Stelle ein, indem auf 100 qkm Flächeninhalt nur 2,6 km Eisenbahnen entfallen.

— Die offizielle „Handels- und Industriezeitung" macht kurze Mittheilungen über **die Güterbewegung auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1897**, mit Ausschluss der schmalspurigen Bahnen. Der Zeitung ist zu entnehmen, dass auf Grund der beim Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten eingegangenen vorläufigen Angaben sich feststellen lässt, dass im verflossenen Jahre den Eisenbahnstationen 4 988 000 Wagenladungen zugeführt worden sind, und nach Hinzuzählung der zum 1. Januar 1897 auf den Stationen verbliebenen 53 000 Wagenladungen hatten die Eisenbahnen zu befördern 4 988 000 + 53 000 = 5 041 000 Wagenladungen; thatsächlich wurden jedoch während des verflossenen Jahres 5 027 000 Wagenladungen befördert und zum 1. Januar 1898 verblieben auf den Stationen und in den Stationsniederlagen 14 000 Wagenladungen. Diese 14 000 Wagenladungen bestehen fast ausschliesslich aus Getreidesendungen, welche im Laufe des Dezember auf die Ssamara-Slatoust und westsibirische Eisenbahn zur Weiterbeförderung ins europäische Russland zugestellt wurden und von besagten Bahnen nicht rechtzeitig befördert werden konnten.

Im Jahre 1897 trafen ein:

	Wagenladungen
in den Häfen des baltischen Meeres . . .	227 000
„ „ südlichen Häfen	424 000
an der Westgrenze	144 000
insgesammt	795 000

In den Jahren 1895 und 1896 erreichte der Waarenverkehr auf den Eisenbahnen folgenden Umfang:

	zu den Stationen wurden zugeführt	in den Häfen und Grenzstationen trafen ein
1895 .	4 631 000 Wagenladungen	835 000 Wagenladungen
1896 .	4 844 000 „	878 000 „

Zur besseren Vergleichung dieser Daten mit den für 1897 angeführten muss jedoch berücksichtigt werden, dass infolge der Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen von 610 auf 750 Pud die Durchschnittsladung eines Wagen im Jahre 1897 wenigstens um 5 % höher veranschlagt werden muss, als die Durchschnittsladung in früheren Jahren.

Demnach stellt sich heraus, dass im Laufe des verflossenen Jahres, trotz des bedeutenden Misswachses an Getreide in 19 Gouvernements des europäischen Russlands die Sendungen nicht zurückgegangen sind, sondern bei Vergleichung mit den Vorjahren sogar erheblich gewachsen, und zwar: im Jahre 1897 wurden auf die Stationen 606 000 Wagenladungen oder 13 % mehr zugeführt als im Jahre 1895 und 393 000 Wagenladungen oder 8 % mehr als im Jahre 1896, d. h. die infolge der Missernte erwartete Verringerung des Waarenverkehrs auf den Eisenbahnen, wurde durch den üblichen Zuwachs des Waarenverkehrs gedeckt. So wurden im Jahre 1895 aus dem Donezbassin an Mineralheizmaterial ausgeführt 340 000 Wagenladungen; im Jahre 1896 waren es 372 000 Wagenladungen und im Jahre 1897 erreichte die Ausfuhr 462 000 Wagenladungen. Von der Missernte hat augenscheinlich nur der Auslandsexport gelitten, soweit dies aus der Zufuhr zu den Häfen und Grenzstationen beurtheilt werden kann, und auch das nur bei Vergleichung mit dem Jahre 1896, in welchem zu den Häfen und Grenzstationen 40 000 Wagenladungen oder 5 % mehr zugeführt wurden als im Jahre 1897; bei Vergleichung mit dem Jahre 1895 blieb die Zufuhr zu den Häfen und Grenzstationen im Jahre 1897 unverändert.

— **Die Verbindung der centralasiatischen russischen Besitzungen mit Russland durch einen Schienenweg** ist eine Frage, die immer weiter in den Vordergrund des Interesses tritt. Die erste Anregung zum Bau einer Bahn Orenburg-Taschkent gab General von Kauffmann, sie führte auch zu Vorarbeiten, die nur durch den türkisch-russischen Krieg 1877 unterbrochen wurden. Später schien die Transkaspibahn mehr Anspruch auf Dringlichkeit zu haben. Die bis Samarkand führende Transkaspibahn verbindet aber Russland nicht mit Fergan, dem produktivsten Theile von Turkestan, und der Bau der Samarkand-Andischanskbahn wurde zur Nothwendigkeit für den Baumwolltransport. Die in Centralasien vorhandenen Bahnen

erfordern aber dennoch eine allgemeine Eisenbahnlinie, die Mittelasien direkt mit Russland verbindet, ohne dass der Waarentransport für Import und Export den grossen beschwerlichen Umweg machen müsste. Die Ausführung des ursprünglichen Planes, eine Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent zu bauen, gewinnt daher immer mehr an Wahrscheinlichkeit. Je rapider die Abnahme des englischen Handels in Mittelasien ist, desto energischer bemüht man sich in Russland, die mittelasiatischen Märkte für den russischen Handel zu gewinnen. Diese Bestrebungen werden erfolgreich unterstützt durch die von der russischen Regierung für den mittelasiatischen Export ausgesetzte Prämie, die schon allein die Fracht von Moskau nach Kaschgir deckt, ferner durch den direkten Waarenbezug von Russland nach Turkestan und endlich durch die sog. russischen Wanderkaufleute, die mit ihren Waaren Mittelasien durchstreifen und sich eine Kenntniss von Land und Leuten verschaffen, die den Engländern gänzlich abgeht. Dank den russischen Eisenbahnen dehnen sich die russischen Baumwollplantagen immer weiter aus, und die aus Russland eingeführten Kattune haben die Konkurrenz der englischen Baumwollfabrikate längst nicht mehr zu fürchten, da in Taschkent wie in Persien fast nur noch russische Kattune verlangt werden. England sieht sich in Persien durch Russland verdrängt, und dasselbe Schicksal steht ihm in Mittelasien bevor. Die russische Regierung ist stets bereit, durch Eisenbahnen den russischen Handel in Asien zu fördern, und der oben genannte Eisenbahnbau ist nur noch eine Frage der Zeit.

Andererseits werden Gebiete in den Verkehr einbezogen werden, die reiche Fundstätten an Mineralien bergen und daher die Entwickelung des Verkehrs und der Industrie reichlich unterstützen können. Vor wenig Wochen konnte noch die amtliche „Handels- und Industriezeitung" berichten, dass im Ferganer Gebiete aufgefunden worden sind: in der Nähe der Ansiedelung Gaw grosse Magneteisensteinlager, die 62,57 % reinen Eisens enthalten; am rechten Ufer des Ssyr-Darja zwischen dem Strom und dem Berg Ssupe-Tau eine starke Schicht grauen Sandsteins, in den Kupfer reichlich eingesprengt ist; in der Babadarsanschen Gemeinde Eisenglanzlager, die 35,37 % Eisen enthalten und in der Nähe der Stadt Tschust Lager von alaunhaltigem Thon und Alaunkristalle.

— Nach einer Mittheilung aus Petersburg hat die **russische Kleinbahngesellschaft** während der ersten 5 Jahre ihres Bestehens vier Linien erbaut und in Betrieb gesetzt, die eine Gesammterstreckung von 357 Werst aufweisen. Von diesen vier Bahnen ist eine (die nach Kubbak führende) verpachtet, während die übrigen drei (nach Shitomir, Swenziany und Pernau) von der Gesellschaft selbst exploitirt werden, und zwar mit stets wachsenden Resultaten.

— Die **Ukolowo-Zweigbahn** der Ssysran-Wjasma Eisenbahn wird in den ersten Tagen des Februars dem „Ssyn Otetsch". zufolge eröffnet werden.

— Eine Folge der geringen bezw. nicht genügenden Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen Russlands ist es, dass sich auf den Stationen häufig grosse Gütermengen ansammeln, die solange dort lagern müssen, bis die Reihe an sie gelangt, d. h. die vorher eingelagerten Güter abgefertigt worden sind. Da nun aber ferner die Eigenthümer der auf den Stationen lagernden Güter, namentlich von Getreide und andern Massengütern, nur ausnahmsweise an den Stationen selbst wohnen, so hat sich ein recht namhafter Handelszweig entwickelt, der sich ausschliesslich damit beschäftigt, die **kommissionsweise Abfertigung von Eisenbahnsendungen** auszuführen. Diese Dienstleistungen lassen sich die Kommissionäre jedoch sehr hoch entschädigen, wodurch die landwirthschaftlichen Produzenten zwangsweise mit einer regelmässigen Ausgabe belastet werden, der sie verfallen, weil die Bahnen den Ansprüchen nicht zu genügen vermögen.

Um nun diesem offenbaren Missstande, soweit wenigstens z. Z. angängig, abzuhelfen, besteht die Absicht die vorbezeichneten Wahrnehmungen auf Eisenbahnagenten zu übertragen und hierfür mässige Sätze zu erheben. Zunächst soll diese neue Art der kommissionsweisen Abfertigung auf den Südwestbahnen eingeführt werden und zwar unter Beobachtung der nachfolgenden Bedingungen: 1. die Abfertigungsordres können auf allen Eisenbahnstationen der Südwestbahnen, welche für den Transport von Gütern offen sind, einschliesslich der Stadtstationen und Transportkomptoire, entgegengenommen werden; 2. alle Güter ohne Ausnahme, sowohl Wagenladungs- als auch Stückgutsendungen werden in Kommission genommen; 3. die Kommissionsgebühr für kommissionsweise Abfertigung von Sendungen wird auf Grundlage einer vom Finanzminister im Einvernehmen mit dem Minister der Verkehrsanstalten und der Reichskontrole bestätigten Taxe erhoben, welche in der für die Publikation von Eisenbahngebühren festgesetzten Weise bekannt zu geben ist; diese Taxe darf jedoch folgende Normen nicht übersteigen; a) für Wagenladungsgüter 2 R. für den Wagen und b) für Pudabfertigungen 1 Kop. für das Pud, wobei die Gebühr nicht weniger als 25 Kop. betragen und den für Wagenladungsgüter gültigen Satz nicht übersteigen darf; 4. die in Kommission gegebenen Güter sind ohne Ausnahme allen Eisenbahnvorschriften unterworfen und zwar auf derselben Grundlage wie Sendungen, welche der Eisenbahn nicht in Kommission gegeben sind, und geniessen vor den letztgenannten keinerlei Vorzüge: 5. die Spesen bei Ausführung der Kommission, wie z. B. Anfuhr nach der Station, Verladespesen (wenn die Verladung für Rechnung des Absenders zu geschehen hat), Instandsetzung der Verpackung, Stempelmarken für die Frachtbriefe, Postspesen für den Versand der Duplikate, Avise usw. können im Auftrage des Eigenthümers der Waare aus Vorschüssen bestritten werden, die von ihm den Bahnen bis auf weiteres eingezahlt sind, oder sie können aus besonderen Mitteln der Eisenbahnen bestritten werden und müssen dann nachgenommen werden; 6. von der vereinnahmten Kommissionsgebühr werden 15 % für einen Reservefonds abgeschrieben, während die restlichen 85 % zur Ausführung und Kontrole der Abfertigungsoperation und als Entgelt für die an der Ausführung der Operation betheiligten Beamten zu verwenden sind.

— **Zur Erleichterung des Heutransports** war vom allgemeinen Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen der Vorschlag gemacht worden, den ermässigten Tarif, der mit $^1/_{65}$ Kop. für Pud und Werst beginnt und bei Entfernungen über 210 Werst auf $^1/_{100}$ Kop. für Pud und Werst übergeht, auf das ganze Eisenbahnnetz zu erstrecken. Wie die „Torg.-Prom. Gas." mittheilt, hat das Tarifkomitee diesen Vorschlag bestätigt und der ermässigte Tarif ist bereits in Kraft getreten. Beim Heutransport ist indessen nicht nur der Tarif von Bedeutung, sondern auch der Umstand, ob das Heu in gepresstem oder ungepresstem Zustande transportirt wird. Bekanntlich können in einen Wagen 600 Pud gepresstes Heu und nur 150 Pud ungepresstes Heu untergebracht werden. Für die Absender ist es daher von grösster Wichtigkeit, das zur Weiterbeförderung bestimmte Heu vorher zu pressen, da sonst die auf $^1/_{100}$ Kop., d. h. 6 Kop. für Wagen und Werst berechneten Transportkosten, sobald sie sich auf 150 Pud vertheilen, schon nicht mehr $^1/_{100}$, sondern $^1/_{25}$ Kop. für Pud und Werst betragen. Da aber nicht alle Absender imstande sind, sich die erforderlichen Pressen anzuschaffen, ist die Frage angeregt worden, dass die Eisenbahnen sich solche Pressen kaufen und sie den Heuabsendern zur Verfügung stellen.

Wie das amtliche Organ berichtet, ist der Versuch mit Anschaffung solcher Pressen von der Südostbahn mit Vortheil gemacht und dadurch der Heutransport sehr gefördert worden.

— Bisher hoffte man, die **grosse sibirische Eisenbahn** werde spätestens im Jahre 1902 vollendet sein. Den letzten Zeitungen aus Ostsibirien zufolge wird aber wohl noch wenigstens ein Jahrzehnt darüber hingehen, bis man von Petersburg bis Wladiwostok mit der Bahn fahren kann. Die nicht ganz 800 km lange Strecke von Wladiwostok bis Chabarowka ist fertig; doch ist das rollende Material nicht ausreichend, weshalb die Abfertigung nur langsam geht. Zwischen den Orten Chabarowka und Strjetensk, die mehr als 2100 km von einander entfernt sind, ist noch kein Spatenstich gethan. Die dritte und letzte Strecke in Ostsibirien, von Strjetensk bis zum Baikalsee, ist gleichfalls fertig. Im Sommer werden die Züge bereits auf zwei grossen, von Armstrong gelieferten Dampffähren über den Baikalsee hinübergeführt. Dagegen befinden sich in Westsibirien zwei weitere grosse Lücken. Auch hat man die Baikalringbahn, die um das Südende des Sees gehen soll, noch nicht begonnen. Ueberraschend kommt die Nachricht, dass man die sibirische Bahn möglicher Weise nun doch nicht durch die chinesische Mandschurei führen wird. Die über diesen Plan — der sogen. **chinesischen Ostbahn** — verschriebene viele Tinte wäre dann also nutzlos geflossen. Anfänglich glaubten die Techniker, der Bahnbau im westlichen Theile des nördlichen Zipfels der chinesischen Mandschurei würde wenig Schwierigkeiten bieten, weil die dortige Gegend eben wäre. Bei näherem Zusehen hat man indessen gefunden, dass diese Ebene voll von Sümpfen und zudem von Flüssen mit sehr unregelmässigem Laufe durchschnitten ist. Man würde dort also eine Menge kostspieliger Brücken zu bauen haben, während am östlichen Ende mit vielen Durchbohrungen von Bergen zu rechnen ist. Die Russen scheinen deshalb jetzt wieder zweifelhaft geworden zu sein, ob sich eine Umgehung der chinesischen Mandschurei nicht doch leichter ausführen lässt. („Voss. Ztg.")

— Erst vor wenigen Wochen erfolgte die Besitzergreifung der Kiaotschaubucht durch das Deutsche Reich und schon ist — wie bereits gemeldet — die Konzession für die Anlage einer **Eisenban von Kiaotschau nach Itschau**, einer Bezirkshauptstadt in südlicher Richtung von Kiaotschau, von der Regierung in Peking ertheilt worden. Nach einer englischen Meldung hätte sich Deutschland dieses Recht gesichert als Genugthuung für die Ermordung des Matrosen Schulz bei Tsimo. Von Itschau

soll die Bahn dann später nach Jentschou und von da in einem Bogen nach der Hauptstadt von Schantung, Tsinan, nach Kiaotschau zurückgeführt werden. Eine kapitalskräftige Gruppe, der die ersten Banken und Bankhäuser Deutschlands angehören, hat sich gebildet, um durch Vermittelung der deutsch-asiatischen Bank die deutschen Eisenbahnunternehmungen in China zu finanziren. Zunächst sollen Sachverständige nach Kiaotschau entsendet werden, um an Ort und Stelle die Verhältnisse zu studiren. Nach einem Bericht des Geheimen Marinebauraths Franzius, der die Kiaotschaubucht im August 1897 besuchte, sind in der Umgebung der Bucht die meisten Gräber auf gemeinsamen Friedhöfen vereinigt, sodass sie als erhebliches Hinderniss für Eisenbahnbauten nicht anzusehen sind. Vor etwa 10 Jahren beschäftigte sich der preussische Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Assmann mit dem Projekt einer Bahn Tschifou-Weisien für die Ausbeutung der dortigen Kohlenbecken. Franzius befürwortet die Anlage dieser Kohlenbahn mit dem Endpunkte Kiaotschau namentlich auch im Hinblick auf das günstigere Gelände. Herr v. Brandt, der frühere deutsche Gesandte in Peking, hat in seiner Schrift „Die Zukunft Ostasiens“ vor einer Ueberschätzung des Kohlenreichthums in China gewarnt und die Schwierigkeiten hervorgehoben, welche die eingeborene Bevölkerung bei der Ausbeutung mache. Ueber diese Schwierigkeiten wird die deutsche Regierung, nachdem sie in Kiaotschau festen Fuss gefasst hat, hinwegkommen können. Auf die Ausbeutung dieser Kohlenwerke muss Deutschland schon im Interesse seiner Kriegsflotte bedacht sein, da im Kriegsfalle auf die Beschaffung des unentbehrlichen Heizmaterials lediglich aus den Häfen verbündeter Staaten zu rechnen ist, die deutschen Kriegsschiffe in Ostasien demnach unter Umständen lahmgelegt werden könnten. Die Kohlengruben von Weisien liegen etwa 120 km von Kiaotschau entfernt. Angeblich kostet gegenwärtig die Tonne chinesischer Kohlen in der Kiaotschaubucht 80 ℳ, was ausserordentlich theuer wäre. Dabei sollen auf die Fracht 24 M. entfallen. Wenn die deutsche Kapitalistengruppe, welche den Bau von chinesischen Eisenbahnen unternimmt, den Nachweis liefern könnte, dass sie innerhalb einer verhältnissmässig kurzen Zeit die Bahn fertiggestellt haben und imstande sein wird, Kohlen von Weisien nach Kiaotschau in genügender Menge zu einem mässigen Preise zu bringen, so würde sie mindestens auf eine Frachtgarantie, wenn nicht auf eine Zinsgarantie der Reichsregierung zu rechnen haben.

— Auf den wirthschaftlichen Werth der geplanten **Eisenbahnen in Deutsch-China**, die in erster Stelle die Förderung der reichen Kohlenbecken nach Kiaotschau zu schaffen berufen sein werden, hat kürzlich in einem Vortrag vor der Kolonialgesellschaft in Wiesbaden der frühere deutsche Gesandte in Peking, Herr v. Brandt, hingewiesen. Nach seiner Ueberzeugung werde sich in Kiaotschau ein glänzendes Geschäft entwickeln durch die Versorgung mit Kohlen für die nach Norden gehenden Dampfer, ein Geschäft, das bisher England und Japan allein machten. Herr v. Brandt prophezeite auch die Entwickelung einer grossartigen Kohlenausfuhr von Kiaotschau nach anderen Häfen Chinas, da die chinesische ausgezeichnete Kohle vor der japanischen, die er als die schlechteste der Welt bezeichnete, überall bevorzugt werden würde.

— Das belgisch-französische Finanzsyndikat, das für den **chinesischen Eisenbahnbau** eine Anleihe von 105 000 000 Frcs. aufzunehmen hat, hat der chinesischen Regierung alle seine Vorschläge übermittelt. Es wird ein Generalsyndikat gebildet, an dessen Spitze die Brüsseler Société générale und die Banque de Paris et de Pays-Bas stehen.

— Nach Meldungen von der Londoner Börse soll die **persische Regierung** beschlossen haben, auf dem europäischen Geldmarkt eine **Anleihe** von 150 000 000 Frcs. aufzunehmen, um Landstrassen und **Eisenbahnen** zu bauen. Wie es scheint übersieht man in London, dass der Schah von Persien sich verpflichtet hat, keine Eisenbahnkonzessionen ohne die Zustimmung Russlands zu ertheilen.

— Der kürzlich gemeldete Zusammenschluss der Lake Shore Eisenbahn mit der Newyork Central Railroad unter dem Namen der letzteren ist, so wird berichtet, nur der erste Schritt zu einem von Mr. K. Vanderbilt begonnenen Riesenprojekt. Es sollen nämlich die gesammten **Vanderbilt-Eisenbahnen** zu einer Gesellschaft unter einer Leitung vereinigt werden. Der nächste weitere Schritt würde dann die Fusion der Cleveland, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railroad mit der Chesapeake and Ohio sein, und ihr die Chicago and North-Western folgen. „Dieselbe Hand, die dies ausgeführt hat, wird sich dann“, so sagt die „Newyork Tribune“, „nach der Union Pacific ausstrecken, und inzwischen spricht man auch von einer Vereinigung der West Shore, der Nickel Plate und der Michigan Central.“ Leiter des Ganzen würde voraussichtlich Chauncey M. Depew werden.

— Mit dem Frühling wird der **Massenzug nach Klondyke**, die Jagd nach Gold, beginnen. Nicht weniger als 250 000 Personen sollen sich dazu rüsten, von dem Hauptsammelpunkt Seattle aus nach dem Klondykegebiet zu wandern, sobald der kurze Sommer Alaskas begonnen hat. Beeinflusst werden von diesem Zug auch die Eisenbahngesellschaften, einmal durch Vermehrung des Verkehrs, andererseits aber durch Verminderung ihres Beamten- und Arbeiterpersonals. Ja nach nordamerikanischen Blättern hat die Hälfte der Beamten und Arbeiter der Santa Fé Railway Company und der Southern Pacific Eisenbahngesellschaft zum 1. März den Dienst gekündigt, um nach Klondyke zu gehen.

— Nach einer Mittheilung der „Köln. Ztg.“ erwägt man in belgischen kolonialen Geschäftskreisen unter anderen Verkehrsmitteln die Anlage von **Schwebebahnen** zur Umgehung der Stromschnellen, die in gewissen Nebenflüssen des **Kongo** vorkommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird der zwischen Wittenberge und Karstädt gelegene Personenhaltepunkt Dergenthin in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkt für den allgemeinen Güter-, Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die neue Haltestelle nicht geeignet, auch ist die Abfertigung von schwerwiegenden Fahrzeugen ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern, Leichen, Vieh und leichten Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau hier.

Altona, den 9. Februar 1898. (423)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - bayerischer Seehafenverkehr. Murnau und Neuenmarkt-Wirsberg werden zum 1. k. Mts. mit neuen Sätzen aufgenommen.

Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 16. Februar 1898. (429)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Verbands-Gütertarif. Bockenheim wird in den Ausnahmetarif 3 des Tarifheftes 2 (für Eisen und Stahl etc.) zum 1. März d. J. aufgenommen.

Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 14. Februar 1898. (430)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 20. Februar d. J. wird die Station Riesa der sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen.

Der Frachtberechnung werden im Verkehre mit den diesem Ausnahmetarife angehörenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen die um 0,06 ℳ für 100 kg gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifes III zu Grunde gelegt.

Dresden, den 16. Februar 1898. (431)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Süddeutschland. (A. T. No. II vom 1. April 1898.) Am 1. April 1898 wird ein neuer Ausnahmetarif No. II für den Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossh. badischen

Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Umschlag in Wien oder Passau eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1892 sammt Nachträgen I—III aufgehoben und ersetzt wird.

Neben Frachtermässigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen ein, ferner wurden verschiedene, für diesen Verkehr belanglose Stationen mit neuen Sätzen nicht mehr ausgerüstet.

Die Verkehrsleitung für den Bahntransport erfolgt im allgemeinen wie seither

a) beim Umschlag in Wien, wie im süddeutsch - österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbande ab Wien Donaukaibahnhof bezw. Wien Lagerhaus loco,
b) beim Umschlag in Passau, wie solche in den Tarifen für den Verkehr ab Passau loco nach den betreffenden deutschen Empfangsstationen vorgeschrieben ist.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. März l. J. bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

München, im Februar 1898. (432)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1. Vom 20. d. Mts. ab werden im Ausnahmetarif Nr. 18 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür, folgende Frachtsätze eingeführt:

Von	Nach Lindau transit Frachtsätze für 100 kg in Mark
Gera (Reuss) sächs. u. preuss. Staatsb . . .	1,17
Leipzig (bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. u. thür. Bhf.)	1,31
Leipzig-Eutritzsch . . .	1,32
Plagwitz - Lindenau, sächs. u. preuss. Stb. .	1,30
Zeitz, sächs. u. preuss. Stb.	1,23

Der für Sendungen von 5 000 kg von Leipzig - Eutritzsch nach Lindau transit bestehende Ausnahmefrachtsatz wird am 10. April d. J. aufgehoben. Derartige Sendungen würden künftig zum Frachtsatze der Klasse A 1 abzufertigen sein.

Dresden, den 17. Februar 1898. (433)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Theil I für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden die laut Nachtrag I der Pos. H—24 (Hüte) der Güterklassifikation im Theile I, Abtheilung B, zugesetzten Schlussworte „mit Metalleinsatz“ gestrichen.

Breslau, den 15. Februar 1898. (434)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 20. Februar d. J. der Nachtrag XI in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags X eingetretenen Ergänzungen sowie Eisenerzfrachtsätze im Verkehr von der Station Wölfersheim-Södel des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 15. Februar 1898. (435)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1898 wird die Haltestelle Raindorf an der Vizinalbahnstrecke Siegelsdorf-Langenzenn in den Schnitttarif einbezogen.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München im Februar 1898. (436)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn- bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Wirksamkeit ab 20. Februar 1898 werden für die Station München R. B. neue Entfernungen in den Tarif aufgenommen.

München, im Februar 1898. (437)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrt nach Bayern (A. T. No. I vom 1. April 1898). Am 1. April 1898 wird ein neuer Ausnahmetarif No. I für den Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrt nach Bayern mit Umschlag in Wien oder Passau eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 sammt Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird.

Neben einzelnen Frachtermässigungen treten auch — insbesondere bei den Sätzen der Serie I für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppen B und C — Frachterhöhungen im durchschnittlichen Betrage von 4 ₰ für 100 kg ein.

Rücksichtlich des Bahntransportes erfolgt die Verkehrsleitung wie seither

a) beim Umschlag in Wien wie im österreichisch-ungarisch-bayerischen Eisenbahnverbande ab Wien Donauquaibahnhof bezw. Wien Lagerhaus loco,
b) beim Umschlag in Passau wie im Verkehr ab Passau loco.

Exemplare des neuen Tarifes sind ab 15. März l. J. bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

München, im Februar 1898. (438)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 20. d. Mts. treten im badischen Binnengütertarif für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr (Ausnahmetarif Nr. 7) in Wagenladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die für 5 000 kg bestehenden Frachtsätze werden mit Wirkung vom 1. April 1898 aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1898.
Generaldirektion. (439)

Rheinisch-niederdeutscher Verband. Der am 1. d. Mts. in Kraft getretene, theils ermässigte, theils erhöhte Ausnahmetarif 8 III für Schiffsbaueisen wird mit dem 20. d. Mts. auf die Station Rostock (Centralbahnhof und Hafen) mit der Maassgabe ausgedehnt, dass die sich für „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern“ ergebenden Frachterhöhungen im Verkehr mit dieser Station erst vom 1. April d. J. gelten. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. Februar 1898. (440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit kommen die im Nachtrag 6 (Seite 16) für den Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahn vorgesehenen ermässigten Frachtsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter und des Holzausnahmetarifs (A.-T. Nr. 1) auf Gesammtentfernungen bis 100 km auch im Verkehr mit den Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-eisenbahn zur Anwendung.

Hannover, den 12. Februar 1898. (441)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. werden die Stationen Ransbach und Wirges des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a. M. und Neuwied des diesseitigen Bezirks in den Ausnahmetarif 26 für Backsteine und feuerfeste Steine im Anhang zum Heft B vom Theil II des rheinisch - westfälisch - belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen: Nach Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit von Ransbach 9,20 Frcs., von Wirges 9,32 Frcs., von Neuwied 8,58 Frcs. für 1 000 kg.

Köln, den 14. Februar 1898. (442)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch deutschen Güterverkehr. Am 1. März l. J. gelangt ein neuer südösterreichisch-ungarisch-deutscher Tarif, Theil I und Theil II, zur Ausgabe.

Theil I enthält reglementarische Bestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation und Tarife für Nebengebühren;

Theil II Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Revigno einerseits und Deutschland (k. bayerische, k. württembergische, grossh. badische Staatseisenbahnen, Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg, pfälzische Eisenbahnen, Main-Neckarbahn, k. preussische und grossh. hessische Staatsbahnen [Direktionsbezirke Mainz, Frankfurt a/M., Köln, St. Johann-Saarbrücken, Essen, Elberfeld, Cassel, Erfurt, Halle a/S., Magdeburg, Hannover, Münster i/W., Altona], Eisern-Siegener Bahn, Lübeck-Büchener Bahn, k. sächsische Staatseisenbahnen [Stationen westlich der Linie Eger-Reichenbach-Leipzig]) sowie den badisch-schweizerischen Stationen Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen andererseits.

Soweit durch diesen Tarif Erhöhungen eintreten, gelten sie ab 1. April 1898, im Verkehr mit den letztgenannten Stationen ab 20. April 1898.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 85 ₰ bezw. 1 ℳ für das Stück erhältlich.

München, im Februar 1898. (443)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 20. Februar 1898 gelangt der Nachtrag X zur Einführung. Durch denselben werden in den Tarif einbezogen die badischen Stationen Wingolsheim und Ringsheim, die Stationen der süddeutschen

Eisenbahngesellschaft Edingen und Wieblingen, dann die bayerische Station München Rangirbahnhof.

Ausserdem enthält derselbe noch Ergänzungen und Berichtigungen.

München, im Februar 1898. (444)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Der unterm 18. Januar d. J. publizirte Nachtrag IV zu Theil II a Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt erst am 1. März d. J. als Nachtrag V in Kraft. (Gratis.)

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate.

Strassburg, den 8. Februar 1898. (445)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3 rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Staatsbahnvieh- etc. Tarif. Am 17. Februar d. J. wird die an die Station Gera (Reuss), preussische Staatsbahn angeschlossene Station Gera (Reuss)-Schlachthof für die Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie von lebenden Thieren eröffnet und in die vorbezeichneten Tarife einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden der Frachtberechnung die Entfernungen der Station Gera (Reuss), preuss. Staatsbahn zuzüglich 3 km zu Grunde gelegt. Ausserdem kommt neben der Fracht für jeden beladenen Eisenbahnwagen eine Ueberfuhrgebühr von 0,50 ℳ zur Erhebung.

Für Stückgüter wird eine besondere Ueberfuhrgebühr nicht berechnet.

Alle Sendungen für Gera (Reuss)-Schlachthof sind an die Verwaltung des Schlacht- und Viehhofes zu adressiren eventuell mit dem Zusatze „Für Rechnung des Herrn N. N.“

Das Auf- und Abladen der Wagenladungsgüter hat in Gera (Reuss)-Schlachthof durch die Absender bezw. Empfänger selbst zu erfolgen, eisenbahnseitig werden diese Leistungen nicht ausgeführt.

Erfurt, den 14. Februar 1898. (446)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr in Dresden und Riesa. Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 23. Januar 1897 wird veröffentlicht, dass die vorjährigen Vergünstigungen für den Elbeumschlag in Dresden und Riesa auch für das laufende Jahr gelten.

Die vom 1. März d. J. an gültigen Nachträge II zu den „Tarifbestimmungen für den Elbeumschlag in Dresden und Riesa“ sind durch unsere Wirthschaftshauptverwaltung hier, kostenfrei zu beziehen.

Dresden, den 9. Februar 1898. (447)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen. Vom 20. Februar d. J. ab wird die Station Laggenbeck des Direktionsbezirks Münster als Versandstation in den in den Staatsbahngütertarifen der Gruppe IV, der Gruppe IV mit I/II, III, V, VI, VII und VIII, in den Gütertarifen für den Oldenburg-nordwestdeutschen Güterverkehr und für den niederdeutschen Eisenbahnverband sowie in dem Gütertarife, Heft 4, für den mitteldeutschen Privatbahnverkehr enthaltenen Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen aufgenommen.

Münster, den 14. Februar 1898. (448)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Kohlen- und Koksverkehr nach Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen etc. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 19. v. Mts., betreffend Einbeziehung der Station Varcs der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen für Kokssendungen in den vorgenannten Verkehr bringen wir zur Kenntniss, dass der Theilfrachtsatz vom Schnittpunkt bis zur Station Varcs nicht 130,5 sondern nur 126,5 kr. für 100 kg beträgt. Ausserdem kommt die Gebühr von 1 kr. für die Umladung von Bosna-Brod zur Erhebung.

Breslau, den 15. Februar 1898. (449)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Umwandlung der Betriebsausweiche Inzersdorf in ein k. k. Bahnstationsamt. Die zwischen den Haltestellen Inzersdorf und Rothneusiedl der Linie Maxing-Kaiser-Ebersdorf gelegene Betriebsausweiche Inzersdorf wurde in ein k. k. Bahnstationsamt umgewandelt.

In den bisherigen beschränkten Abfertigungsbefugnissen des Güterexpedites, welches lediglich für Zwecke der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft eröffnet ist, tritt hierdurch keine Aenderung ein.

Wien, im Februar 1898. (450)

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Einführung des Nachtrages I zum Elbeumschlagstarife für Galizien und die Bukowina.) Mit 1. März 1898, für Frachterhöhungen mit 1. April 1898 tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung der besonderen Bestimmungen der Reexpeditionsbestimmungen der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege und ist bei den betheiligten Stationen, sowie bei den Verwaltungen der Endbahnen zum Preise von 30 ₰ = 36 Heller erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1898. (451)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. (Einführung des Tarifnachtrages I.) Mit 1. März d. J. — für Erschwerungen und Erhöhungen mit 1. April d. J. — tritt der Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897 in Kraft. Derselbe enthält insbesondere Ergänzungen und Aenderungen der Klassenguttarife sowie der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege und ist bei der unterzeichneten Direktion sowie den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 30 Heller oder 25 ₰ pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. Februar 1898. (452)

Die Direktion
der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Die besondere Bestimmung zu § 12 Absatz 3 der Verkehrsordnung unseres Binnen-Personen- und Gepäcktarifs — Seite 11 — wird hiermit aufgehoben und durch nachstehende ersetzt:

„Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Die vorstehende grundsätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I, 2 derselben genehmigt worden.

Dortmund, den 13 Februar 1898. (453)

Die Direktion.

---

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Strassburger Strassenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 tritt an Stelle der Tarife für die Nebenbahnen Strassburg-Markolsheim und Strassburg-Truchtersheim vom 15. September 1895 sowie der Nebenbahn Kehl-Bühl vom 1. Dezember 1894 ein neuer gemeinschaftlicher Tarif für diese genannten Nebenbahnen in Kraft, in welchem auch die demnächst neu zu eröffnende Nebenbahn Kehl-Ottenheim-Altenheim-Offenburg Aufnahme gefunden hat.

Der neue Tarif weist gegenüber den z. Zt. bestehenden Tarifen nicht unwesentliche Verbilligungen im Personen- und Güterverkehr und nur in letzterem Verkehre für gewisse Verkehrsbeziehungen geringfügige Erhöhungen auf.

Exemplare dieses Tarifs sind auf den Stationen käuflich.

Strassburg, den 15. Februar 1898. (454)

Die Direktion.
Hähner.

---

4. Verdingungen.

K. Württbg. Staatseisenbahnen. Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. Folgendes Kleineisenzeug ist zur Lieferung zu vergeben:

40 000 Winkellaschen,
238 000 Laschenbolzen in 2 Sorten,
150 000 Schienennägel,
200 000 Unterlagsplatten,
242 000 Krampenplatten,
494 000 Schwellenschrauben.

Die Zeichnungen und Bedingungen, in welchen die einzelnen Sorten nach Stückzahl und Gewicht und mit den Lieferzeiten angegeben sind, liegen bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion zur Einsicht auf und werden von diesem auf Verlangen an die lieferungslustigen Werke abgegeben; in den

diesbezüglichen Gesuchen sind die Befestigungsmittel, die geliefert werden wollen, zu bezeichnen.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehen, spätestens bis Sonnabend, den 26. Februar Mittags 12 Uhr beim Centralbüreau der Generaldirektion einzureichen; am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr findet die Offert-Eröffnung statt. (455 R. M.)

Stuttgart, den 10. Februar 1898.

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Balz.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

1.	1290	t	Seitenlaschen;
2.	1644	„	Schienenunterlagsplatten;
3.	707	„	Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenschrauben, Hakenschrauben, Hakennägel, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Fussschrauben;
4.	13	„	Schwellenbezeichnungs- und Schwellentränkungsnägel;
5.	172368	Stück	federnde Unterlagsringe.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 11. März, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ für die Materialien zu 1. und 2., 1,50 ℳ für die Materialien unter 3. und je 50 ₰ für die Materialien unter 4. und 5. portopflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Kattowitz, den 16. Februar 1898. (456)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Nebenprodukte, welche in den Fett- und Kohlengasanstalten in der Zeit vom 1. April (Ammoniakwasser vom 1. Mai) 1898 bis 31. März 1899 gewonnen werden, sollen zum Verkaufe gelangen und zwar

1. Kohlenwasserstoff in Mainz Centralbahnhof	ca.	2100 kg
Kohlenwasserstoff in Darmstadt	„	2000 „
2. Oeltheer in Mainz Centralbahnhof	ca.	30000 kg
Oeltheer in Darmstadt	„	35000 „
3. Kohlentheer in Mainz Centralbahnhof	„	120000 „
Kohlentheer in Mainz Neuthor	„	25000 „
Kohlentheer in Darmstadt	„	60000 „
Kohlentheer in Worms	„	24000 „
4. Ammoniakwasser in Mainz Centralbahnhof	„	175000 „
Ammoniakwasser in Mainz Neuthor	„	50000 „
Ammoniakwasser in Darmstadt	„	65000 „
Ammoniakwasser in Worms	„	20000 „

Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Materialien, welche in Gasanstalten gewonnen werden“ sind bis zum 8. März d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Tage der Eröffnung der Angebote, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen und Bedingungen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Mainz, den 9. Februar 1898. (457)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Ein im Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrsdienst erfahrener

Beamter

sucht sofort Stellung. Gefl. Off. unter **H. W.** an die Exped. d. Ztg. (S.W. Beuthstrasse 8) erbeten.

Handgeschmiedete ✻ ✻ Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen**, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf.

J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Thieme's

Maschinenfabrik,

LEIPZIG-ANGER,

Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an.

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

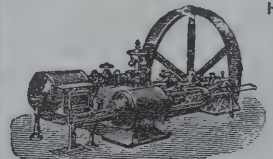
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT

seit 1863:



Moderne Dampfmaschinen

von 4 bis 200 Pferdestärken

sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.

Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 15.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Februar 1898.

Inhalt:

Die „Voss. Zeitung“ über die Belohnungen f. d. Entdeckung von Schienenbrüchen.
Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.
Die Thätigkeit der deutschen Eisenbahner i. Kriege 1870/71.
Dienstdauer u. Ruhezeit des im äusseren Betriebsdienste der österr. Staatsbahnen beschäftigten Personals.
D-Züge und Bahnsteigsperre.
Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Betriebsmittelpark der preuss. Staatsbahnen. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Nachweisung der Zugverspätungen. — Berliner Untergrund- u. Unterpflasterbahnen. — Berliner Verkehrsverhältnisse. — Pensionskasse für Arbeiter d. preuss. Staatsb. — Bayer. Eisenbahnrath. — Bahnprojekt Neuenmarkt-Thüringer Landesgrenze. — Geschäftsbüreaus der bayer. Oberbahnämter. — Fahrdienst - Vorschriften f. d. bayer. Staatsb. — Vorschriften über den Verkehr des Zugpersonals mit dem Publikum bei d. bayer. Staatsb. — Nichtraucherkupees b. den bayer Staatsb. — Bahnhofsbau in Nürnberg. — Bestellung neuer bayer. Bahnpostwagen. — Aufbewahrung v. Fahrrädern. — Personenbahnhof Dresden-A. — Jubiläumsfestlichkeiten zu Ehren S. M. des Königs von Sachsen. — Allgem. Lokal- und Strassenbahngesellschaft. — Alsener Kreisbahnen. — Pfälzische E. — Niederwald-E. — Elektr. Bahn Halle-Leipzig. — Eisenbahn - Vorarbeiten. — Eisenbahnregiment und Luftschifferabtheilungen. — Beschwerdebücher. — Internat. Eisenbahntransport, Entscheid. — Sozialdemokrat. Eisenbahnarbeiterbewegung. — Rundreisen der Schausteller und Artisten. — Postdampfersubventionsvorlage u. d. Konkurrenz d. sibirischen E. — Grossschifffahrtsweg Berlin-Stettin. — Elbeschifffahrt. — Kettenschifffahrt auf dem Main. — Sonderbarer Prozess. — Bayer. Verkehrsbeamten - Verein. — Voraussichtl. Entwickelung d. Förderung und Absatzverhältnisse für Kohlen u. Koks. — Deutschlands Maschinenausfuhr nach Russland.
Oesterreich-Ungarn: Betriebseinnahmen der österr.-ungar. Bahnen in 1897. — Dienstdauer und Ruhezeit im Eisenbahnbetriebe. — Hebung der Betriebssicherheit. — Die Eisenbahnunfälle u. der Gütertransport. — Periodische Untersuchung der Lokomotiven und Tender. — Tramway Linz-Urfahr. — Buschtêhrader E. — Beförderung schwerer Lastzüge. — Entschädigungsklagen b. Unfällen. — Wagen- u. Lokomotivbestellungen der serb. Bahnen. — Rückgang d. Eisenbahnverkehrs in Ungarn. — Betriebsgesellschaft d. orient. E. — Budapester Strassenbahngesellschaft.
Belgien: Verstaatlichung d. Grand Central Belge.
Rumänien: Bau u. Betrieb von Privatbahnen.
Vereins-Ausland: Rückkauf d. Schweizer Bahnen. — Neuregelung d. Verwaltungsorganisation d. französ. u. belgischen Staatsbahnen. — Umschlagstarife Rustschuck - Varna. — Güterverkehr Liverpool - Manchester. — Arbeiterzüge in London. — Möglichkeit eines Eisenb.-Arbeiterausstandes in England. — Steigerung des Arbeitslohnbudgets der engl. Bahnen. — Schwedisch-norwegische Unionsbahn. — Eisenbahnkonzessionen in Kleinasien. — Frachtsätze auf der Karawanenstrasse Trapezunt-Täbris. — Bahnprojekt Rothes Meer-Nil. — Eisenbahn Buluwayo - Tanganyikasee. — Deutsche Eisenbahnkonzessionen in China. — Bahnverbindung Birma-China. — Bahnbau nach den Goldfeldern am Yukon.
Allgemeines: Eine kurvenlose Eisenbahn. — Eine Miniatureisenbahn. — Automobile Fahrzeuge. — Elekr. Selbstfahrerdroschken. — Wettkampf der verschied. Donaudampfschifffahrtsgesellschaften.
Bücherschau.
Ueber Planté-Akkumulatoren.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Die „Vossische Zeitung“ über die Belohnungen für die Entdeckung von Schienenbrüchen.

Die „Vossische Zeitung“ erzählt in Nr. 51 ihren Lesern ein auch in viele andere Blätter übergegangenes hübsches Geschichtchen, wie vor einigen Jahren auf einer grossen belgischen Eisenbahnstation „ein Bahnwärter mit grösster Gefahr für sein Leben das Auffahren des heranbrausenden fälligen Pariser Schnellzuges auf einen in der Abfahrt verspäteten Personenzug im letzten Augenblick noch durch die Umstellung einer Weiche verhütet“ habe und dafür von „den zwei betheiligten Eisenbahnkompagnien, der französischen Nordbahn und der belgischen Eisenbahn“ mit je 25 000 Frcs., also im ganzen mit 50 000 Frcs., belohnt worden sei. Im Anschluss an die Mittheilung, dass ein Lokomotivführer im Bezirke der preussischen Staatsbahndirektion Halle für die Entdeckung eines Schienenbruches zuerst nur eine Belohnung von 3 ℳ erhalten habe, die aber nachträglich von der Direktion in Anerkennung des umsichtigen Verhaltens des Betreffenden noch um 36 ℳ erhöht worden sei, wird dann in Nr. 56 auf die in Nr. 51 erzählte Geschichte verwiesen und weiter bemerkt: „Hier ist es ein Lokomotivführer, dort war es ein Bahnwärter, die unsägliches Unglück durch ihre Geistesgegenwart verhindert hatten. Nur mit einem Unterschiede. Die beiden schadenpflichtigen Bahnen, die französische Nordbahn und die belgische Eisenbahn, in deren Verwaltungen gewiegte Rechner sitzen und kein Raum für den sogenannten Assessorismus ist, erwogen, welche unberechenbaren Schadenzahlungen an Menschenleben wie an Material durch die Geistesgegenwart des Bahnwärters erspart worden waren und sie belohnten diesen mit je 25 000 Frcs., zusammen mit 50 000 Frcs. Die königliche Eisenbahndirektion in Halle hat sich mit der verdienstlichen That des Lokomotivführers Hotang, durch die ihr ebenfalls

unberechenbarer Schaden abgewendet ist, billiger abgefunden, sie hat den Lokomotivführer Hotang mit 38 ℳ abgefunden, d. i. den eintausendzweiundfünfzigsten Theil der Belohnung, die der belgische Bahnwärter erhalten hat.“ Also in der Höhe der Belohnung soll der ganze Unterschied liegen.

Zunächst müssen wir darauf hinweisen, dass solche Belohnungen nicht vom Gesichtspunkte des für die Eisenbahn dabei herausspringenden „Geschäftes“, sondern ganz unabhängig von der Höhe des etwa möglichen Schadens lediglich nach dem Grade der besonderen Aufmerksamkeit, Umsicht, Geistesgegenwart und Entschlossenheit der Beamten bemessen werden müssen, und zur Wahrung der Ehre unserer Beamten müssen wir betonen, dass deren bester Theil Belohnungen, die lediglich nach dem Geschäftsstandpunkt berechnet werden, schwerlich mit besonderer Genugthuung entgegennehmen würde.

Die „Vossische Zeitung“ gehört zwar auch zu denjenigen Blättern, die eine gediegene „Kenntniss der Dinge“ in Eisenbahnangelegenheiten für sich in Anspruch nehmen. Es scheint ihr trotzdem aber entgangen zu sein, dass zwischen der angeblichen Handlung des belgischen Beamten, der mit grösster Gefahr für sein eigenes Leben eingegriffen haben soll, und der jenes Lokomotivführers, der einfach einen, meist harmlosen, Schienenbruch von dem sicheren Stande seiner Lokomotive aus bemerkte und verständigerweise baldmöglichst darauf aufmerksam machte, ein sehr grosser Unterschied ist. Wir sagen „harmloser“ Schienenbruch und möchten diese Gelegenheit benutzen, nachdrücklich der in Laienkreisen weit verbreiteten Ansicht von der unbedingten Gefährlichkeit der Schienenbrüche entgegenzutreten. Die Richtigkeit unserer Auffassung geht deutlich daraus hervor, dass im Durchschnitt der letzten 5 Jahre bei den preussischen Staatsbahnen erst auf 2250 Schienenbrüche ein Unfall kommt, der nachweisbar oder muthmaasslich auf einen Schienenbruch zurückzuführen ist. Schienenbrüche, die bei Eisenbahnunfällen bemerkt werden, sind fast niemals die Ursache, sondern meistens die Folge des Unfalles, sie werden in der Regel erst gefährlich, wenn sie infolge zu später Entdeckung schon von mehreren Zügen befahren worden und dadurch erweitert oder verbogen usw. sind. Ihre baldige Entdeckung ist daher allerdings nothwendig und es wird daher für jeden Schienenbruch, der zur Meldung kommt, eine Belohnung gewährt, auch an diejenigen Personen, zu deren gewöhnlicher, regelmässiger Thätigkeit die Ueberwachung der Gleise gehört. Dabei richtet sich die Höhe der Belohnung im allgemeinen nach der mehr oder minder verborgenen Lage des Bruchs, denn der Beamte zeigt um so höhere Pflichterfüllung, um so anerkennenswerthere Aufmerksamkeit, je schwerer der Schaden zu entdecken war.

Stellt sich schon hiernach die Anregung, welche die „Vossische Zeitung“ doch anscheinend mit ihrer Erzählung gegenüber dem verstockten preussischen „Assessorismus“ geben wollte, als eine sehr verfehlte dar, so haftet der Geschichte — soweit sie sich auf die französisch-belgische Monstregratifikation von 50000 Frcs. bezieht — auch diesmal wieder der bedauerliche Mangel an, dass daran kein wahres Wort ist und der ganze Vorfall lediglich in der Phantasie des Berichterstatters der „Vossischen Zeitung“ existirt. Wenigstens haben beide betheiligte Verwaltungen auf ergangene Anfrage*) erklärt, dass ihnen über einen derartigen Fall nichts bekannt sei. Die belgische Nordbahn weiss nur von einem Falle zu berichten, wo vor einer längeren Reihe von Jahren einem Bediensteten der hier nicht weiter in Betracht kommenden Grand Central Belge, durch dessen Geistesgegenwart ein Zusammenstoss zwischen einem Express- und einem Güterzug vermieden worden, eine Belohnung von 500 Frcs. zugebilligt worden war. Dass das gerade der hundertste Theil von dem behaupteten Gratifikationsbetrag und nur ca. 30 % mehr ist, als die in Preussen zulässige Gratifikationshöhe („falls nicht eine höhere Belohnung zu beantragen ist“, s. Nr. 14 d. Ztg. unter „Deutschland“), — das werden die „gewiegten Rechner“ der „Vossischen Zeitung“ ohne Mühe feststellen können.

Bei der Umsicht und Zuverlässigkeit, welche die „Vossische Zeitung“ bei Besprechung von Eisenbahnfragen erfahrungsgemäss an den Tag legt, wäre es vielleicht angezeigt gewesen, dass sie sich im vorliegenden Falle, wo die Höhe der von ihr gewissermaassen empfohlenen Belohnung für entdeckte Schäden einen in das Hunderte von Millionen gehenden Einfluss auf die Staatsfinanzen ausüben müsste, vorher wenigstens im allgemeinen darüber vergewissert hätte, ob die Erzählung auch wahr sei. Allerdings hätte sie hierdurch die Gelegenheit verloren, eine weitere Sensationsnachricht zur Diskreditirung der heimischen Eisenbahnverwaltung in die Welt zu setzen! B—m.

*) Anm. der Redaktion:
Um die „Vossische Zeitung“ vollständig davon zu überzeugen, dass sie auch diesmal recht mangelhaft unterrichtet war, drucken wir nachstehend die Originalauskunft ab, die wir auf unser Ersuchen von der Direktion der belgischen Nordbahn erhalten haben:

„En réponse à votre lettre du 7 courant, j'ai l'honneur de vous informer que nous n'avons aucune connaissance du fait dont vous parlez; tout ce que je sais, dans l'ordre d'idées dont vous m'entretenez, c'est qu'il y a une couple d'années, le Grand Central Belge a alloué une gratification de 500 frcs. au cabinier de La Sambre qui, par sa présence d'esprit, avait évité une collision entre un train express et un train de marchandises.

Veuillez etc. L'inspecteur général
Philippe.

A la Rédaction der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.“

In Uebereinstimmung hiermit schreibt die französische Nordbahn unter „Paris, den 17. Februar“ folgendes:

„Vous avez bien voulu nous écrire le 7 courant pour nous demander, s'il était exact que suivant une information répandue dans divers journaux de Berlin, notre Compagnie et le Chemin de fer Belge adjacent auraient fait cadeau chacun de 25000 frs. à un aiguilleur parce que celui-ci aurait, dans une grande gare belge, au plus grand péril de sa vie, empêché au dernier moment en déplaçant une aiguille, un train express de Paris arrivant à grande vitesse de se précipiter sur un train de voyageurs partant en retard. Vous avez bien voulu nous confirmer cette question par télégramme en date du 15 ct.

Ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le faire savoir par mon télégramme du 16, nous n'avons pas connaissance du fait indiqué dans votre lettre du 7, et nous ne sommes pas en mesure de vous donner de renseignements sur le fait en question.

Veuillez etc.

L'ingénieur en Chef de l'Exploitation,
A. Sarkau.

A la Rédaction du Journal de l'Union des Chemins de fer Allemands.“

Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.

Unter dieser Spitzmarke schreibt die Berliner „Tägliche Rundschau“ unter dem 9. Februar folgendes:

„Die dem preussischen Landtage vorgelegte Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst auf den Staatseisenbahnen sucht, gestützt auf ein umfangreiches Material an Uebersichten, Zusammenstellungen und Vergleichen, den Nachweis zu führen, dass in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung alles aufs Beste geordnet sei. Wer sich mit heissem Bemühen in dieses Material vertieft und sich durch

die Fülle des auf 88 Druckseiten Gebotenen glücklich hindurcharbeitet, muss sich am Ende kopfschüttelnd fragen, woher es denn komme, dass trotz all der trefflichen Anordnungen, von denen die Denkschrift Kunde gibt, gleichwohl so mancherlei an unserem Eisenbahnwesen auszusetzen ist, dass z. B. ungeachtet der augenscheinlich von echt humanem Geiste und den besten Absichten getragenen ‚Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals', die doch nicht erst neuerer Zeit entstammen, sondern — mit geringen Aenderungen — schon seit Jahren in Kraft sind, Ueberanstrengungen des Eisenbahnpersonals bis in die Neuzeit hinein nicht zu den Seltenheiten gehört haben, wie sich namentlich auch bei verschiedenen Unfällen gezeigt hat. Für diese wie für andere Fragen ähnlicher Art sucht man in der Denkschrift vergebens nach einer Antwort."

Die einleitenden Bemerkungen der Denkschrift geben genügenden Aufschluss über die Entstehung und den Zweck derselben. In durchaus sachlicher und eingehender Weise wird über die auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden thatsächlichen Verhältnisse Auskunft ertheilt, durch Uebersichten und Nachweisungen ein reiches Material zur eigenen Beurtheilung der Sicherheit des Betriebes, der Einrichtungen und des Dienstes auf diesen Bahnen geboten und hierdurch zur Beantwortung vieler, infolge der zahlreichen und schweren Unfälle aufgetauchten Fragen, an denen jeder persönliches Interesse nimmt, wesentlich beigetragen. Dies scheint der „Täglichen Rundschau" trotz „heissen Bemühens", sich in das gebotene Material zu vertiefen, entgangen zu sein, denn sie findet in der Denkschrift nur ein Loblied auf die Vollkommenheit der preussischen Eisenbahnverwaltung.

Wenn die „Tägliche Rundschau" ferner nach Beendigung ihres Studiums der Denkschrift, das ihr anscheinend recht schwer gefallen ist, als bemerkenswerthes Ergebniss nur ein Kopfschütteln zu verzeichnen hat, weil sie vergebens nach einer Antwort auf ihre Frage sucht, „woher es denn komme, dass trotz all der vortrefflichen Anordnungen, von denen die Denkschrift Kunde gibt, dennoch Ueberanstrengungen des Eisenbahnpersonals stattgefunden haben", so liegt dies ebenfalls nicht an der Denkschrift. Es muss sich wohl ein jeder sagen, dass bei einem so grossen Betriebe, der mit Hunderttausenden von Menschenkräften arbeitet, Abweichungen von den bestehenden Bestimmungen — und nicht selten unter dem Zwange eintretender, unvorhergesehener Verhältnisse — vorkommen und auch bei noch so vorzüglichen Einrichtungen niemals zu vermeiden sein werden. Es handelt sich für die Denkschrift auch gar nicht in erster Linie darum, woher es kommt, dass Ueberanstrengungen des Eisenbahnpersonals stattgefunden haben, sondern darum, ob solche nach Maassgabe der Bestimmungen bestehen oder bestanden haben und somit eine ernste Gefahr für den Betrieb vorgelegen hat oder für die Zukunft zu besorgen ist. Hierüber gibt aber die Denkschrift diejenigen Aufklärungen, die nöthig sind, damit ein jeder sich ein Urtheil darüber bilden kann, ob den vielfachen bisherigen Erörterungen in der Presse über dies Thema thatsächliche Missstände zu Grunde gelegen haben.

Die „Tägliche Rundschau" behauptet: „Ueberanstrengungen des Eisenbahnpersonals haben bis in die Neuzeit hinein nicht zu den Seltenheiten gehört, wie sich namentlich auch bei verschiedenen Unfällen gezeigt hat." Den Beweis hierfür zu liefern, muss ihr überlassen werden. Von den bemerkenswerthen Unfällen im Sommerhalbjahr 1897 ist aber nach der Denkschrift keiner auf Ueberanstrengung des betheiligten Personals zurückzuführen. Die Denkschrift hat nicht unterlassen, die erforderlichen Angaben über die Dienstdauer der betheiligten Beamten in den Fällen zu machen, wo eine Ueberanstrengung des Personals bei Beurtheilung des Unfalls in Frage kommen kann. Wenn sie allgemeine Erörterungen über dies Thema, das in der Presse zur Ungebühr breitgeschlagen worden ist, unterlässt und es für überflüssig hält, auf alle Angriffe zu antworten, die in dieser Hinsicht gegen die Eisenbahnverwaltung gerichtet worden sind, so kann dies nur gebilligt werden.

Was nun den Hinweis der „Täglichen Rundschau" auf „andere Fragen ähnlicher Art" betrifft, für die man in der Denkschrift ebenfalls „vergebens nach einer Antwort sucht", so fehlt leider die nähere Angabe, was unter Fragen ähnlicher Art zu verstehen ist. Die „Tägliche Rundschau" fährt in ihrer Kritik der Denkschrift also fort:

> „Begreiflicherweise ist sie (die Denkschrift) augenscheinlich bemüht, in ihren Darstellungen allen Verhältnissen in dem Zustande der Eisenbahnen und ihrer Betriebsführung die beste Seite abzugewinnen. Selbstverständlich nur soweit, als dies angängig ist, ohne den Thatsachen Gewalt anzuthun. Aber auch schon damit macht sie sich einer Einseitigkeit schuldig, die von vornherein Misstrauen gegen die Richtigkeit ihrer Darstellung erwecken muss. Je glänzender und farbenprächtiger das dem Leser vorgeführte Bild gehalten ist, um so mehr muss sich im Hinblick auf die unleugbaren Mängel und Schäden in unserem Eisenbahnwesen, die klar vor aller Augen liegen und durch mancherlei unliebsame Erscheinungen der Neuzeit in grelle Beleuchtung gerückt worden sind, jedem unbefangen Urtheilenden die Ueberzeugung aufdrängen, dass in der Denkschrift die Kunst des Verschweigens im Uebermaass geübt worden ist. Hätte man sich dazu verstanden, ein den handgreiflich vorliegenden Thatsachen mehr entsprechendes Bild zu zeichnen, nicht blos die unleugbaren Vorzüge unseres Eisenbahnwesens — gar zu einseitig — hervorzuheben, sondern auch seine unleugbaren Schattenseiten offen anzuerkennen und die Mittel und Wege zu deren Beseitigung darzulegen, man hätte der Verwaltung und ihrem Ansehen einen besseren Dienst geleistet. Man hätte namentlich auch das Vertrauen zu ihrer Einsicht und Sachkenntniss, zu ihrem ernsten Willen, die gemachten Erfahrungen zu Gunsten unabänderlicher Reformen zu verwerthen, befestigt, während dieses Vertrauen angesichts der Selbstgefälligkeit und Zufriedenheit, die aus der Denkschrift spricht, in weiten Kreisen unvermeidlich schwere Einbusse erleiden muss."

In Anbetracht des Umstandes, dass jedes Ding seine zwei Seiten hat, glaubt die „Tägliche Rundschau" auch bei der Eisenbahn auf diese allgemein bekannte Thatsache noch besonders hinweisen zu müssen, dass die Denkschrift sich bemühe, allen Verhältnissen in dem Zustande der Eisenbahnen und ihrer Betriebsführung die beste Seite abzugewinnen. Die „Tägliche Rundschau" vermisst also in der Denkschrift die Beleuchtung der „unleugbaren Mängel und Schäden in unserem Eisenbahnwesen, die klar vor aller Augen liegen;" sie hätte es offenbar gern gesehen, wenn die Denkschrift die abfällige Kritik, welche die Presse an so unendlich vielen Einrichtungen der Eisenbahn übt, geübt hat und stets üben wird, berücksichtigt hätte. Wo hätte sie da aber anfangen, wo aufhören sollen und wem hätte sie es recht gemacht? Die gesammte Bevölkerung von Stadt und Land hat ihre Beziehungen zur Bahn, die als das vornehmste Verkehrsmittel auch allen Forderungen des immer wachsenden Verkehrs gerecht werden soll, Verkehrserleichterungen schaffen, Verbesserungen einführen und mit ihren Einrichtungen auf der Höhe der Zeit bleiben soll. Je nach den Interessen, welche von einzelnen, Städten, Gemeinden, Kreisen, von der Industrie, der Landwirthschaft usw. verfolgt werden, gestalten sich nun aber die Forderungen an die Eisenbahn verschieden. Verschieden wie die Interessen sind daher auch die vielfachen über die Einrichtungen der Eisenbahn gefällten Urtheile, die meist in scharfen Worten, wie „unleugbare Mängel," „schwere Schäden", „unerhörte Missstände" usw. sich in der Presse Geltung zu verschaffen suchen; ja sogar die Spatzen, die vom Dache pfeifen, werden mit Vorliebe als Belastungszeugen gegen diese beliebte Eisenbahn genannt. Welche Veranlassung hätte die Denkschrift nehmen sollen, sich hiermit zu befassen?

Weshalb hätte sie die Klagen der Tagespresse, die nie verstummen werden, an dieser Stelle erörtern sollen? Die Denkschrift hat weder dies gethan, noch von der Eisenbahn ein „glänzendes und farbenprächtiges“ Bild vor den Augen des Lesers entrollt, wie die „Tägliche Rundschau“ glaubhaft machen will, sondern unter Beibringung statistischen Materials sich lediglich auf Auskunftertheilung über die bestehenden thatsächlichen Verhältnisse zur Beurtheilung der Sicherheit des Betriebes und Verkehrs auf den preussischen Staatsbahnen beschränkt. Anstatt dies anzuerkennen, wird der Denkschrift der Vorwurf der Einseitigkeit gemacht, lediglich deshalb, weil sie in das übliche Schimpfen eines Theiles der Presse auf die Eisenbahn nicht selbst mit einstimmt.

Wenn die „Tägliche Rundschau“ hieraus den Schluss zieht, dass in der Denkschrift „die Kunst des Verschweigens“ im Uebermaass geübt worden sei, wenn sie ferner aus der Denkschrift „Selbstgefälligkeit und Zufriedenheit“ herauszulesen vermag und daraufhin der Eisenbahnverwaltung unvermeidliche Einbusse an Vertrauen zu ihrer Einsicht und Sachkenntniss prophezeit, so beweist die „Tägliche Rundschau“ damit nur, dass sie die Denkschrift nicht verstanden hat.

Hiernach ist es nicht verwunderlich, dass die „Tägliche Rundschau“ auch im besonderen oberflächlich urtheilt. Sie schreibt nämlich weiter:

> „Bei dem Vergleich der im Sommerhalbjahre (vom 1. April bis Ende September) 1897 vorgekommenen Unfälle mit den entsprechenden Zeitabschnitten der Vorjahre lässt die Denkschrift ausser Acht, dass sowohl die Zahl der auf 1 000 000 Zugkm kommenden Unfälle, als auch der darauf entfallenden Verunglückungen (von Reisenden, Beamten und Arbeitern) von 1895 an in nicht unerheblicher Zunahme begriffen ist. Erstere sind nämlich von 5,52 auf 5,99 und 6,22 (in den Jahren 1896 und 1897), letztere von 3,56 auf 4,24 und und 5,25 gestiegen. Bei den vielfachen, oft unabwendbaren Zufälligkeiten, von denen die Höhe dieser Zahlen in den einzelnen Jahren abhängig ist, lassen sich die Ergebnisse weniger Jahre allerdings nur mit einer gewissen Vorsicht zur Beurtheilung der Gesammtverhältnisse verwenden. Immerhin ist es auffällig, dass die eben erwähnte Steigerung (der Unfälle wie der Verunglückungen) von der im Jahr 1895 eingetretenen Umgestaltung der preussischen Staatsbahnverwaltung ihren Ausgang nimmt.“

Zunächst ist es unerfindlich, inwiefern die Denkschrift die Steigerung der Unfälle und Verunglückungen von 1895—1897 ausser Acht gelassen haben soll. Die Zahlenangaben finden sich vielmehr auf Seite 5 und 6 der Denkschrift vor und von hier hat die „Tägliche Rundschau“ einfach abgeschrieben. Zählt dieser Irrthum, der ihr untergelaufen ist, etwa auch zu der von der Denkschrift angeblich geübten „Kunst des Verschweigens“?

Sehr richtig bemerkt die „Tägliche Rundschau“, dass die Ergebnisse weniger Jahre nur mit Vorsicht zur Beurtheilung der Gesammtverhältnisse zu verwenden seien, lässt diese Vorsicht auffälligerweise aber selbst ausser Acht. Aus den Anlagen 1 und 6 der Denkschrift, die für den Zeitraum von 1880 bis 1896 eine Uebersicht über die Zahl der auf 1 000 000 Zugkm aller Züge entfallenden Unfälle und Verunglückungen (von Reisenden, Beamten und Arbeitern) geben, hätte die „Tägliche Rundschau“ ohne Mühe entnehmen können, dass auch in den Jahren 1888, 1889 und 1890 eine stetige Steigerung der Unfälle wie der Verunglückungen stattgefunden hat. Erstere sind von 9,4 auf 10,9 und 11,7, letztere von 5,76 auf 8,15 und 9,12 gestiegen. Diese Unterschiede sind viel erheblicher als in den Jahren 1895, 1896 und 1897.

Der „Täglichen Rundschau“ hätte diese Thatsache nicht entgehen dürfen, denn sie lässt erkennen, dass die Steigerung der Unfälle seit 1895 keine Ausnahmeerscheinung in der Unfallstatistik bildet und aus diesem Grunde auch nicht mit der in demselben Jahre eingetretenen Umgestaltung der Eisenbahnverwaltung ohne weiteres in Verbindung gebracht werden kann.

Hierfür spricht auch das überraschende Ergebniss der Denkschrift, dass gerade seit 1895 eine ganz erhebliche Verminderung in der Anzahl der Unfälle und Verunglückungen gegen die Vorjahre eingetreten ist. Die „Tägliche Rundschau“ würdigt dies in sehr bezeichnender Weise:

> „Das Sommerhalbjahr 1895 selbst zeigt gegen die früheren Jahre allerdings noch keine Zunahme, sondern eine ziemlich beträchtliche Abnahme: Bei den ersten (Unfall-)Zahlen von 8,75, 8,49 und 9,17 (in den Jahren 1892—1894) auf 5,52, bei den zweiten (Verunglückungen) von 7,48, 6,67 und 6,81 bis auf 3,56. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass vermöge des allen Dingen und Einrichtungen innewohnenden Beharrungsvermögens jede grössere Umwälzung ihre volle Wirkung erst nach Ablauf einer gewissen Zeit entfalten und fühlbar machen kann.“

Wie angesichts der Thatsache, dass die auf 1 000 000 Zugkm kommenden Unfälle im Jahre 1895 sich gegen das Vorjahr um 3,65 und die Verunglückungen um 3,25 vermindert haben, während sie, wie aus obigen Zahlen hervorgeht, in den Jahren 1893 und 1894 im Wachsen begriffen waren, von einem Beharrungsvermögen die Rede sein kann, das auch noch zu Ungunsten der neuen Verhältnisse gedeutet wird, ist schwer verständlich. Gerade das Gegentheil ist der Fall!

Die „Tägliche Rundschau“ hat sich „durch die Fülle des auf 88 Druckseiten Gebotenen“ leider nicht „glücklich hindurchgearbeitet“; sie betrachtet die Dinge bei der Eisenbahn durch die trübe Brille ihrer Voreingenommenheit. Dies kommt noch weiterhin zum Ausdruck beim Vergleich der jetzigen mit den alten Verhältnissen. Auf diesen Theil der Auslassungen der „Täglichen Rundschau“ näher einzugehen, wird sich wohl noch Gelegenheit bieten.

Die von schweren Folgen begleiteten Unfälle im verflossenen Sommer und die Häufung derselben haben grosse Beunruhigung in allen Kreisen der Bevölkerung hervorgerufen und jedem die Frage nahegelegt, ob denn die Sicherheit der preussischen Staatsbahnen den jetzigen Verkehrsverhältnissen entspricht, ob nicht etwa verborgene Mängel vorhanden sind, welche die Betriebssicherheit dauernd gefährden können, und wo diese Mängel etwa zu suchen sind. Die Presse hat, als Organ der öffentlichen Meinung, zuerst ihre Stimme erhoben und niemand wird die Berechtigung hierzu in Abrede stellen. Niemand wird aber auch in Abrede stellen, dass für die Presse keine Veranlassung vorlag, sich in erster Reihe in maasslosen Angriffen gegen die Eisenbahnverwaltung zu ergehen.

Wenn sich die Staatseisenbahnverwaltung der Hoffnung hingibt, dass die Ausführungen der Denkschrift dazu beitragen werden, Beunruhigung und Vorurtheile zu zerstreuen, welche auf mangelnder Kenntniss der Dinge beruhen, so dürfte sie sich in dieser Hoffnung nicht getäuscht haben. D.

Die Thätigkeit der deutschen Eisenbahner im Kriege 1870/71.

Vor dem Bezirksverein Berlin des Deutschen Eisenbahnbeamtenvereins gab am 17. Februar der Hauptmann Rusche vom grossen Generalstab in einem Vortrage „Skizzen von der Thätigkeit der Eisenbahnbeamten im Kriege 1870/71“, die das lebhafte Interesse einer ansehnlichen Versammlung von Eisenbahnern aller Grade erweckten. Auch der Präsident der Eisenbahndirektion Berlin, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Kranold, befand sich mit mehreren höheren Beamten unter den Anwesenden. An dieser Stelle kann aus dem reichen Inhalt des Vortrages nur das Wichtigste zur Erinnerung für die alten

und zur Nacheiferung für die jungen Eisenbahner mitgetheilt werden.

An den Siegen und an dem Ruhme der grossen Kriegsjahre 1870/71 Antheil zu nehmen, war auch den Eisenbahnern vergönnt, indem sie vornehmlich die Ernährung und den Ersatz des Heeres bewerkstelligten. Vor Einführung der Eisenbahnen konnte Preussen sein Heer erst in 15 Tagen an der Grenze versammeln, im Jahre 1870 war innerhalb 8 Tagen der Aufmarsch zum grossen Theil vollzogen. Schon vor 2 Jahren schilderte Hauptmann von der Esche an derselben Stelle die Einzelheiten dieses Aufmarsches. In seinem Vortrage führte Hauptmann Rusche eine Reihe interessanter Bilder aus der Thätigkeit der deutschen Eisenbahner während des siegreichen Feldzuges vor.

Der grosse Umfang der allmählich besetzten französischen Eisenbahnen erforderte eine ungeheure Arbeitskraft. Staunenswerth waren die deutschen Leistungen. Als die Verbündeten bei Spichern und Wörth in Elsass-Lothringen eindrangen, befanden sich die französischen Eisenbahnen noch in verhältnissmässig gutem Zustande. Vielleicht hatten die Franzosen nicht Zeit gefunden, sie unbrauchbar zu machen, vielleicht glaubten sie, die preussischen Barbaren bald wegfegen zu können. Je länger aber der Krieg währte, um so häufiger und nachhaltiger wurden die Zerstörungen. Auf weite Strecken hin waren die Schienen aufgerissen, Brücken abgebrochen, Tunnels und Viadukte gesprengt. Auf den Bahnhöfen fehlten Telegraphen und Signalapparate, nirgends fand man Material zur Wiederherstellung. Hier eröffnete sich ein reiches Feld der Thätigkeit für die deutschen Beamten und sie unterzogen sich ihrer Aufgabe mit bewundernswerther Thatkraft. Zu den technischen Schwierigkeiten, vermehrt durch den strengen Winter, traten Gefahren von Seiten der zahlreichen Freischaaren. Trotz aller Schwierigkeiten errangen die deutschen Eisenbahner mit kühnem Muth, mit Beharrlichkeit und Selbstvertrauen das gesteckte Ziel.

Eingehender schilderte nunmehr Hauptmann Rusche die schwierigen Damm- und Brückenbauten über die Mosel bei Fontenoy und die Wiederherstellung des Pfeilers an dem grossen Viadukt bei Xertigay, 37 m über dem Thalgrunde. Zu den Arbeiten in Fontenoy waren viele Arbeitskräfte nöthig, die nicht immer leicht beschafft werden konnten. Bei dieser Gelegenheit wurde eine neue Kriegslist mit grossem Erfolge geübt. Man liess auf dem Marktplatz der nächsten Stadt die Regimentsmusik antreten und veranstaltete ein Promenadenkonzert. Als nun die Bewohner aus ihren Wohnungen, aus den Kaffeehäusern usw. herbeiliefen, um dem Konzert zuzuhören, sahen sie sich von deutschen Soldaten umzingelt und alle arbeitskräftigen Männer, darunter viele elegante Herren, wurden festgenommen und wie eine Heerde Schafe nach der Baustelle getrieben. Dort sollten sie mit Hand anlegen. Inzwischen hatten die Herren berathen und entsandten eine Abordnung an die Bauleitung mit der Bitte, sie zu entlassen, wogegen sie versprachen, alsbald Ersatzkräfte zu beschaffen. Das geschah und so war allen Theilen geholfen.

Bei ihren Arbeiten wurden die deutschen Eisenbahner häufig vom Feinde gestört und hatten nicht selten Lebensgefahren zu bestehen. Eines Tages gelang es den Franzosen, den grössten Theil einer Feldeisenbahn aufzuheben, die Kasse zu erbeuten und das Personal kriegsgefangen wegzuführen. Selbst die regulären Beamten sahen sich beständig feindlichen Ueberfällen ausgesetzt. Am meisten litt darunter die vierte Betriebskommission, welche die Gegend um Orléans umfasste, ein Gebiet, in dem zahlreiche Franktireursbanden ihr Unwesen trieben. Am 25. Januar 1871 wurde von ihnen die Eisenbahnbrücke bei Brienon zerstört. Stationsassistent Stolze von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, welcher in St. Florentin stationirt war, begab sich an Ort und Stelle und büsste dabei sein Leben ein. In Laroche wurden mehrere Beamte gelegentlich eines Ueberfalles von den Franzosen gefangen genommen. Von ihnen kehrte Stationsassistent Bauer, der bei der Vertheidigung des Stationsgebäudes den Säbel in der Faust sich hervorgethan hatte und dabei durch zwei Säbelhiebe verwundet worden war, als erster zurück. Der französische General hatte in Anerkennung solchen Muthes seine Freilassung befohlen. Später wurde Bauer mit dem eisernen Kreuz ausgezeichnet, mit ihm auch andere seiner Kollegen. Bauer erhielt ausserdem 269 Thaler 13 Sgr., die ihm bei der Gefangennahme von den Franzosen abgenommen worden waren, aus dem preussischen Militärfonds zurückvergütet. Viele Eisenbahner, die bis dahin nur friedlich dem Staate gedient hatten, sie bewährten sich auch in Feindesland als treue und tapfere Söhne ihres Vaterlandes.

Unter ihnen verdient der Ingenieur Glaser besonders genannt zu werden, ein Deutscher, der viele Jahre in Frankreich Eisenbahnbeamter gewesen war und nach dem Ausbruch des Krieges mit den anderen Deutschen genöthigt wurde, Frankreich zu verlassen. Im Jahre 1843 zu Neunkirchen bei Saarbrücken geboren, wurde er im Jahre 1862 Beamter an der französischen Nordbahn und 1869 technischer Vertreter einer englischen Mühlenbaugesellschaft in Paris. Am 14. August 1870 aus Paris ausgewiesen, ging er von da nach London und erlangte durch den deutschen Botschafter daselbst eine Empfehlung an das preussische Hauptquartier. Glaser wurde alsbald zum technischen Mitglied der Betriebskommission zu Rheims ernannt und entwickelte zunächst von hier aus dank seiner genauen Kenntniss der französischen Verhältnisse eine geradezu fieberhafte und dabei äusserst erfolgreiche Thätigkeit. In kurzer Zeit hatte er verschiedene Strecken wieder fahrbar gemacht, drei abgebrannte grosse Eisenbahnbrücken wiederhergestellt usw. Seine Berichte geben getreue Bilder seines regen Schaffens. Von den Eisenbahnern gilt ganz besonders, wenn gesagt wird, dass es in einem Feldzuge auf die Thätigkeit eines jeden einzelnen ankommt, daraus ergeben sich dann die grossen Erfolge.

Das Betriebsmaterial war meist von mangelhafter Beschaffenheit. Die heimathlichen Bahnen konnten nur minderwerthiges Material und nur in ungenügendem Maasse beistellen. Insbesondere entsprachen die Lokomotiven vielfach nicht den Anforderungen, so dass ihr Reparaturbestand dauernd ein sehr hoher blieb, einerseits wegen zu grosser Ausnützung, andererseits weil die deutschen Bahnverwaltungen theilweise alte und zu schwache Lokomotiven geliefert hatten. Ausserdem zeigten sich für die Tunnels manche Lokomotiven zu hoch, die bayerischen öfters zu breit. Dabei waren die Franzosen eifrig bemüht, als sie ihre Niederlage erkannten, den Deutschen die Betriebsmittel zu entziehen. Nach Montmedy, wo die Vereinigung des französischen Heeres sich vollziehen sollte, war ein ganzer Wagenzug geschafft worden. Bei dem Anmarsche der deutschen Truppen liess der Kommandant den Zug in den Tunnel fahren und beide Eingänge des Tunnels sprengen, so dass Zug und Tunnel wenigstens vorübergehend verborgen und unbrauchbar wurden.

In einem Bericht aus jener Zeit hob der Vorsitzende der dritten Betriebskommission, Vorberg, hervor, dass der technische Zustand der deutschen Lokomotiven in den besetzten französischen Landestheilen keineswegs derselbe wie auf den heimathlichen Bahnen sei, weil es an Unterkunft in geschützten Räumen fehlte, ferner an der sorgfältigen Reinhaltung, dem Putzen und Schmieren der gangbaren Theile, so dass schon aus diesem Grunde die deutschen Lokomotiven in Frankreich schwerer gingen als in Deutschland. Sodann war das Brenn- und Schmiermaterial in seinen Eigenschaften den Lokomotivführern nicht so bekannt, wie auf den heimathlichen Bahnen, wo sie aus langjähriger Erfahrung dessen Vortheile auszubeuten vermochten. Dasselbe galt von der Qualität des Wassers infolge Mangelhaftigkeit der Wasserstationen. Dazu kam, dass den Führern die Steigungsverhältnisse der Strecken nicht bekannt waren. Auch konnte man von ihnen nicht verlangen, dass sie in Feindesland mit derselben Sicherheit wie auf heimathlichen Strecken fuhren, sie wussten nicht, wo sie nachfeuern, Wasser pumpen mussten usw., um die höchste Leistungsfähigkeit der Maschine zu erzielen. Für die Zugkraft war nicht maassgebend die angehängte Last in Centnern ausgedrückt, sondern es fielen dabei

auch ins Gewicht Kurven, ungünstige Witterungsverhältnisse, Schlüpfrigkeit der Schienen bei mangelhafter Reinigung, die im Feldzuge unvermeidliche ungleiche Belastung usw. Oft war man genöthigt, rückwärts zu fahren und an der Lokomotive trat Trommeln der Räder ein. Endlich waren die fremden schlecht geschmierten Wagen schwerer zu ziehen, als die normal geschmierten heimathlichen Wagen, man schätzte den Mehraufwand an Zugkraft auf 20 bis 25 %. Im übrigen war man mit Rücksicht auf die mangelhaften Bremsapparate genöthigt, langsamer zu fahren und durfte keine Kühnheit walten lassen. Der Eisenbahnbetrieb erfolgt demnach im Kriege unter erheblich anders gestalteten und zwar ungünstigeren Verhältnissen als im Frieden.

Trotz aller Schwierigkeiten gelang es den deutschen Eisenbahnern in Frankreich, mit Einsetzung ihrer ganzen Persönlichkeit einen geordneten Betrieb aufrecht zu erhalten und somit wesentlich beizutragen zu den Erfolgen des nationalen Kampfes. Sie zeigten hier, dass sie nicht gewohnt waren, den Dienst nur von der Schreibstube aus zu leiten, sie standen unerschütterlich fest in dem Strudel der sich überstürzenden Ereignisse und griffen da, wo es Noth that, persönlich kühn und unerschrocken ein. Treu auf dem Posten waren die deutschen Eisenbahner in jenen grossen Tagen, sie haben gleichfalls dem deutschen Heere mit den Weg gewiesen, der zum Siege führte, und sie haben sich dadurch einen grossen Antheil erworben an dem Ruhme des Vaterlandes.

Mit seinem Vortrage erntete Hauptmann Rusche reichen Beifall und gern folgte die Versammlung der Aufforderung des Vorsitzenden, ihren Dank durch Erheben von den Sitzen auszudrücken.

Dienstdauer und Ruhezeit des im äusseren Betriebsdienste der österreichischen Staatsbahnen beschäftigten Personals.

Nunmehr liegen amtliche Mittheilungen über die geplante Regelung der Dienst- und Ruhezeit im äusseren Dienste der Staatseisenbahnverwaltung vor, und verdient der Inhalt dieser Mittheilungen sicherlich die grösste Beachtung.

Die beschlossene Maassnahme ist bestimmt, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs in erhöhtem Maasse zu verbürgen und verfolgt zugleich das durch Rücksichten der Humanität vorgezeichnete Ziel, einer Ueberbürdung des im exekutiven Betriebsdienste verwendeten Personals zunächst bezüglich jener Kategorien desselben entgegenzutreten, welche vermöge der Art ihrer dienstlichen Beschäftigung der Gefahr übermässiger dienstlicher Anstrengung am meisten ausgesetzt sind.

Durch die zu erlassenden Normen über die Dienstdauer und Ruhezeit im exekutiven Betriebsdienste der österreichischen Staatsbahnen nach dem Vorbilde anderer Staaten, woselbst die gleichartigen Verhältnisse schon längst theils im Gesetzgebungswege, theils durch Verwaltungsnormen genau geregelt sind, wird eine Aktion zur praktischen Durchführung gebracht, deren Anfänge in frühe Zeit zurückreichen, damals jedoch an finanziellen Bedenken der Staatsbahnverwaltung einem unüberwindlichen Hindernisse begegneten. Erst der durch die Unfallsperiode des verflossenen Sommers gezeitigten Erkenntniss, dass die eigentliche Gefahrenquelle der Ueberbürdung des Personals durch eine zweifellos mit namhaften Kosten verbundene Personalvermehrung beseitigt werden müsse, blieb es vorbehalten, die entgegenstehenden Bedenken zu überwinden und Dank einer erleuchteten Auffassung der finanziellen Seite des Gegenstandes die Erlangung der materiellen Mittel zur Durchführung der geplanten Maassnahmen in sichere Aussicht gestellt zu sehen.

Der bisherige Mangel fester Vorschriften auf diesem Gebiete hat, wiewohl die einzelnen österreichischen Bahnverwaltungen bestrebt waren, durch interne Anordnungen fallweise vorzusorgen, zweifellose Unzukömmlichkeiten beim Betriebe hervorgerufen. Es sind Fälle vorgekommen, in denen die dienstlichen, an das exekutive Betriebspersonal gestellten Anforderungen zweifellos über die durchschnittliche Leistungsfähigkeit desselben hinausgingen; theils erschien die Ruhezeit zu karg bemessen, theils folgte einer übermässig langen Diensttour, in welcher die Bediensteten bis zur Uebermüdung festgehalten wurden, eine relativ wohl ausgedehnte, jedoch zur vollständigen Erholung nach der vorangegangenen Anstrengung ungenügende Ruhezeit. So bildet die 24 stündige Diensttour bei dem grössten Theile des im exekutiven Betriebsdienste verwendeten Stationspersonals (Zugexpedienten, Telegraphisten, Wagenmeister, Wagenaufseher, Oberverschieber, Verschieber und Weichenwächter) eine Regel, von welcher in einschränkendem Sinne nur hier und da abgewichen wird. Die Ruhezeit, welche dieser Dienstdauer folgt, ist verschiedentlich abgestuft; sie beträgt bei einzelnen Bediensteten 24 Stunden, wenn die Betriebsintensität anhaltende Thätigkeit erfordert, und wird bis auf 6 Stunden eingeschränkt, sofern das Maass der dienstlichen Anforderungen, der jeweilig herrschenden Anschauung gemäss, ein geringes ist.

Die im Zugdienste verwendeten Bediensteten (Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal) werden in langandauernden, ununterbrochenen Fahrten bis zur Ueberanstrengung beschäftigt. Kontinuirliche, durch vorkommende Verspätungen noch mehr erschwerte Diensttouren von 18 bis 20 Stunden gehören nicht zu den Seltenheiten, und wenn auch eine solche Dienstdauer mit einer längeren Ruhezeit abwechselt, so kann hierdurch doch die während der Fahrt selbst mitunter eintretende Erschöpfung des Personals nicht verhindert werden. Oft bildet bei diesen Angestellten das Bestreben, einen ausgiebigeren Verdienst an Kilometer- oder Stundengeldern zu erzielen, den Anreiz, freiwillig und unaufgefordert grössere Leistungen auf sich zu nehmen. Da die bestehenden internen Vorschriften einer dergestalt erweiterten, durch eine kurze Ruhezeit unterbrochenen Dienstdauer keine Schranken setzen, so wird solchen in der obigen Richtung sich bewegenden Wünschen unbedenklich entsprochen, ohne der Gefahren zu gedenken, welche ein übermässig angestrengter Bediensteter für sich selbst und für die Sicherheit des Verkehres heraufzubeschwören geeignet ist. Mit der fortschreitenden Verdichtung des Verkehres mussten die dem Betriebspersonale zugemutheten Leistungen eine um so fühlbarere Steigerung erfahren, als die Einschiebung neuer Kräfte mit dem Arbeitszuwachs selten gleichen Schritt hielt.

Wie bereits erwähnt, gaben die zahlreichen, auf den österreichischen und ausländischen Bahnen im Verlaufe des letzten Sommers und Herbstes in rascher Aufeinanderfolge vorgekommenen Unfälle den entscheidenden Anstoss, die seinerzeit vom Handelsministerium eingeleiteten Verhandlungen über die nunmehr als unaufschieblich erkannte, als Gewähr für die Herstellung der bedrohten Verkehrssicherheit geforderte Regelung der Dienst- und Ruhezeiten wieder aufzunehmen und mit allem Nachdruck zum Abschluss zu bringen.

Um zuverlässliche Anhaltspunkte für die zu erlassenden Normen zu gewinnen, wurde ein höherer Fachbeamter des Eisenbahnministeriums nach Berlin entsendet, woselbst eine die Dienst- und Ruheverhältnisse des im äusseren Betriebsdienste verwendeten Personals der preussischen Staatsbahnen regelnde, von dem vorgesetzten Ministerium am 1. April 1895 erlassene Vorschrift in bewährter Durchführung steht. Durch das besonders dankenswerthe bereitwillige Entgegenkommen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde dem entsendeten österreichischen Funktionär umfassende Gelegenheit geboten, die Handhabung der bezüglichen Vorschriften beobachten

zu können und ihre Gesammtwirkung an der Hand eines werthvollen statistischen Materials zu beurtheilen.

Der Grundzug der preussischen Vorschriften liegt in der Festsetzung einer zeitlich beschränkten Diensttour zwischen zwei ebenso bemessenen, völlig dienstfreien Zeitabschnitten. Diese Dienstesanordnung bietet die sichere Garantie dafür, dass das Personal während seiner Dienstleistung nur innerhalb der Grenzen seiner geistigen und physischen Leistungsfähigkeit bei sorgfältigster Vermeidung jeder Ueberbürdung in Anspruch genommen wird. Mit Strenge wird darauf geachtet, dass die Ruhezeit durch keinerlei welchen Namen immer tragende dienstliche Verrichtung unterbrochen wird. So stellt der überwiegende Theil der preussischen Diensteintheilung eine häufig intermittirende Folge von Leistung und Ruhezeit dar, ein System, welches zu der in Oesterreich bisher üblichen Dienstesanordnung im scharfen Gegensatz steht.

Es verdient erwähnt zu werden, dass die infolge der Unfälle auf den Eisenbahnen Deutschlands eingesetzte Kommission trotz eingehender, auf das weiteste Gebiet ausgedehnter Untersuchungen keinerlei Veranlassung gefunden hat, eine Abänderung der bestehenden Normen für die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals in Antrag zu bringen. In der That enthält der am 24. Dezember 1897 mit Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten umgearbeitete Text der erwähnten Vorschrift nur eine einzige sachliche Abänderung der bis dahin bestandenen Normen.

Mit Benutzung des gewonnenen Studienmaterials wurde im Eisenbahnministerium ein Vorschriftenentwurf ausgearbeitet, welchem der Gedanke zu Grunde lag, das im Vorstehenden hervorgehobene Prinzip auf den österreichischen Staatsbahnen anzuwenden, dabei jedoch den individuellen Verhältnissen einer grossen Reihe von im Staatsbetriebe befindlichen Bahnlinien mit schwächerem Verkehre thunlichst Rechnung zu tragen.

Die blosse Uebernahme der preussischen Einrichtungen konnte von vornherein nicht ins Auge gefasst werden, nachdem die Betriebsintensität des grössten Theiles der deutschen Hauptbahnen in Oesterreich nur auf einzelnen Strecken erreicht wird. Für das auf solchen stark befahrenen Strecken beschäftigte Personal wurde das in Preussen angewendete Ausmaass der Dienst- und Ruhezeiten mit geringen Einschränkungen angenommen. Für die auf Linien mit schwächerem Verkehre verwendeten Bediensteten wurde mit Berücksichtigung der ihnen innerhalb der Diensttour eingeräumten längeren Erholungspausen — in vielen Fällen dieser Art handelt es sich mehr um die Präsenz als um eine faktische Dienstleistung der Bediensteten — eine entsprechend ausgedehntere Dienstdauer in Aussicht genommen. In ähnlicher Weise wurden die Dienst- und Ruhezeiten des im Zugdienste beschäftigten Personals abgestuft, rücksichtlich dessen die einschlägigen Bestimmungen der preussischen Verordnung mit wenigen Abänderungen Anwendung finden sollen.

Der so aufgestellte Entwurf bildete den Gegenstand einer Mitte Januar d. J. unter Vorsitz des Eisenbahnministers abgehaltenen mehrtägigen Berathung. Aus dieser Berathung und einer weiteren Besprechung des Gegenstandes mit den Direktoren der in Wien einmündenden grossen Privatbahnen gingen die Vorschriften hervor, welche demnächst auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen, und zwar in erster Reihe für solche Dienststellen in Kraft treten werden, welche schon gegenwärtig mit der erforderlichen Anzahl von Bediensteten besetzt sind, um die Diensteintheilungen nach den neuen Bestimmungen aufstellen zu können. Es sind dies gerade die wichtigsten, im Zuge verkehrsreicher Linien befindlichen Stationen, welche mit zahlreicherem Personal zu dotiren die Staatsbahnverwaltung schon früher bedacht war.

Die gänzliche Eliminirung der 24stündigen Diensttour rücksichtlich des gesammten im exekutiven Betriebsdienste verwendeten Personals bildet das hervorstechendste Merkmal der neuen Vorschriften, welche nebstdem auch die strikte Anordnung enthalten, dass jede Diensttour, in welche die Dienstbereitschaft (Vorbereitungs- und Uebergabezeit) eingerechnet werden muss, zwischen zwei völlig dienstfreie Zeitabschnitte von bestimmter Dauer einzulegen ist, wodurch die Zuweisung einer Beschäftigung in der der Ruhe gewidmeten Zeit ausgeschlossen erscheint.

Selbstredend wurde die Dienstdauer für solche Bedienstete, deren Thätigkeit mit einer grösseren persönlichen Verantwortlichkeit verbunden ist, am kürzesten bemessen. So dürfen Zugexpedienten und das bei Verschiebungen beschäftigte Personal in grossen Dispositions- und Rangirstationen höchstens 12 Stunden dienstlich thätig sein, wobei die Ruhezeit mit der doppelten Dauer der Diensttour bemessen werden muss. Die Block- und Weichenwächter dürfen unter ähnlichen Verhältnissen höchstens 12 Stunden im Dienste verwendet und muss denselben sodann eine 24 stündige Ruhezeit eingeräumt werden.

In den übrigen Stationen ist auf Linien mit vollem Tag- und Nachtdienste die Diensttour des vorbezeichneten Personals mit 12 bis 16 Stunden und die darauf folgende Ruhezeit in demselben Ausmaasse zu bestimmen. Die längste Dienstdauer der auf solchen Linien beschäftigten Streckenwächter darf höchstens 16 Stunden, die der Streckenblockwächter nur 12 Stunden betragen.

Auf Linien mit schwächerem Verkehre, wo dem Stationspersonal innerhalb der Diensttour wiederholt längere Erholungspausen eingeräumt sind, darf die Dienstdauer bis 18 Stunden ausgedehnt werden.

Die Ruhezeit darf niemals mit weniger als 12 Stunden bemessen werden. Auch die Ruhezeit der Streckenwächter muss, wenn die Diensttour bis 18 Stunden erstreckt wird, ferner auch dann, wenn dieselben zum Zwecke der Streckenrevision oder behufs Erreichung ihres vom Wohnorte entfernten Dienstpostens grössere Weglängen zurückzulegen bemüssigt sind, entsprechend verlängert werden. Nur auf Linien mit geringem Zugverkehre mit beschränktem Nachtdienste darf die vor Mitternacht beginnende Ruhezeit auf 6 Stunden beschränkt werden.

Beim Lokomotivpersonal darf die innerhalb der Diensttour auf der Lokomotive zurückzulegende fahrplanmässige Fahrdauer bei Personenzügen höchstens 9, bei Güterzügen höchstens 12 Stunden betragen. Die längste Dauer einer ununterbrochenen Diensttour darf beim gesammten Zugpersonale mit nicht mehr als 14 Stunden — die festgesetzten Vorbereitungs- oder Dienstbereitschaftsfristen eingerechnet — bemessen werden. Auch die diesem Personal einzuräumenden Ruhezeiten sind genau begrenzt, so dass jede Ueberanstrengung im Dienste künftighin ausgeschlossen erscheint. Ferner ist die Gewährung vollkommen dienstfreier Tage auch an jene Bediensteten, denen solche nach der für sie erstellten Diensteintheilung nicht zukommen würden, angeordnet, wie auch für Absentirungen zum Zwecke des vormittägigen Kirchenbesuches Vorsorge getroffen worden.

Die volle Durchführung der neuen Vorschriften, welche einen Mehraufwand an ständigen Personalausgaben von mehr als 1 000 000 fl. im Jahre nebst einer Reihe von einmaligen Investitionen für Unterkünfte und Wohnräume erfordern wird, soll im laufenden und in den nächsten 2 Jahren, und zwar nach Maassgabe der allmählichen Einführung des neu aufgenommenen Personals in den Dienst, erfolgen. Eine raschere Durchführung kann im Hinblicke auf die Nothwendigkeit einer gründlichen Schulung und einer längeren praktischen Erprobung, welche der selbständigen Thätigkeit der neu aufzunehmenden Bediensteten vorangehen muss, nicht in Aussicht genommen werden.

Bei verständnissvoller Auffassung und zweckdienlicher Handhabung der besprochenen Vorschriften lässt sich die Erreichung des angestrebten Zweckes einer geordneten und sicheren Durchführuug des Betriebsdienstes auf den österreichischen Staatsbahnen um so eher erhoffen, als nach den Intentionen des Eisenbahnministeriums den einzelnen Kategorien des Personals durch rechtzeitige Einvernahme vor Einführung der Diensteintheilung Gelegenheit geboten werden soll, etwaige Wünsche in Bezug auf die Wahl einer oder der anderen von

mehreren im Rahmen der Vorschriften zulässigen Diensttouren zur Kenntniss der vorgesetzten Dienstbehörde zu bringen.

Es darf nach dem Ergebnisse der mit den Direktoren der grossen österreichischen Privatbahnen gepflogenen Besprechung mit gutem Grunde erwartet werden, dass die österreichischen Privatbahnverwaltungen, entsprechend der an sie ergehenden Einladung des Eisenbahnministeriums, im Interesse der einheitlichen Gestaltung der Dienstverhältnisse nicht zögern werden, auch ihrerseits diese Normen in gleicher oder doch möglichst übereinstimmender Art in ihrem Bereiche zur Einführung zu bringen.

D-Züge und Bahnsteigsperre.

Im preussischen Herrenhause erhob am 17. Februar bei der Berathung der Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit auf den preussischen Eisenbahnen Graf v. Mirbach in an sich interessanten Ausführungen einige untergeordnete Beschwerden über die D-Züge und die Bahnsteigsperre, nachdem er betont hatte, dass man dem Minister ausserordentlich dankbar sein müsse für die Thatkraft und Umsicht, mit der er das schwer zu bewältigende preussische Staatsbahnnetz verwalte.

Von den D-Zügen sagte Graf v. Mirbach: Ich weiss, die Ansichten darüber sind getheilt; die Jugend, die unruhiger, neugieriger ist, bewegt sich gern in den D-Zügen; es gibt da viel zu sehen und zu beobachten, mehr als vielen Insassen lieb ist. Aeltere Personen, die an Bequemlichkeit und Ruhe gewöhnt sind, denen sind sie ausserordentlich unangenehm. Ich bekämpfe durchaus nicht die langen Wagen, die sind ja viel sicherer für den Betrieb, sie laufen angenehmer und ruhiger als kürzere Wagen. Ich tadele nur ihre innere Einrichtung. Schon der Gang im Innern nimmt naturgemäss sehr viel Platz fort. Die Folge davon ist, dass die Kupees sehr eng sind, selbst in der ersten Wagenklasse; für mehr als 2 Personen sind sie äusserst unbequem. (Zuruf.) Herr Fürst von Pless sagt nein; er ist wahrscheinlich nicht so viel gereist in den besser eingerichteten Wagen, die wir früher nach dem Osten hatten; die waren ausserordentlich viel praktischer. Man kann die langen Wagen in ihrem Innern anders einrichten, nach meiner Ansicht bequemer und jedenfalls angenehmer, also entweder so wie die gewöhnlichen Kupees, oder noch besser so, wie die Wagen, die wir zum Theil noch haben, die — glücklicherweise, ich danke dem Herrn Minister sehr dafür —, heute zwischen Posen, Thorn und Berlin laufen. Mir ist viel lieber ein Zug mit gewöhnlichen Kupees und mit einem Speisewagen, wie beispielsweise der Zug Berlin-Breslau-Wien, der Morgens um 9 Uhr Berlin verlässt. Nun, m. H., was am allerunangenehmsten ist schon bei Tage, das ist die ununterbrochene Störung, der man in den D-Zügen ausgesetzt ist. Da ist ein fortwährendes Hin- und Herlaufen, Thüröffnen, Hineinsehen. Eine Dame kann sich bei Tage auch nicht die geringste Bequemlichkeit gönnen. Der ganze Zug ist durchströmt von Speise- und Küchendüften. Schön ist das alles nicht. Nun aber bei Nacht treten diese Uebelstände noch ganz ausserordentlich viel schärfer hervor. Man kann ja reisen ohne grosse Störungen, wenn der Zug wenig besetzt ist. Ist das nicht der Fall, so findet ein ununterbrochenes Hin- und Herlaufen statt. Störung folgt auf Störung. Es wird fortwährend in die Kupees hineingesehen. Das gehört sicher nicht zu den Annehmlichkeiten; die Gardine, oder wie man das Ding sonst nennen will, hindert ja die Einsicht auch nicht ganz. Das sind Uebelstände, die schon bei Tage, aber Nachts, wie gesagt, noch viel mehr hervortreten.

Ich spreche durchaus nicht isolirt, sondern wirklich unus pro multis. Ich möchte nur für den Fall, dass man auf Abänderungen bedacht ist, es zum Ausdruck bringen, dass die D-Züge keine allgemeine Anerkennung finden. Dass die Wagen ruhig laufen, liegt in ihrer Konstruktion. Das hat mit der inneren Einrichtung gar nichts zu thun. Nun, m. H., das zweite, was ich streifen will, ist auch nur von untergeordneter Bedeutung, aber doch etwas wichtiger. Ich bin immer der erste Vorkämpfer gewesen für das Staatseisenbahnsystem und zwar mit der grössten Entschiedenheit, als seitens der Staatsregierung dem gegenüber noch eine sehr zweifelhafte Stellung eingenommen wurde. Um so schmerzlicher berührt es mich, dass durch mancherlei Einrichtungen die Vorzüge des Staatseisenbahnsystems diskreditirt werden in der öffentlichen Meinung. Um nun noch einmal zurückzugreifen auf die D-Züge, so möchte ich bemerken: wenn man Platzgebühr, eine Extragebühr zahlt, wie es beispielsweise im Auslande in den sogen. compartiments de préférence der Fall ist — so ist hier davon doch nicht die Rede, diese 1 ℳ oder 2 ℳ entspringen einem System, das man im Volksmunde allerdings sehr wenig geschmackvoll das Eisenbahnsystem Miquel nennt — das können Sie auf jeder Station hören. Ich halte den Ausdruck, wie gesagt, für sehr wenig geschmackvoll, aber er ist so allgemein rezipirt, dass ich ihn auch wohl hier aussprechen darf.

In Bezug auf die Bahnsteigsperre gab Graf v. Mirbach gern zu, dass sie auf den grossen Bahnhöfen unbedingt angebracht und zweckmässig sei, aber, fuhr er fort, es ist meines Erachtens eine überflüssige und das Publikum schwer belästigende Einrichtung auf den kleinen Bahnhöfen. (Sehr richtig!) Das ist hier ja auch schon zum Ausdruck gebracht worden. Also z. B. bei uns in Ostpreussen ist auf den Stationen nur eine kleine ganz schmale Pforte. Nun kommen 30, 50 und noch mehr Arbeiter, mit Säcken und Geräthen schwer beladen an. Da ist es doch sehr schwer, hindurchzukommen, besonders bei schlechtem Wetter. Vollkommen durchnässt kommt man da in den Bahnhof hinein. (Fürst von Pless: sehr richtig!) Es freut mich, dass Herr Fürst von Pless jetzt „sehr richtig“ sagt. — Das ist wirklich ein Uebelstand allerunangenehmster Art, und ich meine, auf solchen kleinen Bahnhöfen ist diese Sperre wirklich überflüssig. Es sind in der Regel die Sperrmaassregeln, die uns nach aussen hin absperren, wie die wilden oder reissenden Thiere, so plazirt, dass sie sich unmittelbar an die Vorderfront anschliessen, dass man also da nicht hinausgehen kann, wenn man sich ein wenig im Freien bewegen will, was doch jedem bei schönem Wetter vergönnt sein sollte. Es bleibt dem Reisenden dazu kein anderer Ort wie die schmutzige Strasse. Ich gebe zu, dass nicht alle Bahnhöfe so angelegt sind, bei einigen bleibt vorne noch ein kleiner Gang; aber beispielsweise auf dem Bahnhofe, auf dem ich in der Heimath ankomme, ist man vollkommen abgesperrt. Nun wird gesagt: Die Betriebssicherheit, die Uebersicht durch den Stationsvorsteher wird durch die Sperre ausserordentlich erleichtert. Es trifft das für die grösseren Bahnhöfe unbedingt zu. Auf den kleinen Bahnhöfen ist aber davon doch absolut nicht die Rede. Es ist das wirklich eine Einrichtung, die, möchte ich sagen, das ganze Staatseisenbahnsystem bei uns diskreditirt in der öffentlichen Meinung. Wir haben eine Privatbahn, die mitten durch unsere Provinz geht, die ostpreussische Südbahn; die war früher im allgemeinen unpopulär, jetzt ist sie eine der beliebtesten Bahnstrecken; jeder freut sich dort auf einen Bahnhof zu kommen, wo er sich frei bewegen kann. Die Dinge, die ich hier vorgetragen habe, sind ja nicht von besonderer Tragweite; ich habe sie nur angeregt, nicht um der Staatseisenbahnverwaltung etwas unangenehmes zu sagen, sondern um im Gegentheil dazu beizutragen, dass rechtzeitig eine Remedur eintrete. Ich meine, eine sehr erwünschte Remedur ist die, dass man auf diese Sperrmaassregeln verzichtet für die kleineren Bahnhöfe, und das bitte ich gütigst erwägen zu wollen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten sah sich ausser Stande, eine Berücksichtigung der Wünsche des Grafen von Mirbach in Aussicht stellen zu können und gab folgende Erwiderung: Die D-Züge sind immer populärer geworden und werden uns bereits von allen Nachbarstaaten nachgemacht. Auch die so viel angegriffenen Platzkarten sind jetzt von den ausserpreussischen Eisenbahnverwaltungen eingeführt worden. Die Bahnsteigsperre ist wegen der Fahrkartenkontrole, die von den Zügen weg verlegt werden musste, unentbehrlich; durch diese Einrichtung sind auch die zahlreichen Unterschleife, die, auch durch Schuld des Personals zum Schaden der Verwaltung stattgefunden, sehr vermindert worden. Eine theilweise Aufhebung der Sperre ist unmöglich; die ganze Einrichtung würde damit unnütz.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.

(Fortsetzung aus Nr. 14.)

II.

Leistungen der Betriebsmittel.

Auf den vollspurigen Betriebsstrecken sind im Jahre 1896/97 von den eigenen und fremden Lokomotiven in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 600 000 000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 13 053 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 403 040 000 als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen das Jahr 1886/87 haben die Lokomotivkilometer im ganzen um 208 180 000 = 53,1 v. H., die Nutzkilometer um 141 130 000 = 53,9 v. H. und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 2 664 = 25,6 v. H. zugenommen. An diesen Zunahmen sind die Staatsbahnen mit 59,2, 61,1 und 22,5 v. H. betheiligt.

An Zügen entfielen auf das Kilometer Betriebslänge:

1886/87 . . 6 576 oder täglich 18,02 Züge,
1896/97 . . 8 345 „ „ 22,86 „

Den dichtesten Verkehr weist zur Zeit die bayerische Ludwigsbahn auf, bei der 86,7 tägliche Züge auf das Betriebskilometer kommen. Ihr folgen die Main-Neckarbahn mit 46,6, die badischen Staatseisenbahnen mit 27,4, die sächsischen Staatseisenbahnen und die Reichseisenbahnen mit je 27,3, die Meckenbeuren-Tettnanger Eisenbahn mit 26,6, die hessische Ludwigsbahn mit 25,2, die Rappoltsweiler Strassenbahn mit 24,3, die preussischen Staatseisenbahnen und die pfälzischen Eisenbahnen mit je 23,9 Zügen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1896/97 15 336 410 000 und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 333 652 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfallen hiervon 3 289 010 000, auf die Gepäck- und Güterwagen 11 714 650 000 und auf die Postwagen 332 750 000 Achskm. Auch hier ist gegen das Jahr 1886/87 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 5 189 510 000 = 51,1 v. H., bei den Personenwagen um 1 433 190 000 = 77,2 v. H., bei den Gepäck- und Güterwagen um 3 643 390 000 = 45,1 v. H. und bei den Postwagen um 112 930 000 = 51,4 v. H. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 24 v. H. gehoben. An letzterer Zunahme sind die Staatsbahnen mit 19,7 v. H. betheiligt.

Die grösste Anzahl Wagenachskilometer auf ein Betriebskilometer hat zur Zeit die Main-Neckareisenbahn mit 677 840 geleistet. Ihr folgen die bayerische Ludwigseisenbahn mit 473 961, die Reichseisenbahnen mit 410 651, die preussischen Staatseisenbahnen mit 380 946, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 372 814, die badischen Staatseisenbahnen mit 352 843, die pfälzischen Eisenbahnen mit 339 120, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 268 434, die hessische Ludwigseisenbahn mit 260 728, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 255 177, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 237 893 und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 237 314 Wagenachskm.

Die geringste Anzahl weist die Schleswig-Angeler Eisenbahn mit 11 675 nach.

Die auf den vollspurigen Eisenbahnen beförderte Netto- oder Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist in dem 10jährigen Zeitraume von 17 778 290 000 auf 29 260 030 000 tkm also um 64,6 v. H., die Tara- oder todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven und Tender (einschl. einer mittleren Füllung von Wasser und Brennmaterial) von 47 087 850 000 auf 80 046 660 000 tkm, d. i. 70 v. H. gestiegen. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1896/97 eine Bruttolast von 2 380 000 t gegen 1 720 000 t im Jahre 1886/87, mithin 38,4 v. H. mehr bewegt. An diesen Zunahmen sind die Staatsbahnen mit 68 bezw. 76 bezw. 33,5 v. H. betheiligt.

Die meiste Bruttolast beförderte im Jahre 1896/97 auf dem Betriebskilometer die Main-Neckareisenbahn mit 4 750 000 t. Ihr folgen die Reichseisenbahnen mit 2 830 000, die preussischen Staatseisenbahnen mit 2 730 000, die bayerische Ludwigsbahn mit 2 630 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 2 560 000, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 2 530 000, die badischen Staatseisenbahnen mit 2 480 000, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 1 920 000, die hessische Ludwigseisenbahn mit 1 890 000, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 1 800 000 und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 1 790 000 t.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,45 auf 23,94 v. H., bei den Gepäckwagen von 2,14 auf 2,87 v. H. gestiegen, bei den Güterwagen aber von 47,31 auf 45,36 v. H. zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nettolast von 2,29 t auf 2,59 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

Personenverkehr.

Der Personenverkehr hat in dem 10jährigen Zeitraume von 1886/87 bis 1896/97 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1896/97 wurde bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 45 110 km eine Einnahme von 444 610 000 ℳ gegen 284 630 000 ℳ im Jahre 1886/87, mithin ein Mehr von 159 980 000 ℳ = 56,2 v. H. erzielt, obwohl die Betriebslänge durch den Hinzutritt neuer Bahnen nur um 21,6 v. H. gestiegen ist. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 9 856 ℳ gegen 7 671 Mark im Jahre 1886/87, mithin ein Mehr von 2 185 ℳ, d. s. 28,5 v. H. Dagegen ist die Einnahme für je 1 000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 117 auf 107 ℳ zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehr erklärt.

An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 28,04 v. H. gegen 27,85 v. H. im Jahre 1886/87 betheiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 153 120 000 ℳ, d. s. 55,7 v. H., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 4 340 000 ℳ, d. s. 47 v. H., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2 530 000 ℳ, d. s. 683,8 v. H., erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden, was vornehmlich auf den Staatsbahnen zutrifft, bei denen die Einnahmen von 290 000 auf 2 870 000 ℳ = 889,7 v. H. zugenommen haben.

Während die Einnahme aus der I. Klasse eine Steigerung von 5 040 000 ℳ = 38,3 v. H., die der II. Klasse eine solche von 27 510 000 ℳ = 36,2 v. H. erreicht, hat die Einnahme aus der III. Klasse einen Zuwachs von 70 470 000 ℳ = 51,1 v. H. und die aus der IV. Klasse einen solchen von 44 850 000 ℳ = 109,4 v. H. aufzuweisen. Die erhebliche Steigerung der Einnahme aus der IV. Klasse ist, obgleich bei einer grossen Anzahl von Bahnen eine solche nicht besteht, namentlich auf eine Vermehrung der Züge mit Wagen dieser Klasse sowie darauf zurückzuführen, dass die Wagen inzwischen grösstentheils mit Sitzplätzen eingerichtet worden sind.

Bei einer Bevölkerung von 52 730 000 im Jahre 1896/97 gegen 47 100 000 im Jahre 1886/87 entfallen auf jeden Einwohner im Jahre 1896/97 durchschnittlich 12 Eisenbahnfahrten gegen durchschnittlich 6 im Jahre 1886/87, dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 28 auf 23 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme des Stadt- und Vorortverkehrs zum Ausdruck.

An Personenkilometern sind im Jahre 1896/97 im ganzen 15 117 330 000 gegen 8 363 730 000 im Jahre 1886/87, also reichlich 80 v. H. mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 48,6 v. H. An dieser Zunahme sind die Staatsbahnen mit 90,2 v. H. bezw. 46,6 v. H. betheiligt.

In der Personenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die bayerische Ludwigsbahn im Jahre 1896/97 mit 2 260 000 die erste Stelle ein. Ihr folgen die Main-Neckareisenbahn mit 1 240 000,

die Cronberger Eisenbahn mit 570 000, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 430 000, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 420 000, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn und die preussischen Staatseisenbahnen mit je 380 000, die hessische Ludwigs-Eisenbahn und die badischen Staatseisenbahnen mit je 350 000, die württembergischen Staatseisenbahnen mit 290 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 280 000, die Reichseisenbahnen mit 270 000 und die Königsberg-Cranzer Eisenbahn mit 260 000.

Von den zurückgelegten Personenkilometern entfielen auf die I. Klasse 229 010 000 (161 370 000), auf die II. Klasse 2 200 250 000 (1 423 850 000), auf die III. Klasse 7 549 770 000 (4 344 160 000), auf die IV. Klasse 4 328 780 000 (1 982 170 000) und auf Militär 809 520 000 (451 180 000). Bei allen Klassen ist somit eine Zunahme eingetreten, und zwar bei der I. Klasse um 41 v. H., bei der II. Klasse um 54,5 v. H., bei der III. Klasse um 73,8 v. H., bei der IV. Klasse um 118,4 v. H. und bei dem Militär 79,4 v. H. Die prozentuale Steigerung der Personenkilometer ist indessen bei allen Klassen höher als die der Einnahme; die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm hat im Jahre 1886/87 3,29 ₰ betragen und ist auf 2,83 ₰ im Jahre 1896/97 zurückgegangen. Die Ursache für diese rund 14 v. H. betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise der verstaatlichten Privatbahnen und im Naheverkehr, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiterfahrkarten, der stärkeren Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehrs, sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Während die Ausnutzung der bewegten Plätze in den 3 oberen Klassen zurückging, nämlich in der I. Klasse von 9,11 auf 8,77 v. H., in der II. Klasse von 20,34 auf 19,73 v. H., in der III. Klasse von 25,00 auf 24,93 v. H., ist sie in der IV. Klasse von 29,62 auf 34,67 v. H. gestiegen.

Güterverkehr.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1886/87 bis 1896/97 eine erhebliche Steigerung erfahren.

Während die Einnahme im Jahre 1886/87 692 840 000 ℳ betragen hat, ist sie im Jahre 1896/97 auf 1 071 270 000 ℳ gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 378 430 000 ℳ oder von 54,6 v. H. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 23 361 ℳ gegen 18 403 ℳ, also 26,9 v. H. mehr ein. Die Einnahme für je 1000 Achskm der Güterwagen hat sich von 93 auf 99 ℳ gehoben. Diese Steigerung, die auf den ersten Blick befremden könnte, weil der durchschnittliche Frachtertrag für das Tonnenkilometer, wie weiter unten bemerkt, herabgegangen ist, rührt von der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen her. An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 67,56 v. H. gegen 67,82 v. H. im Jahre 1886/87 betheiligt.

Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfallen im Jahre 1896/97 1 014 790 000 ℳ auf Frachterträge, 1 610 000 ℳ auf die Entschädigung für die Beförderung von Postgut und 27 870 000 ℳ auf Nebenerträge, gegen 672 620 000 ℳ, 1 450 000 ℳ und 18 770 000 ℳ im Jahre 1886/87. Hiernach sind die Frachterträge, die aus der Beförderung von Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut nebst Baumaterialien erzielt wurden, um 54,9 v. H., die Entschädigung für die Beförderung von Postgut um 11,0 v. H. und die Nebenerträge um 48,5 v. H. gestiegen.

Von den Frachterträgen ausschliesslich derjenigen für Militärgut und für frachtpflichtiges Dienstgut nebst Baumaterialien, die sich wegen der darin eingetretenen grundsätzlichen Aenderungen zum Vergleich nicht eignen, haben im Jahre 1896/97 die einzelnen Tarifklassen mehr eingebracht als im Jahre 1886/87:

A. Nach dem einheitlichen deutschen Gütertarif:

1.	das Eil- und Expressgut	8 230 000 ℳ	oder	42,40 v. H.,
2.	„ Stückgut einschl. des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter	50 210 000 „	„	46,75 „ „
3.	„ Frachtgut in Wagenladungen:			
	der Klasse A I . . .	6 250 000 ℳ	oder	27,39 v. H.
	„ „ B . . .	24 260 000 „	„	69,57 „ „
	„ Spezialtarifkl. A 2	3 740 000 „	„	14,89 „ „
	„ „ I	21 980 000 „	„	42,93 „ „
	„ „ II	34 380 000 „	„	150,99 „ „
	„ „ III	109 220 000 „	„	83,66 „ „

B. Nach Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:

1.	das Eil- und Expressgut, das Stückgut und die Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschliesslich . .	3 160 000 ℳ	oder	96,05 v. H.,
2.	die Wagenladungen von 10 t und darüber . . .	103 000 000 „	„	46,62 „ „
	C. Der Viehtransport .	5 570 000 „	„	23,90 „ „

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 16 489 100 000 im Jahre 1886/87 auf 26 672 020 000 im Jahre 1896/97, also um 61,76 v. H. gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 437 965 tkm im Jahre 1886/87, auf 581 637 tkm im Jahre 1896/97, mithin um 143 672 tkm oder 32,80 v. H. ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neuhinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigheit beträchtlich nachgestanden haben. An den Zunahmen der geleisteten Tonnenkilometer im ganzen und auf das Betriebskilometer sind die Staatsbahnen mit 64,89 und 26,92 v. H. betheiligt.

In der Tonnenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die Main-Neckareisenbahn mit 980 000 die erste Stelle ein. Ihr folgen die Reichseisenbahnen mit 860 000, die pfälzischen Eisenbahnen mit 760 000, die preussischen Staatseisenbahnen mit 690 000, die Peine-Ilseder Eisenbahn mit 620 000, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 570 000, die badischen Staatseisenbahnen mit 500 000, die ostpreussische Südbahn mit 410 000, die bayerischen Staatseisenbahnen mit 390 000, die Lübeck-Büchener und die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn mit 380 000, die Eisern-Siegener Eisenbahn mit 360 000 und die hessische Ludwigseisenbahn mit 350 000.

Bei den einzelnen Tarifklassen stellt sich die Steigerung der Tonnenkilometer wie folgt:

A. In den Klassen des einheitlichen deutschen Gütertarifs:

1. beim Eil- und Expressgut um 31 790 000 tkm oder um 38,35 v. H.,
2. beim Stückgut, einschliesslich des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, um 468 390 000 tkm oder um 52,65 v. H.,
3. beim Frachtgut in Wagenladungen:
   der Klasse A I um 79 860 000 tkm oder um 25,69 v. H.,
   der Klasse B um 358 140 000 tkm oder um 64,12 v. H.,
   der Spezialtarifklasse A 2 um 69 620 000 tkm oder um 16,35 v. H.,
   der Spezialtarifklasse I um 382 470 000 tkm oder um 37,53 v. H.,
   der Spezialtarifklasse II um 805 040 000 tkm oder um 140,53 v. H.,
   der Spezialtarifklasse III um 3 827 970 tkm oder um 90,62 v. H.

B. Bei Ausnahme- und sonstigen abweichenden Tarifen:

1. beim Eil- und Expressgut, dem Stückgut und den Wagenladungen von 5 bis 10 t ausschliesslich um 69 740 000 tkm oder um 172,54 v. H.,
2. bei den Wagenladungen von 10 t und darüber um 4 085 980 000 Tonnenkilometer oder um 54,10 v. H.

C. Beim Viehtransport um 85 050 000 tkm oder um 31,55 v. H.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm aller gegen Frachtberechnung beförderten Güter ist von 4,08 auf 3,91 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um rund 4 v. H. erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Auf die Abnahme der durchschnittlichen Einnahme auf 1 tkm beim Viehtransport von 8,64 auf 8,14 ₰ = 5,79 v. H. ist neben der Einführung von Frachtermässigungen auf einzelnen Eisenbahnen die Ausdehnung der direkten Expedition und das Fallenlassen der Abfertigungsgebühren bei Umexpeditionen von Einfluss gewesen. (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 24. d. Mts. wird die an der Linie Buchloe-Memmingen zwischen den Stationen Türkheim in Bayern und Mindelheim neu errichtete Station V. Klasse Unterrammingen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet werden. Die Entfernung derselben beträgt von Türkheim in Bayern 4,263 km und von Mindelheim 6,210 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. d. Mts. ist die im Kilometer 0,820 der Strecke Wama-Russ-

Moldawitza-Säge zwischen der Station Wama und der Haltestelle Deia neuerrichtete Personenhaltestelle Wama Haltestelle für den Personenverkehr und am 20. d. Mts. die an der Strecke Budweis-Pilsen der Linie Wien-Eger zwischen den Stationen Pilsen und Pilsenetz im Kilometer 344,5 gelegene Haltestelle Koterow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Strecke Berlin-Hamburg zwischen den Stationen Wittenberge und Karstädt gelegene Personenhaltepunkt Dergenthin wird zum 1. März d. J. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkt für den Güter- und Vieh- usw. Verkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Städtischer Schlachthof Gera (Reuss). Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der in einer Entfernung von 2,12 km von der Station Gera (Reuss) Pr. St. B. hergestellte, zwischen dieser und der Station Zwötzen gelegene Gleisanschluss an den städtischen Schlacht- und Viehhof der Stadt Gera (Reuss) ist am 17. d. Mts. als Tarifstation eröffnet worden. Daselbst werden nur Sendungen unter der Firma „Städtischer Schlachthof Gera (Reuss)“ eventl. mit dem Zusatz: „Für Rechnung des Herrn N. N.“ und zwar Wagenladungsgüter, Stückgüter und Viehsendungen (ausgenommen Fahrzeuge und Sprengstoffe) im Empfang und Versand abgefertigt.

K. k. Bahnstationsamt Inzersdorf. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige an der Strecke Maxing-Kaiser-Ebersdorf gelegene Betriebsausweiche Inzersdorf ist in ein k. k. Bahnstationsamt umgewandelt worden.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der Strecke Köln-Trier gelegene Station Hillesheim hat die Bezeichnung Hillesheim (Eifel) erhalten.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Pilsen-Dux gelegenen Station Petersburg-Jechnitz wird vom 1. März d. J. ab in Petersburg i. B. abgeändert werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 430 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 489 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Radreifenbruchstatistik des Rechnungsjahres 1896 (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Betriebsmittelpark der preussischen Staatsbahnen** gestaltete sich nach dem Betriebsbericht derselben in den letztverflossenen 10 Jahren folgendermaassen:

	Lokomotiven	Personenwagen	Gepäckwagen	Güterwagen
Ende 1887/88 .	8 618	13 503	3 655	169 088
„ 1888/89 .	8 767	13 953	3 791	174 428
„ 1889/90 .	9 118	14 597	3 957	182 729
„ 1890/91 .	9 668	15 466	4 227	192 652
„ 1891/92 .	10 120	16 141	4 406	201 070
„ 1892/93 .	10 564	17 037	4 639	207 392
„ 1893/94 .	10 687	17 444	4 583	211 935
„ 1894/95 .	10 715	17 871	4 648	218 033
„ 1895/96 .	10 924	18 801	4 834	225 347
„ 1896/97 .	11 013	19 593	5 088	237 373

Die Beschaffungskosten der sämmtlichen Ende 1896/97 vorhandenen Betriebsmittel (mit Ausnahme derjenigen für die thüringischen Schmalspurbahnen) betragen für 11 008 Lokomotiven 456 674 857 ℳ, für 19 585 Personenwagen 191 349 461 ℳ, für 5 084 Gepäckwagen 35 159 720 ℳ, für 237 267 Güterwagen 664 050 446 ℳ, zusammen 1 347 234 484 ℳ oder 19,04 % des auf die vollspurigen preussischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr verwendeten Anlagekapitals.

— Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Januar d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Januar 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 150,44 km.

Einnahme	im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr ℳ	gegen das Vorjahr %
für alle Bahnen im Januar d. J.					
aus dem Personenverkehre	26 527 123	+ 3 260 829	658	+ 71	+ 12,10
aus dem Güterverkehre	75 470 652	+ 2 094 295	1 841	+ 23	+ 1,27
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1897 bis Ende Januar 1898					
aus dem Personenverkehre	312 257 107	+ 17 589 860	9 163	+ 340	+ 3,85
aus dem Güterverkehre	723 431 039	+ 34 994 856	20 854	+ 598	+ 2,95
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Januar 1898					
aus dem Personenverkehre	4 001 902	+ 421 610	671	+ 63	+ 10,36
aus dem Güterverkehre	9 668 738	— 90 458	1 596	— 33	— 2,03

Eröffnet wurden: am 17. Januar Oldenburg i/H.-Heiligenhafen 20,28 km (Kreis Oldenburger Eisenbahn), am 19. Januar Lützen-Rippach-Poserna 6,35 km (königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

— Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** über die in den Monaten Oktober bis Dezember 1897 auf den grösseren deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen **Verspätungen** ist folgendes zu entnehmen:

Anzahl der in Vergleich gezogenen Bahngebiete	42
deren Gesammtlänge Ende Dezember 1897	39 706 km
davon zweigleisig	14 630 „
Befördert wurden	
Schnellzüge	80 294
Personenzüge	754 745
gemischte Züge	355 997

Geleistet wurden	im ganzen	im Tagesdurchschnitt	auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt
Zugkilometer	50 802 919	522 206	1 279

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

	im ganzen	gegen das Vorjahr
Züge	19 666	+ 8 198
und zwar durch		
Abwarten verspäteter Anschlusszüge . .	12 341	+ 5 380
Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst	7 325	+ 2 818
Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf:		
1 000 000 Zugkm	144	+ 54
Anzahl der versäumten Anschlüsse . .	11 389	+ 3 827

— Nach der Mittheilung eines Berliner Blattes sollte die städtische Verkehrsdeputation den Beschluss gefasst haben, dem Magistrat den Bau einer **Untergrund- oder Unterpflasterbahn in Berlin** auf städtische Kosten zu empfehlen und deren Betrieb in städtische Regie zu nehmen; die Baukosten sollten durch eine Anleihe im Betrage von 100 000 000 ℳ aufgebracht werden. Diese Mittheilung ist dahin richtig zu stellen, dass eine Subkommission der Verkehrsdeputation den städtischen Körperschaften empfohlen hat, den Bau von Untergrund- bezw. Unterpflasterbahnen selbst in die Hand zu nehmen. Der Betrieb dieser Bahnen soll jedoch nicht von der Stadt selbst geleitet, sondern an Privatgesellschaften verpachtet werden. Ein Beschluss über diese Anregung liegt zur Zeit noch nicht vor, insbesondere ist von einer 100 000 000-Anleihe bisher überhaupt noch nicht die Rede gewesen.

— In seiner Schrift „Die soziale Lage der arbeitenden Klassen in Berlin“ (Berlin 1897 bei Liebmann) bespricht Dr. E. Hirschberg u. a. auch die **Berliner Verkehrsverhältnisse** vom sozialpolitischen Standpunkt. Das Netz der Pferdebahnen und Omnibusse habe sich zwar ständig erweitert, aber seine Bedeutung sei wegen der Langsamkeit der

Verbindungen und wegen der Unzulänglichkeit der Plätze nur eine beschränkte, namentlich für die Arbeiter. „Anders ist es mit der Stadtbahn", heisst es in der gedachten Schrift, zumal Arbeiterwochenkarten zu 60 ₰ für die halbe und zu 90 ₰ für die ganze Stadtbahn gegen Legitimation durch die Quittungskarte der Altersversicherung ausgegeben werden. Die Stadtbahn ist für Berlin eine unübertroffene Verkehrsgelegenheit geworden; aber leider ist es bei dem von vornherein gebauten Netz geblieben: eine Durchquerung der Stadt von Ost nach West und ein Ring um dieselbe herum. So bedeutsam auch die Querlinie geworden ist, so ungenügend ist bis jetzt der Ring geblieben. Noch ist Berlin in denselben nicht hineingewachsen und es fehlt ein konzentrischer Ring mehr im Innern der Stadt. Vielleicht, ja wahrscheinlich wird die elektrische Hochbahn einen Ersatz bieten, von den Niveaubahnen ist dies kaum zu erwarten."

— Da die Schwindsucht im Anfangsstadium durch angemessene Behandlung in klimatischen Heilstätten heilbar ist, hat auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Vorstand der **Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatsbahnverwaltung** beschlossen, von der Befugniss des § 12 des Invaliditätsgesetzes für diejenigen erkrankten Mitglieder, bei denen eine Invalidität zu besorgen ist, das Heilverfahren zu übernehmen, bezüglich der Schwindsüchtigen in ausgedehntem Maasse Gebrauch zu machen. Ebenso kann das Heilverfahren bei anderen schweren Erkrankungen in Anwendung kommen, wenn zu besorgen ist, dass ohne gründliche Pflege der Erkrankte dauernd erwerbsunfähig werden würde. Während der Behandlung der Kranken in Heilstätten erhalten deren Familien zwei Drittel des Krankengeldes, nach Ablauf der krankengeldpflichtigen Zeit eine angemessene Familienunterstützung, die verheiratheten Erkrankten selbst ein Taschengeld von monatlich nicht über 7 ℳ und die unverheiratheten ein Drittel des Krankengeldes.

— Unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer fand in München am 16. d. Mts. die **41. Sitzung des bayerischen Eisenbahnraths** statt.

Der Vorsitzende gedachte zunächst in ehrenden Worten des seit der letzten Sitzung mit Tod abgegangenen langjährigen Eisenbahnraths, des königlichen Oekonomieraths und Domänenpächters in Karlshof bei Ellingen Rhodius sowie des freiwillig aus dem Eisenbahnrathe ausgeschiedenen Mitglieds Privatiers Wagenseil in Augsburg und begrüsste sodann die an Stelle der Genannten getretenen neu ernannten Mitglieder, den Gutsbesitzer und Oekonomierath Heinrich Stöcker von Langenfeld und den Kaufmann Christian Diessel von Augsburg.

Die dem Eisenbahnrathe vorgelegte Statistik des Verkehrs der bayerischen Getreidelagerhäuser für 1897 gab demselben ebenso wenig wie die Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli 1897 bis 15. Januar 1898 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife zu einer Erinnerung Anlass. Zwei Gesuche um Gewährung der Reexpeditionsbefugniss, das eine von der Firma Geist & Breuninger in München für ihr Getreidelagerhaus in Osterhofen, das andere von dem Getreidehändler Karl Mayer in Endorf für sein Getreidelagerhaus dortselbst wurden seitens des Eisenbahnraths zur Genehmigung (mit der Beschränkung auf inländisches und ausländisches verzolltes Getreide) begutachtet.

Hierauf wurde der Entwurf der Sommerfahrordnung 1898 durchberathen und endgültig festgesetzt.

— Zur Zeit werden in Bayern vorbereitende Maassnahmen getroffen, um dem Projekte der Erbauung einer strategischen **Eisenbahn Neuenmarkt-Thüringer Landesgrenze** näher zu treten. Durch diese Linie würden die beiden Strecken Hof-Lichtenfels und Saalfeld-Lichtenfels bedeutende Entlastung erhalten. Das neueste, Aussicht auf Verwirklichung habende Lokalbahnprojekt ist das von Rehau nach Regnitzlosau, zum Anschlusse an sächsische und böhmische Linien.

— Unter Bezugnahme auf die in Nr. 13 S. 203 d. Ztg. enthaltene Notiz über **Errichtung von Büreaus bei den sämmtlichen Oberbahnämtern der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** wird weiter mitgetheilt, dass je 3 Büreaus ab 1. März d. J. gebildet werden und zwar 1. für allgemeine Angelegenheiten, 2. für Betrieb und Verkehr und 3. für den bautechnischen Dienst. Die Vorstände dieser Büreaus werden grösstentheils aus dem vorhandenen Personal der Oberbahnämter entnommen.

— In Bayern treten am 1. April d. J. **neue**, seitens des königlichen Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeussern genehmigte **Fahrdienstvorschriften für die Staatseisenbahnen** in Kraft. Dieselben wurden mit den grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, den bayerisch-pfälzischen, den Reichseisenbahnen, der Wilhelm-Luxemburgeisenbahn sowie den königlich württembergischen Eisenbahnen vereinbart; doch enthalten sie vereinzelt auch Bestimmungen — kenntlich gemacht durch besonderen Druck — die speziell für die bayerischen Staatseisenbahnen Geltung haben. Diese neuen Fahrdienstvorschriften sind in 5 Hauptabschnitte zusammengefasst:

Abschnitt I: Stationsdienst (zerfällt in 3 Abtheilungen: a) Allgemeines, b) Rangirdienst und c) Zusammensetzung der Züge);

Abschnitt II: Bremsen;

Abschnitt III: Zugbeförderung;

Abschnitt IV: Ausserfahrplanmässige Fahrten;

Abschnitt V: Befahren der Betriebsgleise mit handbewegten Wagen und Draisinen.

Als Anhang sind den neuen Fahrdienstvorschriften beigefügt: 1. Vorschriften über die Beförderung von Langholz und 2. Vorschriften über die Beförderung von Pulver und Sprengstoffen.

Am Schlusse derselben erscheinen 11 Beilagen, welche zum grössten Theile dazu bestimmt sind, dem Personal als Muster zu verschiedenartigen schriftlichen Meldungen zu dienen. Beilage 1 enthält die in die Klasse der Nebeneisenbahnen eingereihten Bahnstrecken und zwar a) Vizinal- und sonstige Nebenbahnen, b) Industriebahnen, c) Lokalbahnen; Beilage 2 ist ein Beleuchtungskalender; Beilage 3 ein Verzeichniss der grössten zulässigen Geschwindigkeiten der Lokomotiven; Beilage 4 ein Zugmeldebuch und zwar a) für eine zweigleisige und b) für eine eingleisige Strecke; Beilage 5 ein Fahrbericht; Beilage 6 das Muster eines schriftlichen Befehles, bestehend aus 3 Abschnitten: a) Stamm, b) Abschnitt für den Zugführer und c) für den Lokomotivführer; Beilage 7 das Muster eines Vorsichtsbefehles, ebenfalls in 3 Abschnitte getheilt wie bei Beilage 6; Beilage 8 das Muster eines Kreuzungsbefehles, eingetheilt wie Beilage 6 und 7; Beilage 9 das Muster eines Ueberholungsbefehles, eingetheilt wie die Beilagen 6—8; Beilage 9a ein Verzeichniss der zur Einlegung von Bedarfszügen und zur Einlegung von Sonderzügen berechtigten Stationen; Beilage 9b einen Laufzettel an die Bahnwärter über einen einzulegenden Sonderzug; Beilage 10 das Muster eines Signalbefehles, bestehend aus ebenfalls 3 Abschnitten: a) Stamm, b) Abschnitt für den Zugführer und c) für den Wagenwärter; Beilage 10a eine Uebersicht der Bezirke für Absendung von Hilfslokomotiven, eingetheilt nach den 10 Oberbahnämtern, und Beilage 11 ein Muster über Fahranordnung und Tagebuch für Fahrten handbewegter Wagen und Draisinen. In allen diesen Beilagen bezw. Mustern ist oben derjenige Paragraph der Fahrdienstvorschriften angegeben, welcher darauf Bezug hat.

Diese Fahrdienstvorschriften und deren Anlagen beruhen auf: a) der Betriebsordnung für die Hauptbahnen, b) der Bahnordnung für die Nebenbahnen, c) der Signalordnung, d) der Verkehrsordnung und wurden ergänzt durch die für den Betrieb erlassenen weiteren Vorschriften. Inwieweit die Fahrdienstvorschriften für die Nebeneisenbahnen von denen der Haupteisenbahnen abweichen, ist immer betreffenden Orts vermerkt.

Den Schluss der aus 165 Seiten bestehenden und in Taschenformat hergestellten Fahrdienstvorschriften bildet ein alphabetisches Sachregister mit Hinweis auf diejenigen Paragraphen, in denen der Gegenstand vorzugsweise behandelt ist.

— Verschiedene Zeitungen brachten kürzlich eine Notiz bezüglich **neuer Vorschriften**, welche angeblich seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen **über den Verkehr der Zugführer und Kondukteure mit dem reisenden Publikum** erlassen wurden. Demgegenüber wird von der genannten Generaldirektion festgestellt, dass die dort mitgetheilten Vorschriften der Abdruck des § 13 einer zur Zeit erst in Bearbeitung befindlichen „Dienstanweisung für die Zugführer und Kondukteure" sei, welche noch gar nicht endgültig festgestellt und von der höchsten Stelle genehmigt sei und von der einzelne Paragraphen daher nur durch groben Vertrauensbruch an die Oeffentlichkeit gelangen konnten.

— Veranlasst durch mehrfache Anstände und Beschwerden von Reisenden wegen mangelnder beziehungsweise überfüllter **Nichtraucherkupees** hat die **Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen** ausgesprochen, dass bei Vollbesetzung eines solchen ein zweites als Nichtraucherkupee zu bezeichnen und zu verwenden sei; auch hat die Generaldirektion verfügt, das weibliche Reisende, wenn sie auch in erster Linie in die Kupees für Frauen verwiesen werden sollen, von der Benutzung der Nichtraucherkupees nicht ausgeschlossen werden dürfen. Ist dieses bereits besetzt, das Frauenkupee jedoch leer oder nur halb besetzt, so können selbstredend Damen, die in dem Frauenkupee gleichwohl nicht Platz nehmen wollen, die Bezeichnung und Aufschliessung eines weiteren Kupees für Nichtraucher nicht verlangen, sondern müssen dann in einer der allgemeinen Abtheilungen Platz nehmen.

— Auf Einladung der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat sich eine aus mehreren Mitgliedern des Nürn-

berger Stadtmagistrats, an der Spitze Bürgermeister Dr. von Schuh, und des Gemeindekollegiums bestehende Kommission nach München begeben, um von den Plänen für den **Nürnberger Bahnhofsbau** Einsicht zu nehmen und etwaige Wünsche der Stadt vorzubringen.

— Die **bayerische Staatsbahnverwaltung** hat bei der Wagenfabrik von J. Rathgeber in München **10 neue Bahnpostwagen** grösster Gattung, sämmtliche vierachsig und für elektrische Beleuchtung eingerichtet, in Bestellung gegeben. Dieselben werden bald abgeliefert werden, um dann hauptsächlich in Schnellzügen auf weite Strecken sowie in Personenzügen mit besonders starker Post Verwendung zu finden. Die Beleuchtung geschieht mittelst Akkumulatoren, welche im Centralbahnhof München gefüllt bezw. ausgewechselt werden.

— **Aufbewahrung von Fahrrädern.** Wie in allen Grossstädten, so sind auch in München die Beamten durch das rapide Steigen der Wohnungsmiethen mehr oder weniger veranlasst, theils in vom Centrum der Stadt entferntere Strassen, theils in die nächstliegenden Vororte zu ziehen; viele derselben suchen nun die hierdurch entstandene grössere Entfernung zwischen Wohnung und Büreau durch Benutzung von Fahrrädern abzukürzen; mehrfach tritt aber hierbei der Missstand zu Tage, dass in den meisten Dienstgebäuden keine Räumlichkeiten vorhanden sind, in denen die zahlreichen Fahrräder während der Büreaustunden sicher aufbewahrt werden können. In dankenswerther Weise ist nun die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen dem kürzlich gestellten diesbezüglichen Gesuche einer Anzahl ihrer Beamten insofern entgegengekommen, als sie im Hofraume des Generaldirektionsgebäudes 2 gedeckte Schuppen errichten liess, welche für 56 Fahrräder Raum bieten. Für die Benutzung eines nummerirten Standes ist lediglich für das Jahr eine Gebühr von 1 ℳ zu entrichten; für die Verbringung der Fahrräder zu und von den Ständen sowie für deren Verschluss in den Ständen haben die Eigenthümer selbst Sorge zu tragen.

— Die neue Anlage des **Personenbahnhofs Dresden-Altstadt** (böhmischer Bahnhof) bedingt auch eine ausgedehnte Ausführung von den bezüglichen reichsgesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Sicherungsvorkehrungen. Das gesammte Bahnhofsareal, auf welchem die Aus- und Einfahrten von Zügen zu regeln sind, besitzt eine Länge von 1800 m und eine Breite bis zu 130 m; davon liegt ein mittlerer Theil 5 m tiefer als die seitlichen, dem Durchgangsverkehr dienenden Theile. 64 Zugläufe sind zu berücksichtigen gewesen, und wurden hierfür 11 Stellereien erforderlich, in welchen aber überall noch 30 % Reserveplätze vorgesehen wurden. Es sind überall Fahrstrassen- und Fernzeichenverschlusshebel, sowie für alle Stellungsleitungen Doppeldrahtzüge in Anwendung gebracht, während für Verbindung der einzelnen Stellereien Erdkabel Verwendung fanden, deren Drähte für Telegraphen, Telephone, Klingeln und Blockeinrichtungen benutzt werden. In den 11 Stellereien befinden sich 121 Weichenhebel, 87 Signalhebel, 81 Hebel für 130 Fahrstrassen, 16 Signalverschlusshebel, 118 Blockfelder, 43 Telegraphenapparate und 23 Fernsprecher. Da 18 Bahnsteige angelegt werden sollen, machen sich noch 3 besondere Meldungsbeförderungsstationen erforderlich. Die Kosten für diese Sicherungseinrichtungen, welche zum Theil bereits fertiggestellt sind, wurden mit 536 000 ℳ veranschlagt; hiervon entfallen 269 000 ℳ auf mechanische, 121 000 ℳ auf elektrische Ausführungen, während die zumeist in Rohbau hübsch ausgeführten Gebäude einen Aufwand von 146 000 ℳ erforderten.

— Anlässlich der **Jubiläumsfestlichkeiten zu Ehren S. M. des Königs von Sachsen** trifft auch die Generaldirektion der königlich sächsischen Staatsbahnen umfassende Vorkehrungen, da infolge Ankunft zahlreicher Fürsten in Dresden, so in erster Linie des deutschen und des österreichischen Kaisers bezw. Kaiserpaares, sich auf dem neuen Altstädter Hauptbahnhofe ein militärisches Schauspiel um das andere entfalten dürfte. Es steht bereits fest, dass beide Herrscher mit ihren glänzenden Suiten in ihren Separatzügen in Dresden eintreffen werden. Kaiser Wilhelm II. kommt in seinem prächtigen Hofzuge von kornblumenblauer Farbe hier an, während Kaiser Franz Josef von Oesterreich in einem Extrazug reist, der an fürstlichem Komfort und künstlerischer Ausstattung alles, was auf diesem Gebiete bisher geliefert wurde, übertrifft. Die Wagen sind im dunkelgrünen Grundton gehalten, welcher von lichtgrünen Zierleisten vortrefflich absticht. An den Aussenseiten der Wagen ist reicher Goldschmuck angebracht. Der Sonderzug des Kaisers Wilhelm besteht aus 7 und der des Kaisers Franz Josef aus 5 Wagen. Ausserdem werden noch ein Menge fürstlicher Salonwagen in Dresden ankommen, die alle während der Anwesenheit der Fürstlichkeiten auf dem Friedrichstädter Abstellbahnhofe Platz finden sollen. Der an der Nordseite des neuen Hauptbahnhofes hervorspringende Königspavillon wird demnach sofort nach seiner Fertigstellung einer sehr grossen Anzahl von Fürstlichkeiten als Empfangsraum dienen.

— Die **allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft in Berlin** beabsichtigt, in den Kreisen Hörde und Dortmund (Land) folgende neue Strassenbahnlinien mit elektrischem Betriebe zu bauen: 1. Hörde-Berghofen-Schwerte, als Verlängerung der bereits vorhandenen Linie Dortmund-Hörde. Die neuprojektirte Linie ist etwa 8 km lang. 2. Fredenbaum bei Dortmund-Eving-Brechten-Lünen zur Fortsetzung der vorhandenen Linie Dortmund-Fredenbaum. Die Länge dieser neuen Linie beträgt rund 10,5 km. Die Verhandlungen mit den von den Bahnen berührten Gemeinden zwecks Konzessionsertheilung sind bereits eingeleitet. Die erstgenannte Linie berührt dichtbevölkerte Ortschaften in einem stark koupirten Terrain, während die zweite eine ebene Gegend durchschneidet, deren Bevölkerungszahl zwar nicht so stark, aber infolge grosser bergbaulicher Anlagen in schnellem Wachsen begriffen ist.

— **Alsener Kreisbahnen.** Am 6. d. Mts. sind die Strecken Sonderburg-Wollerup-Schauby und Wollerup-Guderup für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Altona der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. übertragen.

— Nach dem Ausweise für den Monat Januar d. J. betrug die Gesammteinnahme bei den **pfälzischen Eisenbahnen** 1 933 563 ℳ., gegen 1 790 524 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 143 043 ℳ. mehr im Januar d. J. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 442 161 (+ 56 525) ℳ. bei einer Frequenz von 732 990 (+ 55 207) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1 096 321 (+ 79 493) ℳ. erzielt, bei einer Beförderung von 387 733 380 (+ 30 759 800) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 395 082 (+ 7 024) Mark bei einer Beförderungsmenge von 166 436 000 (+ 17 453 860) Kilogramm.

— Der Geschäftsbericht der **Niederwaldbahngesellschaft** über das Betriebsjahr 1897 konstatirt an Gesammteinnahmen für 1897 129 248 ℳ. gegen 116 493 ℳ. in 1896. Es sind somit 12 755 ℳ. mehr als im Jahre 1896 eingenommen worden. Die Ausgaben betragen 56 936 ℳ. oder 44,09 % der Einnahmen, sind also im Verhältniss zu 1896, wo sie 47,35 % der Einnahmen ausmachten, geringer als dort, wenn sie sich auch in Wirklichkeit gegen 1896 um 1826 ℳ. erhöht haben.

— Auf Grund genauer Informationen melden die „Leipz. Neuest. Nachr.“, dass die Ertheilung der Konzession für die Anlage einer **elektrischen Bahn Halle-Leipzig** durch die königlich sächsische Regierung in allernächster Zeit bevorsteht.

Eine Gewähr für die Richtigkeit dieser Meldung können wir nicht übernehmen.

— Laut Bekanntmachung des herzoglich sächsischen Landrathsamts Gotha ist der Firma für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen Kramer & Co. in Berlin zur Vornahme genereller **Vorarbeiten für die Erbauung normalspuriger Nebenbahnen** mit elektrischem Betrieb im Herzogthum und zwar für die projektirten Linien Gotha-Waltershausen-Winterstein-Thal, Gotha-Friedrichroda, Gotha-Arnstadt, Gotha-Siebleben-Tüttleben-Friemar-Molschleben-Bienstädt-Töttelstädt und Gotha-Remstädt-Goldbach die Genehmigung ertheilt worden.

— Abgelehnt hat die Budgetkommission des Reichstages 100 000 ℳ. als erste Baurate für ein Stabs- und Familienwohngebäude des **Eisenbahnregiments** in Berlin, bewilligt dagegen 314 605 ℳ. für Zwecke der Luftschifffahrt, darunter 200 000 ℳ. als erste Rate zur weiteren Beschaffung und Aptirung von Geräth für **Luftschifferabtheilungen.**

— Der „Dresdener Anzeiger“ schreibt:

„Vor einiger Zeit wiesen Tagesblätter und auch Fachzeitungen darauf hin, wie wenig zweckdienlich die im Eisenbahndienst vorgeschriebenen **„Beschwerdebücher“** seien, da es dem verständigeren Theile des reisenden Publikums nicht schwer werden könne, etwaige berechtigte Wünsche und Beschwerden an zuständiger Stelle anzubringen. Es ist Thatsache, dass weitaus der grösste Theil der Beschwerden unberechtigt und nur auf momentane Erregung einzelner Reisenden über vermeintlich erlittenes Unrecht usw. zurückzuführen ist. In Eisenbahnkreisen theilt man auch die Ansicht, dass die laut höherer Bestimmung in den Vorhallen der Bahnhöfe usw. ausgehängten Hinweise, an welcher Stelle ein Beschwerdebuch ausliege, vielfach zu Uebereilungen seitens der Reisenden beigetragen haben mögen, und deshalb ist neuerdings auch Verfügung dahin ergangen, dass die Hinweise, das Ausliegen des

Beschwerdebuches betreffend, zu entfernen seien, da deren Inhalt in den Bekanntmachungen, betreffend den Auszug aus der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und aus der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, bereits enthalten ist."

Wir wissen nicht, ob sich diese Nachricht bestätigt, würden es aber nur mit Genugthuung begrüssen können, wenn zunächst wenigstens „die Einladungen" zum Beschwerdeführen beseitigt würden. Hoffentlich folgen die Beschwerdebücher bald nach!

— **Internationaler Eisenbahntransport.** Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat in seiner Eigenschaft als Schiedsgericht, gemäss Art. 57, Ziffer 3 des internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890, wonach das Centralamt die Pflicht hat, „auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben", einen Streitfall zwischen den süddeutschen Grenzbahnen als Kläger und den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes, mit Ausnahme der Gotthardbahn, als Beklagte entschieden. Der Streit hat seinen Grund in der Verpflichtung zur gegenseitigen Uebernahme der Transporte, welche bedingt, dass der einmal beladene Wagen ohne Umladung vom Versand- bis zum Bestimmungsort gebracht werde. Hieraus folgt, dass die Eisenbahnen abwechselnd Miether und Vermiether des Rollmaterials in jenem Umfange sind, welcher der Intensität ihres Verkehrs entspricht. Die Verschiedenheit dieser Intensität des Verkehrs zwischen den einzelnen Eisenbahnen oder Eisenbahngruppen hat zur Folge, dass eine einfache Ausgleichung ihrer gegenseitigen Leistungen in der Form eines Naturalausgleichs unmöglich ist, und dass diejenigen, welche mehr fremdes Rollmaterial beanspruchen, als sie selber wieder stellen — das sind die schweizerischen Eisenbahnen — entsprechende Entschädigungen bezahlen müssen. Das Centralamt betrachtete die streitige Frage ausschliesslich von dem Gesichtspunkt der allgemeinen Regeln des Rechts und der Billigkeit, ausgehend davon, worin die Parteien einig sind, dass die Vermiethung von Rollmaterial für sie weder eine Quelle von Gewinn noch von Verlust sein soll. Die fraglichen Einnahmen und Ausgaben bestehen in der Verzinsung der Beschaffungskosten der Wagen und der Unterhaltungskosten, wie der Kosten der Erneuerung des Wagenparks. Die Kläger fordern gemäss den Miethssätzen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen: 1 ₰ Laufmiethe für jedes von einem Güterwagen auf fremden Gleisen durchlaufene Kilometer, 1 ℳ Zeitmiethe für je 24 Stunden, während welcher ein Güterwagen im Miethbesitz der fremden Bahn ist, abzüglich einer miethsfreien Ladefrist ven 24 Stunden zu Gunsten der Bestimmungsstation jedes Wagens und eine Verzögerungsgebühr von 2 ℳ bei Ueberschreitung der vereinbarten Benutzungsfrist. Die Beklagten dagegen halten es für gerechter und billiger, wenn die Entschädigungen ausschliesslich auf Grund der Laufmiethe berechnet werden, wonach für jedes auf der fremden Bahn durchlaufene Achskm 1 Cts. bezw. für jedes Wagenkm 2 Cts. zu bezahlen sind, mit einer Verzögerungsgebühr von 3 ℳ für den Tag. Das Centralamt berechnet als Jahresausgabe für eine Güterwagenachse 125,78 ℳ und für einen Wagen 256,03 ℳ. Es hat daher im Sinne der Kläger entschieden und denselben die bei der Abrechnung für den Monat April 1895 sich ergebende Mehrforderung für Wagenmiethe im Betrage von 10 964,32 ℳ zugesprochen. Im übrigen hält es dafür, dass es die Aufgabe nicht habe, darüber zu urtheilen, ob das doppelte System der Entschädigung nach Lauf- und Zeitmiethe demjenigen der einfachen Entschädigung auf Grund der Laufmiethe vorzuziehen sei.

— **Die sozialdemokratische Eisenbahnarbeiterbewegung** scheint augenblicklich an Bedeutung ziemlich viel eingebüsst zu haben. Zunächst muss anerkannt werden, dass von der maassgebenden Eisenbahnbehörde alles geschehen ist, um berechtigte Klagen abzustellen. Mit Verkürzung der Arbeitszeit, Anstellung neuer Beamten ist stellenweise auch eine nicht unbeträchtliche Lohnerhöhung eingetreten. Das sozialdemokratische Verbandsorgan „Der Weckruf" scheint ebenfalls seine beste Zeit hinter sich zu haben; für den Pressfonds sind die Gelder ganz ausgeblieben und die Abonnentenzahl dürfte sicherlich nicht zugenommen haben. In richtiger Erkenntniss der sozialdemokratischen Gefahr haben übrigens die Präsidenten einer Anzahl Eisenbahndirektionen die Gründung von Eisenbahnervereinen selbst in die Hand genommen. Die Vereine, die neben der Pflege des geselligen Lebens auch Spar- und Darlehnskassen ins Leben gerufen, schienen anfangs wenig Anklang zu finden; das hat sich aber geändert, seitdem die Eisenbahner einsehen, dass an eine Bevormundung und Beeinflussung in diesen Vereinen nicht im enferntesten gedacht wird. („Hamb. Corresp.")

— In ihrem Hamburger Fachorgan „Kurir" erlassen die **Schausteller** und **Artisten** einen Aufruf, um zu ermitteln, welche Beträge sie jährlich mit ihren **Rundreisen** zurächst den deutschen Eisenbahnen zukommen lassen. Danach wollen sie feststellen, was die Städte an Platzgeld und Lustbarkeitssteuer von ihnen einnehmen, um daraufhin erklären zu können, dass die Bekämpfung ihres Standes durch die Aufhebung der Messen und Kirmessen auch eine Schädigung der Staatskasse, der städtischen Einnahmen und anderer Interessenten in erheblichem Maasse mit sich führen muss.

— Bei der Berathung der **Postdampfersubventionsvorlage** im Reichstage am 17. Februar wurde von oppositionellen Abgeordneten auf die **Konkurrenz der sibirischen Bahn** verwiesen. Darauf entgegnete Staatssekretär Graf Posadowsky in Uebereinstimmung mit den Ausführungen, die an dieser Stelle bereits gemacht wurden: „Ich gestehe ohne weiteres zu, dass es ganz unendlich schwierig ist, sich ein Urtheil darüber zu bilden, wie eine Bahnlinie auf den Verkehr Russlands, auf den Verkehr Europas, ja der ganzen Welt einwirken wird, die eine Länge hat, wie sie bisher noch in keinem Staat der Welt hergestellt werden konnte. Denn die grossen Pacificlinien sind etwa nur ein halb so lang wie die sibirische Bahn, die von Petersburg, wenn ich noch den russischen Theil dazu nehme, bis Wladiwostok eine Länge von 10 300 km zählt. Und um einigermaassen einen plastischen Begriff zu geben, was das heisst, so gestatte ich mir nur darauf hinzuweisen, dass die Entfernung von Lissabon über Madrid, Paris, Berlin nach Petersburg nur 4 830 km beträgt. Wie also eine solche gewaltige Linie auf den Weltverkehr einwirken wird, ist schwer vorherzusagen. Man rechnet, dass, wenn längs der sibirischen Bahn bis nach Wladiwostok auch nur 100 km Land auf jeder Seite erschlossen werden, der Kultur ein Gebiet eröffnet würde, was zusammen grösser ist wie Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Holland und Dänemark. Von manchen Gegenden längs der sibirischen Bahn wird indessen behauptet, dass man viel grössere Strecken noch erschliessen könne. Ich meine aber, wenn in der That eine neue Kulturfontanelle eröffnet wird von solcher Bedeutung für den Weltverkehr, dann haben wir erst recht Grund, uns rechtzeitig, auch mit Opfern, den Markt einer so grossen Bevölkerung wie China mit 400 000 000 und Japan mit 35 000 000 möglichst zu sichern und möglichst enge Verbindungen mit Ostasien anzuknüpfen. Ich muss auch indess betonen, dass die Auffassung, wie die sibirische Bahn wirken wird, wie sie insbesondere gegenüber der Konkurrenz des Wassertransports wirken wird, eine sehr getheilte ist. Zunächst ist ja in der Oeffentlichkeit bezweifelt worden — ich habe darüber kein amtliches Material —, dass es überhaupt möglich ist, bis zum Jahre 1902, wie das ursprünglich vorgesehen war, die sibirische Bahn fertig zu stellen. Aber dann möchte ich auch daran erinnern, dass solch hervorragender Kenner, wie der frühere deutsche Gesandte in Peking, Herr v. Brandt, der Frage der Einwirkung der sibirischen Bahn auf unseren Weltverkehr ziemlich kühl gegenübersteht. Es kommt aber noch hinzu, meine Herren, dass die Kosten des Transports auf der sibirischen Bahn, wenn nicht die russische Regierung mit erheblicher Unterbilanz arbeiten will — auf diesem Wege kann man ja alles machen — und wenn man ungefähr die Kosten unseres Bahntransports zu Grunde legt, so viel grösser sind, wie die Kosten des Seetransports, dass dadurch der Seetransport in seiner bisherigen Stellung immer noch gesichert bleibt. Die Transportkosten für 1 000 kg auf der Lloydlinie von Bremen nach Ostasien betragen etwa 30 ℳ, während nach englischen Quellen die Transportkosten für 1 000 kg auf der sibirischen Bahn etwa 60 ℳ betragen. Das ist noch eine so ungeheure Frachtdifferenz, dass darin schon ein erheblicher Schutz für das Weitergedeihen unserer Schifffahrt nach Ostasien liegt."

— Auf Veranlassung der Schifferinnung von Neu-Zittau fand daselbst am 20. d. Mts. eine Versammlung von Kleinschiffern der Oberspree statt, die sich nach längeren Verhandlungen gegen den Bau eines **Grossschifffahrtsweges zwischen Berlin und Stettin** aussprach, da ein Bedürfniss für die Herstellung eines solchen Weges in keiner Weise vorhanden sei. Nur eine gewisse Vertiefung des Finowkanals um 25 cm wurde für zweckmässig erachtet. Nach den Ausführungen des Direktors Otto vom Centralverband deutscher Strom- und Binnenschiffer würde der Grossschifffahrtsweg einen solchen Niedergang der Fracht hervorrufen, dass die Kleinschiffer nicht mehr bestehen könnten. Auf der Elbe habe die Grossschifffahrt mit ihrer überlegenen Konkurrenz die Kleinschifffahrt fast zu Grunde gerichtet, und ähnlich würde die Verkehrsentwickelung sich auch auf dem geplanten Grossschiffahrtswege gestalten. Mehrere Kleinschiffer wiesen darauf hin, dass für den Verkehr zwischen Berlin und Stettin die heutige Wasserstrasse genüge; im vorigen Jahre habe man wiederholt Wochen lang auf Ladung in Stettin warten müssen. Wie in der Versammlung festgestellt wurde, handelt es sich um ungefähr 40 000 Kleinschiffer, die durch den Grossschifffahrtsweg zwischen Berlin und Stettin entweder ihre Selbständigkeit verlieren oder mindestens einen erheblichen Theil ihres ohnehin geringen Verdienstes einbüssen würden.

— Schon Mitte Februar ist auf der ganzen **Elbe** die **Schifffahrt** wieder eröffnet worden. Einzelne Schiffer sind bereits unterwegs. In Interessentenkreisen rechnet man zwar auf ein lebhaftes Geschäft, aber auch auf weitere Rückgänge der Frachtsätze bis zum Herbst. Zur Vergrösserung ihres Schiffparks hat die österreichische Nordwestschifffahrtsgesellschaft 2 000 000 ℳ verwendet.

— Am 16. d. Mts. hat in Aschaffenburg der Stapellauf des kürzlich fertiggestellten, für die **Schleppschifffahrt auf dem Main** bestimmten bayerischen Kettendampfers stattgefunden.

— Vor dem Schwurgericht des Landgerichts I. in Berlin wurde am 17. d. Mts. ein **sonderbarer Prozess** verhandelt. Unter Anklage stand der galizische Geflügelhändler Aron Fischer wegen Urkundenfälschung. Mit dem Handelsmann Jakob Czydlow hatte er sich gemeinsam Geflügel aus Galizien schicken lassen. Der Vater Czydlow's, der in Tarnow wohnt, besorgte dort die Einkäufe, liess das Geflügel von den verschiedenen Orten nach der Grenzstation Oswiecim schaffen und es von dort als Sammelgut nach Berlin spediren. Die Frachtbriefe wurden sämmtlich an den Angeklagten gesandt, der dann mit dem Mitempfänger Abrechnung hielt, wobei das auf den Frachtbriefen angegebene Bruttogewicht zu Grunde gelegt wurde. Der Angeklagte hat nun drei Frachtbriefe geändert, indem er die Kilogrammzahlen erhöhte. Einmal machte er aus der Gewichtszahl 502 eine 562 und in zwei anderen Fällen um jedesmal 100 kg mehr. Hierdurch soll er für sich selbst einen Vermögensvortheil herausgerechnet und seinen Mitempfänger um die Hälfte des zuviel berechneten Frachtsatzes geschädigt haben. Nun behauptete der Angeklagte im Termin, dass der alte Czydlow mit den Beamten Durchstechereien betrieben habe. Das Gewicht, das von Tarnow bis Oswiecim deklarirt war, sei zumeist weit niedriger gewesen, als das wirkliche Gewicht betragen habe. Der Angeklagte erklärte, dass bei der Bahnbehörde zu Tarnow deshalb Anzeige erstattet sei und berief sich auf mehrere Zeugen darüber, dass es üblich sei, dem das Gut wägenden Arbeiter ein Trinkgeld zu geben, dieser sage dann weniger Gewicht an, als die Waare wiege. Hierdurch sei er aber geschädigt worden, da ihm von dem alten Czydlow das richtige Gewicht bis zur Grenzstation berechnet worden sei. Um einen Ausgleich herbeizuführen, habe er die Umänderungen vorgenommen, aber keine Ahnung davon gehabt, dass er dadurch eine Urkundenfälschung begehe. Während der Staatsanwalt aus der Beweisaufnahme die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass der Angeklagte in betrügerischer Absicht gehandelt und recht wohl das Strafbare seiner Handlungsweise eingesehen habe, verneinten die Geschworenen sämmtliche Schuldfragen, so dass die Freisprechung des Angeklagten erfolgen musste.

— Die 13. Generalversammlung des **bayerischen Verkehrsbeamtenvereins,** welcher gegen 6 000 Mitglieder zählt, findet in diesem Jahre am 23., 24. und 25. April in Nürnberg statt. Dort hat sich zur würdigen Begrüssung der Theilnehmer bereits ein Festausschuss gebildet. Die Generalversammlungen dieses Vereins werden nach einem früher gefassten Beschlusse nur alle 3 Jahre abgehalten. Der Tagungsort wird von der Generalversammlung bestimmt.

— Bei der Eisenbahndirektion zu Essen hat — wie die „B. B. Z." meldet — am 18. d. Mts. die alljährliche Berathung zwischen den rheinisch-westfälischen Staatsbahndirektionen, den königlichen Oberbergämtern zu Bonn und Dortmund, der Bergwerksdirektion zu Saarbrücken und Vertretern der bergbaulichen Vereine zu Essen und Aachen sowie des Kohlen- und Kokssyndikats über die **voraussichtliche Entwickelung der Förder- und Absatzverhältnisse für Kohlen und Koks** im laufenden Jahre behufs Abschätzung des **Wagenbedarfs** im kommenden Herbst stattgefunden. Im Ruhrgebiet ist die Förderung im Jahre 1897 auf 48 423 000 t gestiegen, was gegen das Vorjahr einer Steigerung um 4 330 000 t = 7,9 % entspricht. Für das laufende Jahr ist, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, wiederum eine erhebliche Zunahme der Kohlenförderung in Aussicht genommen, welche von den Grubenverwaltungen auf 6 344 000 t = 13 %, vom Oberbergamt Dortmund auf 4 390 000 t = 9 % gegen das Jahr 1897 geschätzt wird. Auch im Saar- und Aachener Bezirke wird für das laufende Jahr mit einer erhöhten Förderung gerechnet; die Förderung hat für diese beiden Bezirke zusammen im Jahre 1897 10 562 000 t betragen, für das laufende Jahr ist eine Förderung von 10 802 000 t veranschlagt. Die Aussichten für das laufende Jahr wurden in der Versammlung als durchaus günstig beurtheilt; wenngleich man der Ansicht war, dass die veranschlagte Förderungsmenge im ganzen Umfange voraussichtlich kaum erzielt werden würde, so glaubte man doch immerhin eine Zunahme gegen das Jahr 1897 für Kohlen von 7 bis 8 % und für Koks von 5 bis 6 % in Aussicht nehmen zu müssen. Nach den Mittheilungen der Eisenbahndirektion wird dieser Zunahme des Verkehrs gegenüber in den westlichen Staatsbahnbezirken eine Vermehrung der Lokomotiven um 5 %, der Kohlenwagen um 5 % und der Kokswagen um 3,8 % eintreten, welche Vermehrung namentlich mit Rücksicht auf die unter der Einwirkung des Rohstoffausnahmetarifs sich vergrössernden Wagenumlaufszeiten als etwas knapp bemessen bezeichnet wurde.

— Bemerkenswerth ist, dass im letzten Jahre zum ersten Mal seit langer Zeit allgemein **Deutschlands Maschinenausfuhr nach Russland** gegen 1896 nachgelassen hat; Deutschland führte nach Russland aus:

	1896	1897
Lokomotiven	9 199 t	6 286 t
Gusseisenmaschinen	28 892 „	28 214 „
Schmiedeeisenmaschinen	4 426 „	3 800 „
Nähmaschinen	1 468 „	1 419 „
Eisenbahnfahrzeuge ohne Leder- und Polsterarbeit, je über 1 000 ℳ Werth	21 Stück	54 Stück
desgl. mit Leder- und Polsterarbeit	23 „	16 „

Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebseinnahmen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1897.** Laut den vorliegenden provisorischen Ausweisen betrugen die Rohtransporteinnahmen der Eisenbahnen der Monarchie im Dezember v. J. 31 985 747 fl. (gegen 30 914 162 fl. im gleichen Monat des Vorjahres), wovon 9 501 932 fl. (gegen 9 086 747 fl.) auf die ungarischen Eisenbahnen entfallen Im ganzen abgelaufenen Jahre wurden auf den Eisenbahnen beider Reichshälften an Transportgebühren vereinnahmt, und zwar:

	1897	1896
	Gulden	
Bahnen in Oesterreich	264 093 438	260 830 297
„ „ Ungarn	116 200 196	118 784 978
zusammen	380 293 634	379 665 275

und stellt sich somit das Gesammtergebniss gegen das Jahr 1896 um 628 359 fl. günstiger, speziell bei den ungarischen Eisenbahnen hingegen um 2 581 782 fl. niedriger. Die kilometrischen Einnahmen betrugen: bei den österreichichen Eisenbahnen 15 453 fl. = — 1,4 %, bei den ungarischen Eisenbahnen 7 611 fl. = — 8,1 %. Die Durchschnittslänge der Lokomotivbahnen der Monarchie umfasste im Dezember 1897: in Oesterreich 17 368 km (gegen 16 827 km im Dezember 1896), in Ungarn 15 830 km (gegen 14 951 km), zusammen 33 198 km (gegen 31 788 km).

— **Dienstdauer und Ruhezeit des im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Eisenbahnpersonals.** Die angekündigte Verordnung über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeit ist am 14. Februar verlautbart worden. Die wesentlichen Bestimmungen der Verordnung sind bereits auf S. 236 d. Ztg. mitgetheilt. Der Eisenbahnminister hat die Direktionen der Staatsbahnen beauftragt, die neuen Vorschriften unverzüglich insoweit durchzuführen, als dies mit dem vorhandenen Personal und mit den bestehenden baulichen Anlagen und deren Einrichtung möglich ist. Die weitere Durchführung hat allmählich nach Maassgabe der fortschreitenden Neuaufnahmen und vollständigen Einschulung des nothwendigen Personales und der Vollendung der etwa erforderlichen baulichen oder sonstigen Herstellungen zu erfolgen. Für die volle Aktivirung aller nothwendigen Maassnahmen wird der Zeitraum bis Ende des Jahres 1900 als ausreichend erachtet. Die durch die Staatsbahndirektionen zu erlassenden Diensteintheilungen sind fallweise derart rechtzeitig auszugeben, dass dem Personal die Gelegenheit geboten bleibt, einschlägige Wünsche vorbringen zu können, welchen gegebenenfalls — sofern die gebotenen Rücksichten für den Dienst und für die Oekonomie dies zulassen — thunlichst Rechnung getragen werden soll. Die Privatbahnen wurden gleichfalls von dem Erlasse in Kenntniss gesetzt, und der Eisenbahnminister hat an die Verwaltungen dieser Bahnen die Einladung gerichtet, gleiche oder möglichst übereinstimmende Vorschriften auf ihren Linien zur Einführung zu bringen. Die meisten Privatbahnen dürften dieser Einladung Folge leisten und ähnliche Vorschriften, wie sie auf den Staatsbahnen getroffen werden, auch auf ihren Linien erlassen.

— Die wachsende Intensität des Eisenbahnverkehres an sich drängt dazu, dass die Verwaltungen und Behörden, denen die Leitung und Ueberwachung des Betriebes auf den Eisenbahnen obliegt, pflichtgemäss und unausgesetzt ihre Aufmerk-

samkeit jenen Maassregeln zuwenden, welche zur Abstellung der wahrgenommenen Mängel und Gebrechen und hierdurch zur **Hebung der Betriebssicherheit** beizutragen geeignet sind. Dass diese Aufmerksamkeit durch die Unfälle des letzten Sommers eine noch intensivere geworden ist, erscheint ebenso selbstverständlich, als dass es in erster Linie das Eisenbahnministerium in seiner doppelten Eigenschaft als oberste Eisenbahnbehörde sowie als Verwalter des grössten Eisenbahnnetzes in Oesterreich ist, welches sich mit der Erwägung solcher Maassnahmen beschäftigt. Die Vorschriften, betreffend die Regelung der Dienstdauer und Ruhezeit der im Betriebsdienste verwendeten Personen, zielen, unbeschadet ihres sozialpolitischen Charakters, auch auf eine Erhöhung der Betriebssicherheit ab. Ausserdem sind aber eine Reihe weiterer Maassnahmen geplant, welche sich in einem mehr oder weniger vorgeschrittenen Stadium der Prüfung und Berathung befinden. Unter jenen Maassregeln, über welche man wohl in nicht ferner Zeit zur Schlussfassung kommen dürfte, ist, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ erfährt, in erster Linie die Ersetzung der bisher zur Anwendung kommenden Zeitdistanz zwischen den einzelnen Zügen durch die Raumdistanz, die bisher in Oesterreich im allgemeinen nur auf Strecken mit starkem Lokalverkehre in Anwendung steht, zu nennen.

— **Die Eisenbahnunfälle und der Gütertransport.** Der Verwaltungsrath des niederösterreichischen Gewerbevereins richtete im Namen des Vereins eine Eingabe an das Eisenbahnministerium, in welcher dargelegt wird, dass gerade die Mängel in der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen, auf welche ein grosser Theil der Unfälle zurückzuführen ist, zugleich die Ursache des zu langsamen Gütertransports, der zu langen Lieferfristen und des periodischen Wagenmangels sind. Die vom Eisenbahnministerium angeordnete Verkürzung der Arbeitszeiten des Bahnpersonals sollte, wie die Eingabe betont, energisch fortgesetzt werden, gleichzeitig aber müsse man verkehrstechnische Verbesserungen durchführen. Vor allem wäre es nothwendig, die Güterzüge mit den bei grösserer Geschwindigkeit nothwendigen Sicherheitsvorrichtungen, insbesondere mit durchgehenden Bremsen zu versehen, dann die Geschwindigkeit der Güterzüge zu steigern und endlich die Neben- und Rangirgleise auf den Bahnhöfen zu erweitern. Hierdurch würde einerseits die Zahl der Ueberholungspunkte der Züge sehr verringert, andrerseits die Gefahr der Zusammenstösse in den Stationen vermindert werden. Die angeführten Maassnahmen würden aber zugleich bewirken, dass die Gütertransporte viel rascher vor sich gehen, die Lieferzeiten verkürzt werden könnten. Die geforderten Maassnahmen werden sich daher vom Standpunkte der Verkehrssicherung und vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Standpunkte als eine Nothwendigkeit erweisen.

— Um Unfällen oder sonstigen Störungen im Eisenbahnbetriebe, welche durch das Schadhaftwerden einzelner Bestandtheile von Lokomotiven und Tendern hervorgerufen werden können, thunlichst vorzubeugen, hat das Eisenbahnministerium unter dem 31. v. Mts. eine **periodische Untersuchung** der für den anstandslosen Dienstgebrauch maassgebenden Einzeltheile der **Lokomotiven und Tender** angeordnet. Dieser Untersuchung unterliegen:

1. an Lokomotiven: a) Achsen sammt Rädern, b) Kurbeln, eingepresste Treib- und Kuppelzapfen und Kreuzköpfe, c) Treib- und Kuppelstangen, d) Dampfkolben sammt Kolbenstangen, e) Dampfschieber sammt Gestänge, f) Regulatorschieber sammt Zug, g) Sicherheitsventile, h) Manometer, i) Speiseapparate, k) Kuppelungen der Zugsvorrichtungen, l) Bremsen, einschliesslich Luftleitungen und deren Kuppelungen, m) Drehgestelle;
2. an Tendern: a) Achsen sammt Rädern, b) Kuppelungen der Zugsvorrichtungen, c) Bremsen, einschliesslich Luftleitungen und deren Kuppelungen.

Die Bahnverwaltungen haben die Untersuchungen durch fachmännisch gebildete Organe vornehmen zu lassen und Vorsorge zu treffen, dass solche Bestandtheile, welche als nicht vollkommen diensttauglich befunden werden oder deren Erhaltung in diensttauglichem Zustande bis zur nächsten Revision nicht zu gewärtigen ist, ungesäumt entweder reparirt oder ersetzt werden.

Als grösster zulässiger Zeitraum zwischen 2 auf einander folgenden Untersuchungen wurde bestimmt: 1. ein Monat für Kuppelungen der Zugsvorrichtungen an Lokomotiven und Tendern; 2. drei Monate für Treib- und Kuppelstangen, Kurbeln, eingepresste Zapfen und Kreuzköpfe; 3. sechs Monate für Dampfkolben und Dampfschieber sammt Gestänge, Sicherheitsventile, Manometer, Speiseapparate, Drehgestelle und Bremsen, einschliesslich Luftleitungen und deren Kuppelungen an Lokomotiven und Tendern; 4. ein Jahr für Regulatorschieber sammt Zug; 5. zwei Jahre für Achsen sammt Rädern an Lokomotiven und Tendern. Bei grosser Inanspruchnahme der Lokomotiven wird jedoch die Anwendung kürzerer Termine empfohlen. Die Zeit, während welcher eine Lokomotive oder ein Tender ausser Betrieb gewesen ist, hat für die Fälligkeit des nächsten Untersuchungstermines keine aufschiebende Wirkung. Die vollzogene Durchführung der Untersuchung ist an einer an der rechten Seitenwand des Lokomotivführerschutzhauses, bezw. am rechten Hauptrahmen des Tenders anzubringenden Revisionstafel mit weisser Oelfarbe ersichtlich zu machen. Die anzuschreibenden Revisionsdaten müssen den Ort, Tag, Monat und das Jahr der durchgeführten Untersuchung enthalten. Mit der Ueberwachung des Vollzuges der angeordneten Untersuchungen ist die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen betraut worden.

— Die **Tramway- und Elektrizitätsgesellschaft Linz-Urfahr** hat sich auf Grund der der Länderbank ertheilten Konzession konstituirt. Die Gesellschaft hat ein volleingezahltes Grundkapital von 1 750 000 fl., getheilt in 5 830 Prioritäts- und 2 920 Stammaktien à 200 fl. Dieselbe übernimmt von dem bisherigen elektrischen Konsortium für die Linzer elektrischen Anlagen die elektrische Strassenbahn Linz-Urfahr, dann die elektrische Kraft- und Beleuchtungsanlage für Linz und Umgebung, endlich die Pöstlingbergbahn. Das gesellschaftliche Grundkapital kann behufs Ausbreitung der Kraft- und Beleuchtungsanlage durch einfachen Verwaltungsrathsbeschluss bis auf 2 000 000 fl. und durch Beschluss der Generalversammlung bis 3 000 000 fl. erhöht werden.

— Vor dem Leipziger Landgerichte wurde kürzlich gegen die **Buschtêhrader Bahn** einer der bekannten Valutaprozesse durchgeführt. Die Schuldverschreibungen der Buschtêhrader Bahn vom Jahre 1872 lauten auf 150 fl. ö. W. Silbermünzen oder 100 Thaler. Die deutschen Gerichte haben seit jeher konsequent dahin entschieden, dass die Auszahlung nach der Wahl des Gläubigers in österreichischer oder deutscher Valuta nach dem Umrechnungsverhältniss von 1 Thaler = 3 ℳ zu erfolgen habe, während die österreichischen Gerichte den entgegengesetzten Standpunkt einnehmen, dass die österreichischen Eisenbahnen ihre Schuldverpflichtung nur in österreichischer Währung zu erfüllen haben. Die Firma A. H. Heymann & Co. hat nun beim Leipziger Landgerichte die Buschtêhrader Bahn auf Einlösung von amortisirten Obligationen in deutschem Gelde verklagt und das Leipziger Landgericht hat dieser Klage Folge gegeben. In der Begründung des Leipziger Landgerichtes heisst es: „Die Beklagte war bei der Ausgabe der Obligationen bestrebt, deutsches Kapital zur Theilnahme an ihrem Unternehmen heranzuziehen; es musste ihr deshalb darauf ankommen, das in deutschen Kapitalistenkreisen herrschende Misstrauen gegen die österreichische Währungsgesetzgebung zu beseitigen und zu diesem Zwecke den Eindruck hervorzurufen, dass die Rückzahlung ihrer Anleihe von den Schwankungen des österreichischen Geldkurses nicht betroffen sei.“ Praktische Bedeutung kommt der Entscheidung des Leipziger Landgerichtes nicht zu. Rechtsmittel, um die Urtheile der deutschen Gerichte zu exequiren, fehlen, da das Berner Uebereinkommen anerkannt hat, dass Wagen von Eisenbahnen und Guthaben, welche die Gesellschaften im Auslande besitzen, auf Grund von Urtheilen ausländischer Gerichte nicht mit Beschlag belegt werden dürfen. Die Exekution des Urtheils müsste deshalb in Oesterreich angesucht werden; ein solches Ansuchen würde jedoch mit Rücksicht auf den entgegengesetzten Standpunkt der österreichischen Gerichte auch nicht zum Ziele führen.

— Ein bekannter Fachmann bezeichnet in der „Neuen Freien Presse“ als eine wesentliche Betriebsgefahr die **Beförderung schwerer Güterzüge mit 80—100 Achsen.** Es ist zwar ein sehr berechtigter, begreiflicher Grundsatz des Verkehrs, die Leistungsfähigkeit der Lokomotive möglichst auszunutzen, wozu die neuen kräftigen Maschinen Anlass geben, es wird sich aber mit Bezug auf die Sicherheit des Verkehrs sehr empfehlen, keine zu grosse Anzahl von Wagen dem Zuge anzuhängen. Man verringere die Last, d. h. verkürze die Züge und erhöhe die Geschwindigkeit der Lastzüge. Durch eine solche Anordnung werden mannigfache Vortheile erreicht. Leichtere, kürzere Züge sind besonders auf Linien mit Steigungen und Gefällen sicherer zu führen und weit mehr in der Gewalt des Führers. Die Manipulationen auf den Zwischenstationen werden wesentlich erleichtert, die Verschiebungen und Aufenthalte verringert. Ueberdies wird der Umbau einer grossen Anzahl von Zwischenstationen, welche jetzt als für lange Züge nicht hinreichend und unbedingt erweiterungsbedürftig angesehen werden, erspart. Die schnellere Beförderung der Lastzüge, welche durch die erhöhte Geschwindigkeit und durch die Verkürzung der jetzt üblichen Aufenthalte erreicht wird, muss, wenn noch die Endstation für raschere Entladung sorgt, dem so oft eintretenden Wagenmangel wesentlich abhelfen. Das Zugpersonal wird bei der so wesentlich verkürzten Dauer einer

Fahrt weit mehr leisten können, ohne mehr angestrengt zu werden, ebenso werden die Lokomotiven in kürzerer Zeit zu neuer Dienstleistung bereit sein.

— **Entschädigungsklagen bei Bahnunfällen.** Das Wiener Handelsgericht entschied vor kurzem eine wichtige prinzipielle Frage in Bezug auf Ersatzansprüche gegen die Staatsbahnen bei Unglücksfällen. Es handelte sich um die Entschädigungsklagen eines Schaffners und Lokomotivführers, die auf den Staatsbahnen verunglückt waren und vom Eisenbahnärar eine Rente von 500 fl. forderten. Der Vertreter der Finanzprokuratur wendete gegen diesen Anspruch die Unzulässigkeit des Rechtsweges ein, da die Entschädigung durch die Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu leisten sei; ausserdem erklärte er das Handelsgericht Wien für inkompetent, die Klagen seien am Sitze derjenigen Staatsbahndirektion anzubringen, in deren Sprengel sich die Unfälle ereigneten. Der Klagevertreter bestritt diese Einwendungen, die zu Komplikationen und einer Erschwerung der Rechtsverfolgung führen würden. Die Einwendung wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges wurde zurückgewiesen, dagegen der Einwendung gegen die Kompetenz Folge gegeben.

— **Wagen- und Lokomotivbestellung der serbischen Staatsbahnen.** Am 15. d. Mts. hat in Belgrad eine Offertverhandlung auf Lieferung von 4 Eilzug- und 6 Lastzuglokomotiven, sowie 288 diverser Personen-, Spezial- und Lastwagen stattgefunden. Die Lieferung, welche etwa 2 000 000 Frcs. ausmacht, wurde von der Johann Weitzer'schen Maschinen-, Wagenfabrik und Eisengiessereiaktiengesellschaft in Arad als dem wohlfeilsten Offerenten erstanden.

— **Rückgang des Eisenbahnverkehrs in Ungarn.** Der Frachtenverkehr der ungarischen Staatsbahnen und der von denselben betriebenen Lokalbahnen war im ersten Monate des laufenden Jahres entsprechend den allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen ein geringerer als im gleichen Monate des Vorjahres. Der Ausfall im Waarenverkehre zeigte sich am eklatantesten bei den Getreide- und Mehlsendungen. Dagegen war der Verkehr in Wein und Holz ein grösserer, in dem ersten Artikel wohl zufolge der gesteigerten Einfuhr italienischer Weine. Es wurden im Monate Januar 155 096 Wagenladungen zahlender Frachten gegen 158 771 im Vorjahre aufgegeben, daher 3 675 weniger; dies ergibt einen Ausfall von 2 %. Es wurden 11 310 Wagenladungen Getreide aufgegeben, das ist um 7 382 Wagen oder 40 % weniger als im Januar des Vorjahres. Bei Mehl beträgt der Ausfall in diesem Monate 1 327 Wagenladungen. Dagegen war der Anschlussverkehr mit den Privatbahnen im allgemeinen grösser.

— Wie die „Reichswehr" mittheilt, hat die **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen** nunmehr nach langem Zuwarten von der türkischen Regierung 100 000 türkische Pfund als erste Rate auf die liquiden Forderungen der Gesellschaft für Militärtransporte usw. erhalten. Die Rate wurde aus der von der Ottomanbank gewährten Anleihe gezahlt und durch Vermittelung der Deutschen Bank der Gesellschaft überwiesen. Die folgenden Zahlungen sollen aus der griechischen Kriegsentschädigung geleistet werden.

— Die Kosten des grossen projektirten Netzes der **Budapester Strasseneisenbahngesellschaft** im Bereiche von Ofen, für dessen Ausbau und Betrieb der ungarische Handelsminister der Gesellschaft bereits die Konzession ertheilte, sind mit 6 867 600 fl. festgestellt. Von diesem Betrage sind 1 863 000 fl. für Betriebsmittel zu verwenden. In Anbetracht der voraussichtlichen Entwickelung des Verkehrs hat die Regierung es für nothwendig erachtet, die Gesellschaft zu verpflichten, gleichzeitig ein Reservekapital von 3 000 000 fl. zu beschaffen. Im Laufe der Konzessionsverhandlungen hatten einzelne Vertreter der Gemeinde Budapest die Frage aufgeworfen, ob die Bedeckung des Baukapitals nicht im Wege einer Obligationenemission erfolgen könnte. Das Finanzministerium hat im Einverständnisse mit dem Handelsministerium dieser Art der **Kapitalsbeschaffung** nicht zugestimmt, und ist hiermit das Baukapital im Wege einer Aktienemission zu beschaffen. Den Intentionen der Gesetzgebung entspricht es nämlich, die Emission von Obligationen nur dann zu gestatten, wenn dieselben in Wirklichkeit Prioritätsobligationen sind. Im Sinne des ungarischen Eisenbahnrechtes gelten als Prioritätsobligationen nur jene, deren Verzinsung und Amortisation vom Staate oder öffentlichen Körperschaften garantirt sind. Die Regierung geht von dem Standpunkte aus, dass bei Eisenbahnen die Emission von Obligationen nur dann platzgreifen soll, wenn die Schuld hypothekarisch sichergestellt werden kann. Diese besondere Sicherheit bietet nur die Eintragung in das Eisenbahngrundbuch, eine Voraussetzung, welche bei Strasseneisenbahnen nicht zutrifft.

— Die **Budapester Strassenbahngesellschaft**, welche im Jahre 1895 behufs Uebergangs zum elektrischen Strassenbahnbetrieb ihr Aktienkapital auf 18 000 000 Kronen erhöht hatte, hat nun, nachdem sie die Konzession zu einer ganzen Reihe neuer elektrischer Linien erhalten hat, in einer ausserordentlichen Generalversammlung ihr **Aktienkapital** abermals, und zwar auf 40 477 800 Kronen erhöht.

Belgien.

— Die „Cote libre" erfährt, dass die Schwierigkeiten, welche sich der Verstaatlichung des **Grand Central Belge** (und damit der Aachen-Mastrichter E.) entgegenstellten, in jüngster Zeit beseitigt worden seien. Die verschiedenen Bauten, deren Nothwendigkeit anerkannt worden war, sind in Angriff genommen und werden wahrscheinlich Ende April vollendet sein. Alsdann könne die Uebernahme des Betriebes seitens des Staates erfolgen.

Rumänien.

— Der Senat hat den vom Arbeitsminister Bratianu vorgelegten Gesetzentwurf zur Abänderung des Gesetzes vom Jahre 1895 über den **Bau und den Betrieb von Privatbahnen** mit 60 gegen 4 Stimmen in 3. Lesung angenommen. Der Kreis der Bahnbauunternehmungen, die auf die Begünstigung dieses neuen Gesetzes Anspruch erheben dürfen, ist weit enger als im Gesetze von 1895 gezogen. So ist von der Privatunternehmung grundsätzlich ausgeschlossen der Bau und der Betrieb von Bahnen, die in der Verlängerung einer Staatsbahnlinie liegen, an die Landesgrenze oder an die Donau führen. Ferner hat sich der Staat den Bau aller irgendwie wichtigeren Linien vorbehalten. Der Bau solcher Privatbahnen wird für unzulässig erklärt, deren Endstation von einer Station der schon bestehenden Staatsbahnen oder der dem Staate vorbehaltenen Linien nicht mindestens 30 km entfernt ist. Die Begünstigungen, die den Konzessionären von Privatbahnen in Aussicht gestellt werden, so die unentgeltliche Abtretung des nöthigen Bodens für die über Staats- oder Krondomänen führenden Bahnen, die Befreiung von verschiedenen Zoll- und Stempelgebühren sind sehr erheblicher Natur. Der Zeitraum, nach dem der Staat berechtigt ist, die aus Privatmitteln geschaffenen Bahnen von örtlichem Interesse zurückzukaufen, ist auf 20 Jahre ausgedehnt. Doch fallen dem Staate nach Ablauf von 30 Jahren 2 % vom Rohertrag aller im Privatbetrieb belassenen Lokalbahnen zu, und diese gehen nach Ablauf von 90 Jahren ohne Entschädigungsanspruch in den Besitz des Staates über.

Vereins-Ausland.

— In der Schweiz ist am 20. Februar durch Volksabstimmung das Gesetz über den **Rückkauf** der **schweizerischen Eisenbahnen** durch den Bund mit 386 000 gegen 175 000 Stimmen angenommen worden.

— **Neuregelung der Verwaltungsorganisation der französischen und belgischen Staatsbahnen.** Die französischen Staatsbahnen hatten bisher keine feste Organisation. Man wollte durch Versuche feststellen, ob es zweckmässig sei, die Leitung einem Verwaltungsrath anzuvertrauen, dem ein Direktor unterstellt war oder einem dem Minister nachgeordneten Direktor, dem ein lediglich berathender Verwaltungsrath beigegeben war. Die Versuche sind nunmehr abgeschlossen und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter Zustimmung des Staatsraths dem Parlament einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem das zweite System endgültig eingeführt werden soll.

In Belgien interessirt man sich, wie wir dem „Moniteur des chemins de fer" entnehmen, lebhaft für diese Angelegenheit, weil dort die Verwaltung der Staatsbahnen thatsächlich unter der Oberleitung eines Komitees steht, welchem Direktoren als Spitzen der verschiedenen Dienstzweige (Betrieb, Bahnunterhaltung, Lokomotivdienst usw.) nachgeordnet sind. Das in Belgien gültige System soll also in Frankreich bei den Staatsbahnen auf Grund vergleichender Versuche nicht eingeführt, sondern die dortige Verwaltung, kurz gesagt, folgendermaassen eingerichtet werden: An der Spitze steht 1 Direktor, der durch Dekret des Staatsoberhauptes ernannt und unter den Mitgliedern des Corps des ponts et chaussées et des mines ausgewählt wird. Auf Vorschlag des Direktors setzt der Minister der öffentlichen Arbeiten die Einrichtung der einzelnen Dienstzweige fest und ernennt die Inhaber der höheren Aemter. Der Direktor verfügt über das Personal sämmtlicher Dienstzweige und ist zuständig für alle Verwaltungsakte, die nicht ausdrücklich durch

das Gesetz dem Minister vorbehalten sind. Ihm steht berathend ein aus 12 Mitgliedern zusammengesetzter Rath (Conseil du résau d'Etat) zur Seite, zu welchem 1 Mitglied des Staatsraths, 2 Mitglieder des corps des ponts et chaussées et des mines, 2 Beamten des Finanzministeriums, je 1 Vertreter des Handels- und Landwirthschaftsministeriums, ein Civilingenieur, je 2 Mitglieder des oberen Handels- und Landwirthschaftsraths gehören. Diese Mitglieder werden auf 3 Jahre ernannt. Endlich ist bestimmt, dass die Verwaltung der Staatsbahnen einer Kontrole unterliegt, die genau so eingerichtet ist, wie die für die sonstigen Hauptbahnen bestehende.

In Belgien wünscht man ähnliche Einrichtungen seit lange, weil bei der gegenwärtigen Praxis jedes Mitglied des Verwaltungskomitees zwar vorzugsweise mit einem einzelnen Dienstzweige sich befasst, aber ohne Innehaltung bestimmter Grenzen. Daraus entstehen überflüssige Arbeiten und die mannigfachsten Missstände, welche dem guten Gange des Dienstes hinderlich sind. Die Ernennung eines Generaldirektors erscheint daher den Belgiern um so mehr nothwendig und dringend, als durch den Ankauf der grossen Centralbahn und anderer Linien das Staatsbahnnetz eine erhebliche Ausdehnung erhält. Es würde dann nach Ansicht des „Moniteur" der Betriebsdienst an die ihm zukommende erste Stelle gegenüber den anderen Dienstzweigen gelangen, was gegenwärtig durch die kleinlichen Rivalitäten der Mitglieder des Komitees untereinander ausgeschlossen ist.

— Zwischen dem bulgarischen Verkehrsministerium und der österreichischen Donaudampfschifffahrtsgesellschaft ist eine Vereinbarung zustande gekommen, wonach für die bulgarische Eisenbahnlinie **Rustschuck - Varna günstige Umschlagtarife** in Kraft treten. Man erwartet davon eine Förderung des Handelsverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn und Bulgarien mit dem Beginn der Schifffahrt und ausserdem eine Lahmlegung des Ausnahmestaffeltarifs mit Manufaktur- und Kolonialwaaren, der auf der Linie Varna - Rustschuck besteht und den Seeverkehr begünstigt.

— Um den starken **Güterverkehr zwischen Liverpool und Manchester** auf dem billigsten Wege zu bewältigen, befasst sich die Engineering Society in Liverpool nach dem neuesten Bericht des österreichisch - ungarischen Konsulats daselbst mit verschiedenen dahin gerichteten Plänen. In einer der letzten Sitzungen erachtete man ein Projekt des Herrn J. White für zweckmässig, wonach eine doppelspurige Hängedrahtseilbahn (Aerial Rope Railway) mit elektrischem Betriebe angelegt werden soll. Die neuartige Bahn würde auf einem zwischen 200—300 Fuss entfernten Pfeilern gespannten Drahte laufen. Herr White ist der Meinung, dass die Gesammtkosten einer solchen Bahn von Liverpool nach Manchester in einer Länge von 35 Meilen sich auf 900 000 ℳ stellen. Bei einer Frachtmenge von 1 000 t täglich in jeder Richtung für 300 Tage jährlich würden 600 000 t jährlich zu befördern sein. Selbst bei einem Frachtsatz von 3,75 ℳ für die Tonne, d. i. bei der Hälfte des gegenwärtig geltenden Satzes, würde eine Roheinnahme von 2 100 000 ℳ zu erwarten sein. Die Interessenten haben sich daraufhin im voraus einen Reingewinn von 13⅓ % berechnet.

— Am 3. d. Mts. fand nach einer Notiz der „Soz. Prax." in der Club and Institute Union in **London** eine vom Komitee für Ausdehnung der Arbeiterzüge einberufene Konferenz von Delegirten Londoner Arbeiterklubs und -Organisationen statt, um ihr einen **Gesetzentwurf, betreffend Arbeiterzüge**, vorzulegen, der vom Deputirten Sam Woods im Parlamente eingebracht werden soll. Der Vorsitzende, Parlamentsmitglied Sydney Buxton, hob hervor, dass das Gesetz über Arbeiterzüge vom Jahre 1883 den Bahnen zu viel freien Spielraum gewähre; manche Bahnen hätten zwar freiwillig viel geleistet, doch müssten die anderen angehalten werden, ein gleiches zu thun. Der in der Konferenz angenommene Entwurf gibt genaue Vorschriften über den Dienst von Workmen's Trains und setzt gleichzeitig einen Maximaltarif für Arbeiterzugsfahrkarten fest. In der Konferenz wurde eine „National Association for the Extension of Workmen's Trains" konstituirt.

— Nicht ausser dem Bereich der Möglichkeit steht in **England** der Ausbruch eines grossen **Eisenbahnarbeiterausstandes**. Vor einiger Zeit geriethen die Arbeiter der Cork-Bandoneisenbahn mit der Direktion in Differenzen und als die Direktion sich weigerte, die Vermittelung des Gewerkvereins der Eisenbahner anzunehmen, traten die betreffenden Arbeiter in den Ausstand. Indessen wurden ihre Stellen alsbald mit Hilfe des Freien Arbeitervereins neu besetzt. Vorübergehend kam es zu Raufereien zwischen den ausständischen und den neu eingetretenen Arbeitern. Inzwischen haben die Arbeiter anderer Bahnen den Vorstand des Gewerkvereins der Eisenbahner aufgefordert, die Streitfrage, ob dieser Gewerkverein für seine Mitglieder Verhandlungen zu führen habe oder nicht, durch einen Massenausstand zum Austrag zu bringen. Vorerst lässt sich die weitere Entwickelung noch nicht absehen.

— Die namhafte **Steigerung im Arbeitslohnbudget der englischen Eisenbahnen** in den letzten Jahren wird von dem „Londoner Oekonomist" erörtert. Bei den 10 grössten Bahnen sind die Betriebskosten von 15 268 800 £ im Jahre 1893 auf 17 225 000 £ gestiegen, in welchem Gesammtbetrage die Löhne mit eine Summe von 7 544 100 £ im Jahre 1893 und mit 8 577 100 £ im Jahre 1897 enthalten sind. Von der Gesammtsteigerung der Betriebskosten um 1 956 206 £ entfielen demgemäss 1 033 000 £ oder 55 % auf die Löhne allein. Die Ausgaben an Arbeitslöhnen betrugen im letzten Jahre bei der

	£	Zunahme gegen 1893
Great-Central	797 900	131 400
Great-Eastern	1 280 400	459 500
Lancashire and Yorkshire	1 388 800	138 400
London and S.-Western .	1 041 400	149 600
London-Brighton usw. . .	592 400	70 900
London-Chatham-Dover .	315 600	26 300
Metropolitan	138 700	19 100
North-Eastern	2 274 100	250 700
North-Staffordshire . . .	196 600	22 400
South-Eastern	555 200	65 600

— Zu dem Bau einer **schwedisch - norwegischen Unionsbahn** (Lulea-Ofoten) schreibt der „Hamburger Correspondent": „Der blosse Gedanke an eine den Waarenverkehr zwischen Russland und dem nördlichen Norwegen vermittelnde Bahn bringt die schwedischen Staatsmänner in Raserei," schrieb vor einigen Jahren der Dichter Björnson an eine englische Zeitung. Diese Bemerkung traf damals zu und ist auch heute noch gültig. Der schwedische Reichstag hat seitdem auf Antrag der Regierung den Bau einer Eisenbahn Boden - Yttermojäro beschlossen, die den Anschluss an das russisch-finnische Eisenbahnnetz bilden soll, und in diesem Jahre hat die Regierung eine Vorlage, betreffend den Bau einer Bahn Gellivara - Boden eingebracht. Wenn von Norwegen die Strecke von der norwegischen Grenze nach Ofoten fertiggestellt ist, wird diese Bahn einst eine ununterbrochene Verkehrslinie vom nördlichen Norwegen nach St. Petersburg, Moskau, Sibirien ja bis nach dem Hafen von Wladiwostok und anderen Plätzen am gelben Meere bilden. Bei der Wichtigkeit der in Vorschlag gebrachten Eisenbahn in strategischer Hinsicht ist die Regierung der Meinung, dass der Bau derselben vom Staate übernommen werden müsse, da Privatgesellschaften nicht in der Lage seien, genügende Garatie für die rechtzeitige Fertigstellung des Unternehmens zu bieten. Die betreffende Vorlage geht von der Voraussetzung aus, dass das norwegische Storthing einen entsprechenden Beschluss, betreffend die Erbauung einer Bahn von der schwedischen Grenze nach Ofoten fassen wird. Die schwedische Strecke ist 237 km lang, und die Kosten — einschliesslich des rollenden Materials — werden auf etwa 22 000 000 Kr. geschätzt. Die Regierung schlägt vor, von dieser Summe etwas über 5 000 000 K. in den nächsten Etat einzustellen, jedoch mit der Berechtigung, bereits in diesem Jahre der Eisenbahndirektion zu vorbereitenden Arbeiten einen Betrag von 750 000 Kr. zuzuwenden. Die mit dem Namen der „Unionsbahn" bezeichnete Bahn soll bereits im Jahre 1903 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. — Die norwegische Strecke ist angeblich 41 km lang und wird etwa 6 000 000 Kr. kosten. Die ganze Unionsbahn — von Lulea nach Ofoten — wird 482 km umfassen.

— Das Jrade des Sultans, wonach vorläufig **neue Eisenbahnkonzessionen in Kleinasien** nicht mehr verliehen werden sollen, scheint das Ergebniss englischer Interessentenränke zu sein. Wie der „T. R." aus Konstantinopel berichtet wird, ist der springende Punkt in dem Jrade die Verweigerung der von deutscher Seite angestrebten Konzession für die Verlängerung der anatolischen Bahn über Angora hinaus bis zum Euphrat, wodurch dann eine Verbindung mit dem persischen Meerbusen hätte hergestellt werden können. Gerade diese Möglichkeit wird von englischer Seite auf das Lebhafteste bekämpft, da ja ein Schienenweg durch Kleinasien bis zum schiffbaren Theile des Euphrats oder bis zum Meere selbst nicht nur den Suezkanal in seiner wirthschaftlichen und strategischen Bedeutung herabsetzen, sondern auch die gesammten maritimen Machtverhältnisse verschieben würde. In der von dem englischen Agitationsausschuss in Konstantinopel verbreiteten Flugschrift war geradezu behauptet worden, Deutschland wolle sich einen Schienenweg quer durch das türkische Reich bis zum persischen Golf verschaffen, um eine schnelle Verbindung mit Ostasien zu erhalten. Deshalb betrachte man in Berlin Kleinasien bereits völlig als ein deutsches Kolonialland, das durch die in deutschen Händen befindliche anatolische Eisenbahn strategisch beherrscht werden solle. Es

kam also den Engländern darauf an, den Sultan zu bestimmen, jede Konzession zum Weiterbau der deutschen Bahnstrecke zu verweigern; und diese Absicht haben sie erreicht. Die von englischer Seite dabei geforderten Konzessionen zur Verlängerung der von Smyrna aus in das Innere Kleinasiens gehenden Strecken waren gar nicht ernst gemeint. Denn die Hauptforderung betraf die Legung einer Strecke unmittelbar in das Endgebiet der deutschen Bahn, wodurch dieser der Verkehr entrissen werden sollte. Käme es den Engländern auf die wirthschaftliche Erschliessung Kleinasiens an, so würden sie ihre Eisenbahnpläne auf die südwestliche Hälfte Kleinasiens beschränken, wo ihnen die Deutschen nicht in den Weg treten würden. Aber daran denken sie nicht, sondern sie werden nur von Hass und Neid gegen die Deutschen geleitet und wollen deren Werk zerstören. Daher ihre Freude über das Jrade, durch welches den deutschen Plänen ein kräftiger Riegel vorgeschoben sei, da ja thatsächlich die anatolische Bahn ohne die Aussicht auf ihre Ausgestaltung zu einer Strasse des Weltverkehrs eine Bahnstrecke von verhältnissmässig geringer Bedeutung bleibt.

— Ende 1897 beliefen sich die **Frachtsätze auf der Karawanenstrasse von Trapezunt** am schwarzen Meer nach der persischen Handelsstadt **Täbris** für je 100 kg gewöhnlicher Stückgüter auf 23,5 ℳ und für umfangreichere Stückgüter auf 31 ℳ. Die Frachten schwanken, während der Sommermonate gehen sie zurück. Die Karawanenstrasse ist etwa 1 000 km lang und wird von den Karawanen im Sommer in 45, während des Winters in 60 Tagen zurückgelegt. In einer seiner Denkschriften machte Wilhelm Pressel, der die Eisenbahnen in der europäischen Türkei trassirt hat und später türkischer Generaldirektor der anatolischen Bahn war, den Vorschlag, eine Schmalspurbahn von Tripolis am schwarzen Meer über Gümüschhane und Erzerum nach Bagdad bis zur persischen Grenze anzulegen, doch ist dieser Vorschlag, der der europäischen Ausfuhr nach dem kaufkräftigeren Nordpersien einen wichtigen Weg gesichert haben würde, leider nicht ausgeführt, neuerdings auch nicht in Aussicht genommen worden.

— Schon vor mehreren Jahren ertheilte Menelik von **Abessynien** an den Schweizer Ilg und den Franzosen Chefneux die Konzession zur Anlage einer **Eisenbahn**, die das **rothe Meer** mit dem **Nil** durch den Harrar unter Berührung der Hauptstadt Addis-Abbaba verbinden soll. Nach Berichten Pariser Börsenblätter hat nunmehr eine französische Aktiengesellschaft unter dem Namen „Compagnie Impériale de chemin de fer Ethiopiens“ diese Konzession erworben, um die Bahn zu bauen und zwar zunächst die Strecke von Djibuti nach Harrar. Sodann soll in Angriff genommen werden die Strecke von Harrar nach Addis-Abbaba (Entotto) und zuletzt von Entotto nach Kaffa und dem weissen Nil. Die Gesellschaft besitzt ein Aktienkapital von 8 000 000 Frcs., wovon 4 000 000 Frcs. gezeichnet sind, und will nach Bedarf 3 % Obligationen zu je 500 Frcs. ausgeben.

— Der Berichterstatter der „Daily Mail“ in Buluwayo erfährt, dass der Plan der Fortführung der **Eisenbahn von Buluwayo nach dem Tanganyikasee** nunmehr in allen Einzelheiten festgestellt worden ist. Ein Kapital von 3 000 000 £ ist dazu erforderlich, aber deswegen hege Cecil Rhodes keine Besorgniss. Es solle baldigst mit dem Bau begonnen werden. Hoffentlich werde die Bahn in 5 Jahren vollendet sein. Die Unternehmer sind so sanguinisch, dass sie den Rhodes'schen transkontinentalen Telegraphen längs ihrer Linie laufen lassen wollen. Das Gelände wird wenig oder gar keine Schwierigkeiten darbieten. Von Buluwayo wird die Bahn nach den Gwaikohlenfeldern gehen, dann etwa 100 englische Meilen unterhalb der Viktoriawasserfälle den Zambesi überschreiten und von da durch eine flusslose Hochebene nach dem Tanganyika geführt werden. Zunächst lauten die Nachrichten über die bis Buluwayo fertiggestellte Bahn trübe genug. Sie hat noch in keiner Weise zu der Steigerung des Verkehrs in der Wildniss beigetragen, die sie durchläuft. Ausserdem weiss man, dass die finanziellen Verhältnisse der Chartered Company viel zu wünschen übrig lassen. Es ist also ein Räthsel, wo Cecil Rhodes die 3 000 000 £ aufzutreiben denkt.

— Nunmehr ist — wie bereits gemeldet — zwischen **Deutschland** und **China** eine **Vereinbarung über die Konzessionirung zweier Eisenbahnen** an deutsche Gesellschaften erfolgt, nämlich nach der Erklärung des Staatssekretärs v. Bülow, einer Bahn von Kiaotschau über Weihsien nach Tsinangfu, der Hauptstadt des Regierungsbezirkes, und nun einer Bahn von Kiaotschau nach Itschaufu im Südwesten. Die erstere Linie hat in der Luftlinie etwa eine Länge von 280 km, die letztere von 240 km. Doch sind damit die Verhandlungen mit China wegen Eisenbahnkonzessionen noch nicht abgeschlossen, sie dauern fort und betreffen namentlich die Fortsetzung der Bahn von Itschaufu nach dem Innern, um weite Bezirke mit der Bucht von Kiaotschau zu verbinden und den Verkehr nach und von Kiaotschau zu beleben. Uebrigens ist es ganz unbegründet, dass Deutschland das Recht zum Bahnbau nach Itschaufu als Entschädigung für die Ermordung des Matrosen Schulze in Tsimo erhalten habe. Die Verhandlungen wegen der Bahn nach Itschaufu waren schon lange vor der Mordthat in Tsimo eingeleitet. Ausserdem scheint die Entschädigung für den Mord dabei gar nicht zur Sprache gekommen zu sein.

— Im englischen Unterhause fragte der Abgeordnete Wallon an, ob angesichts der grossen Wichtigkeit für den Handel und die britischen Interessen, welche die baldige **Eisenbahnverbindung zwischen Birma** und **China** hätte und in Hinsicht auf die jüngste Entwickelung der Dinge in China, die Regierung prompt die Gelegenheit ergreifen werde zum Zweck der Fortführung der birmanischen Bahn nach Yünnan. Curzon erwiderte, die Anfrage basire auf einem Gerücht, das er nicht zu bestätigen in der Lage sei. Jedenfalls sei es rathsam, die Bahn nach der chinesischen Grenze hin zu bauen, bis ein Beschluss hinsichtlich der möglichen Fortführung derselben über die Grenze hinaus gefasst werde.

— Einer Mittheilung der „Kölnischen Zeitung“ zufolge stösst der **Bau der nach den Goldfeldern am Yukon geplanten Bahn** auf Schwierigkeiten. Die Vertreter des Hauses Rothschild haben trotz des bedeutenden Regierungszuschusses das Unternehmen als zu ungünstig abgelehnt. Die Kosten werden von den Ingenieuren auf 14 000 000 ℳ geschätzt. Im Parlament haben die Konservativen auf einen Uebelstand hingewiesen, der die grossen, auf diese ganz kanadische Linie gesetzten Hoffnungen etwas herabsetzt. Für alle Güter, die vom grossen Ozean kommen, muss die Umladung auf die Bahn in Fort Wrangel geschehen, und das ist auf dem Boden der Vereinigten Staaten, auf jenem für Kanada so unbequemen schmalen Streifen, der das Dominium von der Küste abschneidet. Schliesslich würde also für den westlichen Theil der Bahn alles auf den guten Willen der Union ankommen.

Allgemeines.

— **Eine kurvenlose Eisenbahn.** Die längste Eisenbahnstrecke ohne Kurve befindet sich — wie von Weltreisenden einstimmig behauptet wird — in Südamerika, und zwar ist es die von Buenos Ayres bis zum Fusse der Anden laufende argentinische Pacific-Railway, die in der That aus verschiedenen vollkommen geraden Linien besteht, von denen die bedeutendste 211 englische Meilen lang ist, ohne die geringste Kurve zu bilden, und an keiner Stelle einen höheren Auftrag, bezw. tieferen Einschnitt als 2—3 Fuss aufweist.

— Eine **Miniatureisenbahn** hat sich der Millionär Shrives von Denver (in Colorado) in seinem Parke bauen lassen. Die Eisenbahn ist vollständig; da gibt es Stationen, Tunnels, Signale, alles auf einer Strecke von 6 km. Die Linie wird von einem Zug befahren, der aus der Lokomotive, dem Tender, 4 Personen- und 2 Gepäckwagen besteht. Die Maschine wiegt 250 kg und ist etwas länger als 2 m. Der Kohlen- und Wasserbehälter kann 35 kg Kohle und 50 l Wasser aufnehmen, sodass der Zug 2 Stunden lang fahren kann. Das Innere der Wagen, die 1,10 m lang sind, ist mit dem grössten Luxus und mit allen modernen Bequemlichkeiten ausgestattet, natürlich auch mit Dampfheizung und mit elektrischem Licht. Die Miniatureisenbahn ist nichts weiter als ein grosses Spielzeug, das für die Kinder des Millionärs bestimmt ist; er selbst lenkt die Lokomotive, während die Kleinen als Reisende mitfahren.

— Seitdem es hauptsächlich deutschen Ingenieuren, wie M. Daimler in Cannstatt und F. Benz in Mannheim gelungen ist, leichte und zweckentsprechende **automobile Fahrzeuge** zu bauen, haben sich die Techniker aller Länder damit beschäftigt. In Frankreich z. B. wird — wie wir bereits früher berichteten — die Verwendung der selbstbeweglichen Fahrzeuge mit grossem Eifer als Sport betrieben. Diese Fahrzeuge, die ihre Kraft in sich tragen und sich frei auf der Strasse ohne Schienenzwang bewegen, sollen dem Privatverkehr dienen und da eingreifen, wo die Anlage wirklicher Eisenbahnen unwirthschaftlich sein würde. Mit Hilfe guter Motoren kann jetzt jeder Techniker ohne besondere Schwierigkeiten ein selbstbewegliches Fahrzeug bauen, mag es nun durch Dampf, Benzin, Petroleum oder durch Akkumulatoren seinen Antrieb empfangen. Wie Franz Bendt in der „V. Z.“ darlegt, sind hier mehr wirthschaftliche als technische Fragen zu lösen. Allüberall auf der Erde erscheinen jetzt die Selbstfahrer in den verschiedensten Formen, und die Blätter wissen fast täglich von ihnen zu berichten. Eine nüchterne Betrachtung zeigt jedoch, dass die selbstbeweglichen Fahrzeuge für die allgemeine praktische Verwendung noch

durchaus im Zeichen des Versuches stehen. Für die mit Akkumulatoren betriebenen Fahrzeuge kommen als Versuchsorte nur Newyork, London, Paris und Berlin in Betracht. In Newyork bemüht man sich seit 1895 um die elektrischen Wagen. Am Schlusse des vorigen Jahres wurden dort zwölf zweisitzige Akkumulatorendroschken für den allgemeinen Verkehr eingestellt, bei denen der Kutscher hinter den Fahrgästen sitzt. Der Erfolg war günstig, und die Unternehmer beabsichtigen, allmählich hundert Wagen in Betrieb zu stellen. Leider kann man aus den Newyorker Erfahrungen nichts über die wirthschaftliche Seite der Angelegenheit lernen. Die Newyörker benutzen fast ausschliesslich die Pferde- oder elektrischen Bahnen, und der Fahrpreis der verhältnissmässig wenigen Droschken stellt sich zehn bis zwölf Mal höher als bei uns. Man empfindet deswegen dort auch nicht die Kostspieligkeit der elektrischen Droschken. Auch in London wurden um die gleiche Zeit ein Dutzend elektrischer Fahrzeuge, die ihren Leiter vorn haben, der öffentlichen Benutzung übergeben. Zugleich bemüht sich die Cabkompagnie seit drei Jahren etwa um die Herstellung eines Akkumulatorenomnibus. Von den verschiedenen Modellen ist während dieser Zeit von den Zeitungen häufig berichtet worden. Man kann aus den zeitraubenden Versuchen ganz gut erkennen, wie schwierig es sein dürfte, ein grosses gewichtiges Akkumulatorenfahrzeug, das einen wirklich wirthschaftlichen Betrieb zulässt, zu bauen. Alle Nachrichten, die die Begründung elektrischer Omnibusgesellschaften melden, müssen mit grosser Vorsicht aufgenommen werden. In Paris sind es, wie schon bemerkt, hauptsächlich die sporttreibenden Kreise, die ihre Aufmerksamkeit den selbstbeweglichen Fahrzeugen zugewendet haben. Man bevorzugt hier die mit Benzin betriebenen Wagen. Das hat zu dem Witzwort geführt: das Bois de Boulogne rieche nur noch nach Benzin und Petroleum. Die Akkumulatorenwagen treten fast ganz zurück. Als vor kurzem der mitteleuropäische Motorverein ins Leben trat, wurden mehrere Benzinmotorwagen in Berlin ausgestellt, die sehr Erfreuliches leisteten. So führte z. B. die Daimler Motorengesellschaft in Cannstatt einen für vier Personen bestimmten Motorwagen vor, der Geschwindigkeiten von 5, 10, 15 und 20 km je nach Belieben in der Stunde entwickeln kann. Er vermag vorwärts und rückwärts zu fahren und Steigungen von 15 : 100 zu nehmen. Sein Gesammtgewicht mit den Heizvorrichtungen und der doppelten Bremse beträgt 1150 kg. Nicht minder bemerkenswerth waren die Benzinwagen von Benz in Mannheim und Langemann in Dessau für zwei und drei Personen. Der Betriebspreis eines französischen Benzinfahrzeuges für zwei Personen stellt sich im Mittel etwa auf 0,46 Frcs. für das Kilometer, wenn man die vielfachen Ausbesserungskosten nicht mit in Rechnung zieht.

— Bekanntlich hat die Electrical Cab Company in London dem Publikum **elektrische Selbstfahrerdroschken** für den Tarif der gewöhnlichen Droschken zur Verfügung gestellt. Der „Moniteur des chemins de fer“ bringt einige nähere Mittheilungen über die Einrichtung dieser Fahrzeuge.

Danach haben die zweisitzigen Cabs Kupeeform und ruhen auf 4 Rädern mit hohlen Gummireifen. Das Innere ist sehr elegant mit Leder ausgeschlagen und elektrisch beleuchtet; die Sitze haben Sprungfedern. Der Führer hat vorne seinen Platz und ist nicht umgeben von so zahlreichen Handgriffen und Kurbeln, die sonst das unvermeidliche Zubehör der Selbstfahrer zu sein pflegen. Zur Rechten des Führersitzes befindet sich ein kleines Lenkrad, welches auf das erste Räderpaar einwirkt und zur Linken ein einfacher Hebel zur Regelung der Fahrt. Die verschiedenen Stellungen des Hebels entsprechen verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten und zwar von 1 bis zu 10 Meilen (englisch) in der Stunde. Das Fahrzeug lässt sich auch rückwärts bewegen. Mittelst eines Pedals kann der Führer die Bremse in Thätigkeit setzen. Die bewegende Kraft wird von 40 Akkumulatorelementen erzeugt, die in einem Behälter unter dem Wagenkasten untergebracht sind und ohne neue Ladung für einen Weg von 50 Meilen (80 km) ausreichen. Die Auswechselung geschieht übrigens in 3—4 Minuten mit hydraulischen Apparaten, die in den grossartig ausgerüsteten Werkstätten der Gesellschaft aufgestellt sind. Der Motor von 3 PS wirkt auf eine Welle, deren Bewegung durch Getriebe und Ketten ohne Ende auf die beiden Hinterräder übertragen wird.

Die Engländer sind von den neuen Fahrzeugen zwar entzückt und finden dieselben den Petroleumselbstfahrern weit überlegen, weil an diesen das Zittern und der üble Geruch unangenehm empfunden wird; indessen scheint die Gesellschaft bei dem gewöhnlichen Droschkentarif nicht ihre Rechnung zu finden und wird gezwungen sein, die Preise zu erhöhen. Das wird aber die allgemeinere Einführung der elektrischen Droschken voraussichtlich verzögern.

— Aus Galatz wird dem „Hamb. Corresp.“ geschrieben:

Auf der **Donau** hat sich seit einiger Zeit ein erbitterter **Wettkampf der verschiedenen Dampfschifffahrtsgesellschaften** entsponnen, der demnächst seinen Höhepunkt erreichen dürfte. Nicht weniger als drei Nationen kämpfen um die Personen- und Güterbeförderung auf dem Flusse: Rumänen, Oesterreicher und Russen. Die rumänische Regierung hat kürzlich der rumänischen Dampfschifffahrtsgesellschaft eine grosse Subvention zum Bau neuer Schiffe gewährt; die russische Schwarzmeer- und Donaudampfschifffahrtsgesellschaft beabsichtigt ebenfalls ihren Wirkungskreis auszudehnen und die ganze schiffbare Donau zu befahren. Der österreichische Lloyd will in Donauhäfen Ladung nach allen Welttheilen einnehmen. Von drei neuen regelmässigen Linien soll eine von Odessa nach Galatz und Braila über Sulina führen, die zweite von Konstantinopel nach Galatz und Braila, die dritte von Batum nach Galatz. Da die grossen Seedampfer den Verkehr auf der oberen Donau nicht überall besorgen können, hat der österreichische Lloyd mit der österreichisch-ungarischen Donaudampfschifffahrtsgesellschaft einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem Güter und Reisende des Lloyd von Galatz aus mit Dampfern dieser Gesellschaft befördert werden sollen.

Bücherschau.

Ueber die Planté-Akkumulatoren. Von Dr. P. Schoop. Mit 28 Abbildungen. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke. 1898. Preis 1 ℳ. (Sammlung elektrotechnischer Vorträge. Unter Mitwirkung zahlreicher Fachgenossen herausgegeben von Professor Ernst Voit. 1. Band, 4. Heft.)

Die Akkumulatoren haben in den letzten Jahren eine solche Vervollkommnung erfahren, dass ihre Anwendung immer ausgedehnter wird. Im Betrieb der Kraftstationen haben sie eine ausserordentliche Bedeutung gewonnen, insofern sie eine bessere Ausnutzung der Maschinenkraft ermöglichen, als sogen. Pufferbatterien und Stromstösse und Ungleichheiten im Gange der Maschinen ausgleichen, bei Mehrleitersystemen die Rolle der Ausgleicher übernehmen usw. In mobilen Betrieben — abgesehen von der Zugbeleuchtung, die durch die Akkumulatoren eine wesentliche Verbesserung erfahren hat — haben sie indessen noch nicht ungetheilten Beifall gefunden.

Die vorliegende beachtenswerthe Arbeit des auf dem Gebiete des Akkumulatorenwesens bekannten und verdienten Verfassers behandelt nur die sogen. Planté-Akkumulatoren im Gegensatz zu den Faure-Akkumulatoren, eine Unterscheidung, die zwar jetzt, nach dem Erlöschen des Faure-Patents, ihre Bedeutung zum grossen Theil eingebüsst hat, aber hier insoweit beibehalten ist, als in der Zusammenstellung diejenigen Platten für Akkumulatoren beschrieben sind, „die sich für die Kapazitätsgebung auf chemischem Wege eignen, ohne dass sie mit Bleioxyden oder Bleisalzen auf chemischem Wege behaftet würden. In Verbindung damit sind diejenigen Verfahren angeführt, nach denen diese Elektroden mit der nöthigen Kapazität oder Aufspeicherungsfähigkeit versehen werden.“ Der Verfasser war vielfach auf eigene Aufnahmen und Beobachtungen angewiesen, weil die Fabriken Werth auf Geheimhaltung der elektrochemischen Vorgänge legen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Bezeichnung von Stationen.

Die im hiesigen Bezirke an der Strecke Köln-Trier gelegene Station Hillesheim hat die Bezeichnung „Hillesheim (Eifel)“ erhalten. (458)

St. Johann-Saarbrücken, den 17. Febr. 1898.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Wegen Unfahrbarkeit der Strecke ist der Betrieb zwischen Hämelerwald und Schwiecheldt bis auf weiteres eingestellt.

Der Güter- wie Personenverkehr bis Schwiecheldt ist daher über Hildesheim zu leiten. (458a)

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Die Wasserumschlagstelle zu Pöpelwitz wird für den Verkehr mit ver-

schiedenen Frachten am 22. d. Mts. und für den Kohlenumschlag am 1. März d. J. eröffnet. Die Wasserumschlagstelle am Oderhafen hierselbst bleibt noch geschlossen.

Breslau, im Februar 1898. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Krettnich für den Stückgutverkehr. Am 20. Februar 1898 wird die an der Strecke Wemmetsweiler-Nonnweiler gelegene Haltestelle Krettnich für den Stückgutverkehr eröffnet.

St. Johann-Saarbrücken, 17. Febr. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (460)

Die mit Einführung des neuen Seehafenausnahmetarifs für Schiffsbaueisen im Binnenverkehr verbundenen Frachterhöhungen erhalten erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Oldenburg, den 17. Februar 1898. (461)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März d. J. kommen für den Versand von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets im Verkehr von Lauterburg Hafen, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf nach Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, der süddeutschen Nebenbahnen und der pfälzischen Eisenbahnen, ferner im Verkehr von den badischen Stationen Mannheim, Rheinau und Maxau, sowie von den pfälzischen Stationen Ludwigshafen a/Rhein, Maximiliansau und Speyer Hafen nach Stationen der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburgbahn ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Versandstationen.

Strassburg, den 15. Februar 1898. (462)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. In das Heft 2, erste Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife (Ruhrkohlen- etc. Verkehr nach der Ostschweiz) wird die Station Vogelheim des Direktionsbezirkes Essen mit gleichen Frachtsätzen und Entfernungen, wie sie für Berge-Borbeck bestehen, mit Wirkung vom 20. Februar 1898 aufgenommen.

Karlsruhe, den 16. Februar 1898. (463)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossherzogl. bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Unter Aufhebung der bisherigen Frachtsätze der Abtheilungen a und b des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr kommen mit Wirkung vom 20. Februar 1898 anderweite, ermässigte Ausnahmefrachtsätze von den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a. M., Gustavsburg, Ludwigshafen und Mainz, sowie von den Stationen Darmstadt, Germersheim, Kaiserslautern, Landau, Landstuhl und Neustadt a. d. Haardt nach den Uebergangsstationen zur Schweiz zur Einführung. Diese Ausnahmefrachtsätze gelten nur für Sendungen bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg mit einem Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen und kommen für solche Sendungen in Anwendung, welche zur Ausfuhr nach der Schweiz, sowie nach Frankreich oder Spanien auf einer der betreffenden Uebergangsstationen einer zollamtlichen Behandlung unterworfen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 19. Februar 1898. (464)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Gruppentarif V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, thüringisch-hessisch-sächsischer und thüringisch-hessisch-bayerischer Verbandsgütertarif, mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3, Militärbahnstaatsbahntarif, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Staatsbahnvieh- etc. Tarif. Am 24. Februar d. J. wird die zwischen Weimar und Mellingen gelegene diesseitige Haltestelle Oberweimar für die Abfertigung von Eil-, Frachtstück- und Wagenladungsgütern sowie von lebenden Thieren eröffnet und in die vorbezeichneten Tarife einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Soweit nicht bereits Entfernungen bezw. Frachtsätze für Oberweimar in den vorbezeichneten Tarifen enthalten sind, werden der Frachtberechnung bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen die Entfernungen der Station Weimar zuzüglich 5 km, bezw. der Station Mellingen zuzüglich 4 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebende niedrigste Gesammtentfernung zur Anwendung kommt.

Erfurt, den 18. Februar 1898. (465)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 tritt im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) für die Beförderung von Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Versand von Grube Vaterland nach Polzin ein Ausnahmefrachtsatz in Kraft.

Derselbe beträgt 0,52 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 18. Februar 1898. (466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr. Die für Lübeck und Warnemünde im Verkehr mit Lichtenfels zum 1. d. Mts. im niederdeutschen Verbande eingeführten Ausnahmesätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren kommen gleicherweise auch im norddeutsch-bayerischen Verkehr zur Anwendung.

Hannover, den 18. Februar 1898. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. Zum Tarif ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches von unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich bezogen werden kann. Dasselbe enthält Berichtigungen der im Tarif enthaltenen Druckfehler.

Direktion (468H&V)

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband. Für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und Frankreich und darüber hinaus in Ladungen von 10 000 kg kommen vom 20. d. Mts. ab anderweite ermässigte Frachtsätze in Anwendung, worüber bei den Tarifstationen näheres zu erfahren ist. Die für Ladungen von 5 000 kg bisher bestandenen Sätze kommen am 1. Mai d. J. in Wegfall.

Hannover, den 17. Februar 1898. (469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März 1898 gelangt der Nachtrag 6 zum Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — zur Einführung.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Domslaff, Goddentow-Lanz und Strebelow und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen und Berichtigungen.

Soweit durch Berichtigungen einzelne Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Mai 1898 ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Bromberg, den 16. Februar 1898. (470)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Wirkung tritt für die Beförderung eiserner Maschinen und Maschinentheile als Frachtstückgut zwischen Berlin Anh.-Dresd. Bhf. und Baden i. d. Schweiz ein direkter Frachtsatz von 885 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 17. Februar 1898. (471)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr über Elsass-Lothringen.) Zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz von Deutschland nach Frankreich tritt am 1. März der Nachtrag VIII in Kraft (gratis).

Strassburg, den 14. Februar 1898. (472)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 1. März 1898 treten im ostdeutsch-österreichischen Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 und 3 vom 1. November 1897 für Schwefelsäure zur Ausfuhr nach Oesterreich bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von	
	Morgenroth	Rosdzin
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Brünn K. F. N. B. .	115	114
Lettowitz St. E. G. .	125	129
M.-Ostrau K. F. N. B.	43	42
Wien K. F. N. B., Floridsdorf K. F. N. B. . . .	122	121
Wien Donauuferbahnhof K. F. N. B.	124	123
Wien Südbahn transito	129	128

Breslau, den 16. Februar 1898. (473)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Rappenau Saline wird vom 1. März d. J. ab mit den

für Rappenau bestehenden Frachtsätzen in den direkten Verkehr aufgenommen.
Hannover, den 1. Februar 1898. (474)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher und oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr. Zu den vom 1. April 1895 bezw. 1. Januar 1896 an gültigen Tarifen treten am 1. März d. J. die Nachträge 13 und 8 in Kraft.

Dieselben enthalten unter anderen anderweite Entfernungen für die an der Strecke Leinefelde-Gotha usw. und Seitenlinien belegenen Stationen, einen neuen Ausnahmetarif für Blei in Blöcken, Sätze für Braunkohlen-Darrsteine ab Mückenberg, anderweite Artikelverzeichnisse usw. für Schiffsbaueisen und für Thüringer Waldartikel.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen demnächst zu beziehen.

Inzwischen ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.
Hannover, den 17. Februar 1898. (475)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt unter Aufhebung
a) des Gütertarifs für den Saarbrücken-pfälzischen Verkehr vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen,
b) der im Heft I des rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandes — Abthl. E Güterverkehr mit den pfälzischen Eisenbahnen — vom 1. Juli 1890 für eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze

ein neuer Gütertarif in Kraft.

In denselben sind sämmtliche Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und der pfälzischen Eisenbahnen einbezogen.

In den neuen Tarif sind nachrichtlich als Anhang die Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit Stationen der schmalspurigen Lokalbahnen Dannstadt-Ludwigshafen a. Rhein-Frankenthal-Grosskarlbach aufgenommen worden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Preis des Tarifs 1,10 ℳ. (476)
St. Johann-Saarbrücken, 23. Februar 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März 1898 werden die im Ausnahmetarif Nr. 28 des badischen Gütertarifs für Schaffhausen transit bestehenden Frachtsätze auch auf Schaffhausen loco übertragen.
Karlsruhe, den 18. Februar 1898. (477)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die Station Rombach der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen wird mit Gültigkeit vom 25. Februar l. J. mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III b in das Tarifheft II B (Verkehr mit der Ostschweiz) einbezogen.

Die direkten Taxen ergeben sich durch Anstoss von 37 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze des Spezialtarifs III b für die Station Zabern.
Karlsruhe, den 18. Februar 1898. (478)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarife Theil II Heft Nr. 1 und 3 vom 1. Februar 1897. Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen ab der Station Zell am See der k. k. österr. Staatsbahnen direkte Ausnahmefrachtsätze für Eis in ganzen Ladungen zur Einführung und zwar sind hierfür bis auf weiteres die direkten Frachtsätze für Innsbruck des Klassentarifs Theil II Heft 3, gekürzt um 4 ₰ für 100 kg, anzuwenden.

Gleichzeitig gelangt zum Heft Nr. 1 ein direkter Eisausnahmefrachtsatz Zell am See-Bruchsal zu 1,30 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Die sämmtlichen Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Eisenbahnwagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den einzelnen Eisenbahnwagen und Frachtbrief.
München, im Februar 1898. (479)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Holz zwischen Kuchl und Uebersee direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, im Februar 1898. (480)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-belgischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt zum bayerisch-belgischen Gütertarif der Nachtrag XIV in Kraft.

Derselbe enthält:
1. einen erweiterten Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren;
2. einen besonderen Ausnahmetarif für Malz und Gerste zur Ausfuhr von Bayern nach Belgien;
3. Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 18. Februar 1898. (481)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 gelangen im obbezeichneten Eisenbahnverbande nachstehende Nachträge zur Einführung:

1. Der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1895 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Leichen zwischen Wien I (K. E. B.) Westbahnhof und Avricourt (Deutsch-) Station und Grenze, enthaltend Aenderungen der Bestimmungen.
2. Der Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von lebendem Wild in Eilfracht zwischen Wien I (K. E. B.) Westbahnhof und Paris, enthaltend: Aenderung des Titelblattes und der Tarifbestimmungen, sowie eine Stationsnamenänderung.
3. Der Nachtrag III zu dem vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft nach Delle transit etc., enthaltend: Routenänderung in den Tariftabellen.
4. Der Nachtrag IV zu dem vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen etc. nach Delle trans. etc., enthaltend: Routenänderung in den Tariftabellen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes für das Stück erhältlich.
Wien, am 15. Februar 1898. (482)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar.-rumänischer Eisenbahnverband. Abänderung der im Ausnahmetarife Nr. 41 enthaltenen Frachtsätze ab Hatna trans. für Sendungen von Russ.-Moldawitza. Mit Wirksamkeit vom 15. April d. J. werden die im Ausnahmetarife Nr. 41 (für Nutzholz und Schwellen) des österr.-ungar.-rumänischen Eisenbahnverbandes (IV. Nachtrag, gültig vom 1. März 1897, zum Tariftheil II, Heft 1 vom 1. Januar 1895) im Stationstarife (A) bei der Station Hatna transit unter a) angeführten Frachtsätze beider Abtheilungen (a und b) dieses Ausnahmetarifes für Sendungen von Russ.-Moldawitza nach Braila, Galati und Jasi transit (für Odessa) aufgehoben.

Von diesem Zeitpunkte an finden die daselbst unter b) angeführten Frachtsätze für Sendungen von den übrigen Stationen der Lokalbahn Hatna-Kimpolung ab Hatna transit auch auf die von Russ.-Moldawitza herrührenden Sendungen Anwendung.
Wien, am 17. Februar 1898. (483)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr. Einbeziehung einiger Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 werden die Stationen Anzenkirchen, Burghausen und Hammerau der königl. bayerischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Januar 1897 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc., einbezogen und sind auf Seite 15 ff. des bezüglichen Tarifes in die Schnitttafel B unter „1. Stationen der kgl. bayer. Staatseisenbahnen“ mit nachstehenden Frachtsätzen und Entfernungen aufzunehmen:

Schnitttafel B.

Kilometer	Gruppen-Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a	b	c
			Getreide etc.	Mais	Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennig		
793	I	Anzenkirchen .	240	219	—
813	I	Burghausen . .	252	227	245
768	I	Hammerau . .	222	202	221

Wien, am 16. Februar 1898. (484)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Einbeziehung einiger Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 werden die Stationen Bransdorf, Olmütz Stadt und Olmütz Neugasse der k. k. österr. Staatsbahnen in den vom 1. Januar 1896 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc. mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von																	
	Brody (Bhf.) trs.				Granica trs. bezw. Szczakowa trs.		Husiatyn trans.		Nadbrzezie Landgspltz trans.		Nowosielitza (Bhf.) trans.				Podwoloczyska (Bahnhof) trans.			
	A*)		B*)								A*)		B*)		A*)		B*)	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a†)	b†)	a	b	a	b	a	b	a	b
	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.
	pro 100 kg in Hellern																	
Bransdorf . . .	246	234	194	193	91	74	308	299	192	192	302	294	249	233	269	264	226	213
Olmütz Stadt .	263	263	211	211	108	108	325	325	209	209	319	319	269	269	286	286	243	243
Olmütz Neugasse	263	263	211	211	108	108	325	325	209	209	319	319	269	269	286	286	243	243

*) Ueber die Anwendung der unter A und unter B angesetzten Frachtsätze siehe Bestimmungen Seite 6 des Haupttarifes unter II/2 bezw. Seite 3 des Nachtrages III hierzu unter I/1.

†) Für Sendungen in loser Schüttung ermässigen sich die Frachtsätze um 4 Heller pro 100 kg.

Wien, am 16. Februar 1898. (485)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Kaiserstuhlbahn. Am 1. Januar 1898 gelangte Nachtrag I zum Lokaltarif vom 15. Dezember 1894 zur Einführung. Die darin enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, am 17. Februar 1898. (RM486)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

1. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen a. d. Ruhr, Hannover, Köln und Münster i. W. und Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, gültig vom 1. August 1896.

2. Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Münster i. W. und Stationen der Georgsmarienhütteneisenbahn, gültig vom 1. März 1897.

An Stelle der Besonderen Bestimmung 2 zu § 12 der Verkehrsordnung in den vorstehend bezeichneten Tarifen tritt mit sofortiger Gültigkeit folgende Vorschrift in Kraft:

2. Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres, wie folgt, festgesetzt:
   a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
   b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
   c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Vorstehende in die Tarife aufzunehmende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Münster i/W., den 17. Februar 1898. (487)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten königlich preussischen Eisenbahndirektionen und der Direktionen der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Georgsmarienhütteneisenbahn.

Zum Tarif für den preussisch-oldenburgischen Personenverkehr vom 1. April 1895 tritt am 1. nächsten Monats der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neben einigen, grösstentheils bereits auf dem Verfügungswege eingeführten Tarifsätzen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, nach welchen die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer zu dem Oster, Pfingst- und Weihnachtsfeste im direkten Verkehr zwischen preussischen und oldenburgischen Stationen bis auf weiteres in derselben Weise wie im Binnenverkehr der preussischen Staatsbahnen verlängert wird.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Oldenburg, den 17. Februar 1898. (488)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der für die Strecke Jablonowo-Riesenburg mit Abzweigung Freystadt-Marienwerder nöthigen Thon- resp. Cementrohre soll sofort vergeben werden.

Es sind erforderlich:
- 1250 lfd. m 0,30 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
- 45 lfd. m 0,40 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
- 120 lfd. m 0,50 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
- 58 lfd. m 0,60 m l. W. Thon- oder Monierrohre.

Die Anlieferung hat theilweise nach Bahnhof Jablonowo, Lessen, Riesenburg und Marienwerder zu erfolgen.

Für die Lieferung sind die Bedingungen der preussischen Staatsbahnverwaltung maassgebend.

Die Offerten sind franco Waggon der obigen Bahnstationen möglichst sofort zu richten an (489)

Die Bauleitung Freystadt (Westpr.).

Anzeigen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Handgeschmiedete Schienennägel
liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

Ingenieur

gesucht für die technische und kommerzielle Bearbeitung von **Kleinbahnprojekten**, gewandt im schriftlichen und mündlichen Verkehr mit Behörden und Interessenten. Alter nicht über 40 Jahre.

Offerten m. Zeugnissabschriften, Lebenslauf, Photographie und Gehaltsansprüchen zu richten an die **Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb, Frankfurt a. M., Kaiserstr. 4.**

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken - Revisions - und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 1
Kommandantenstr. 63/64.

F. A. Dörner,
Inhaber: **Anton Dörner,**
Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,
Leipzig-Stötteritz,
empfiehlt seine langjährig bewährten
1897 neumodellirten
Maschinen.
Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas
D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

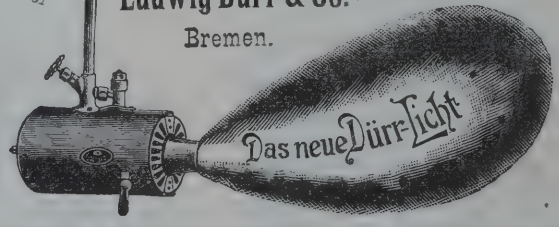
Bedeutende Preisermässigung.
Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht
***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.
Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.
Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

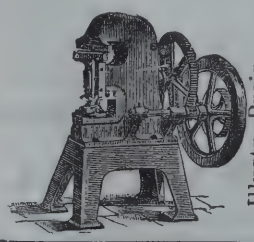


Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

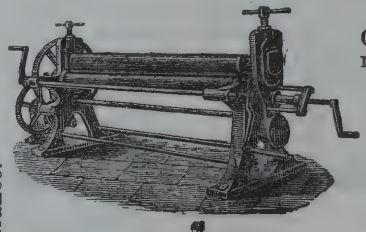
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

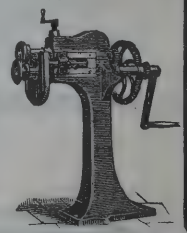
Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Dieser Nr. liegen Prospekte der Verlagsbuchhdl. von F. Hachfeld in Berlin u. der Cigarrenfabrik von F. W. Haase in Bremen B. bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 3.

Nr. 16. 1898

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Benthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Februar 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zur Reform der deutschen Personentarife.
Zur Tarifpolitik der preuss. Staatsbahnen gegenüber den Wasserstrassen.
Die Anbringung der Nothbremshebel.
Weltverkehrspolitik.
Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. — Deutsche Eisenbahntarifkommission. — Einnahmen der preuss.-hessischen Betriebsgemeinschaft. — Eisenbahndebatte im preuss. Herrenhause. — Berathung d. preuss. Eisenbahnetats. — Förderung des Baues von Kleinbahnen in Preussen. — Verhütung von Eisenbahnunfällen an Wegeübergängen. — Eilgutbeförderung auf den preussischen Staatsbahnen. — Verkehrsergebnisse der bayer. Staatsb. — Theilweiser Ausfall d. I. Wagenklasse in Sachsen. — Aachener Kleinbahnen. — Frankfurter Güter-E. — Eisenbahnunfall bei Herne. — Bayer. Eisenbahnerverband. — Regierungsbaumeister für den Kolonialdienst. — Lohnverhältnisse im Berliner Verkehrsgewerbe.
Oesterreich-Ungarn: Landtagsbeschlüsse. — Dalmatiner Bahnprojekte. — Südbahn, Obligationen, Konversion, Hotelanlagen. — Zustellung von Frachtgütern. — I. Wagenleihgesellschaft. — Fahrkartendruck-Apparat. — Schifffahrts-Uebereinkommen zw. Oesterreich u. Ungarn. — Erhöhung des Anfangsgehalts der ungar. Bahnaufseher. — Mátraer Lokalbahn. — Ausbau des donaurechtsseitigen (Ofner) Strassenbahnnetzes. — Budapester Strassen-E.
Vereins-Ausland: Schweizer Eisenbahnrückkaufsgesetz. — Tunnel durch d. Col di Tenda (Italien). — Bahnprojekt Gothenburg-Stromstad (Schweden). — Frankreichs Postdampfer zwischen Havre und Newyork. — Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten auf französ. Eisenb. — Direkte Bahnverbind. Petersburgs mit der sibirischen E. — Tarif für Uebersiedelung russ. Bauern nach Sibirien. — Aufbewahrung von Handgepäck auf russ. Stationen. — Aufbewahrung von Getreide auf der Rjäsan-Uralsker E. — Tarifkrieg amerikan. Bahnen. — Aegyptens Eisenbahnen nach dem Sudan. — Kongobahnen.
Allgemeines: Imprägnirung hölzerner Bahnschwellen. — Ein eleganter Salonwagen.
Bücherschau:
Staatseisenbahnen, Wasserstrassen u. d. deutsche Wirthschaftspolitik. — Handbuch für Stationsbeamte. — Statistik der Gesellschaftslehre. — Kursbuch u. internat. Reisekarte.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
2. Güterverkehr.
3. Verdingungen.
Anzeigen.

Zur Reform der deutschen Personentarife.

Eine Erwiderung.

„Nur keine Halbheiten!“ Unter diesem Zeichen möchte in Nr. 13 S. 193 d. Ztg. ein Heisssporn auf dem Gebiete der Personengeldermässigung — wie er sich selbst bezeichnet — eine baldige und radikale Reform der Eisenbahnpersonentarife durchgeführt sehen. Ich bin seinen frischen und lebhaften Ausführungen mit vielem Vergnügen gefolgt, war dann allerdings aber ganz überrascht, als der Aufsatz plötzlich zu Ende war. Herr S. hat eigentlich die Hauptsache, das für alle Freunde dieser Reform Wesentlichste, zu sagen vergessen; er macht nicht einmal eine Andeutung darüber, wie er sich denn eigentlich seine radikale Reform denkt, welches System, welche Sätze er für einen seinen Wünschen entsprechenden deutschen Personentarif vorschlägt. Die Maybach'schen Pläne von 1890 gehen ihm, wie es scheint, noch nicht weit genug; andererseits hält er die Abschaffung der IV. Wagenklasse für nicht mehr thunlich. Die in Holland, Russland, Belgien, Dänemark vorgenommenen Reformen entsprechen nicht seinen Idealen, er erachtet sie für ungeeignet zur Einführung in Deutschland. Auch für die badischen Kilo-

meterhefte und die württembergischen Landeskarten schwärmt er keineswegs. Am allerwenigsten aber hält er von den Ausführungen jenes gemässigten Tarifreformers, der sich in Nr. 69 S. 639 Jahrg. 1897 d. Ztg. zur deutschen Personengeldtarifreform geäussert hat. Also, was ungefähr Herr S. nicht will, das sagt er, und was er aber eigentlich will, das verschweigt er. Damit fällt für die Kritik jede Möglichkeit, etwaige radikale Vorschläge auf ihre finanzielle und betriebstechnische Ausführbarkeit, auf ihre wirthschaftliche Brauchbarkeit zu prüfen. Sie muss sich nothgedrungen darauf beschränken, zu untersuchen, ob es denn richtig ist, dass es in der Frage der Personentarifreform überall wieder gährt, ob sich Publikum und Fachleute über die Minderwerthigkeit und Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Zustände, in der That einig sind, und ob nur durch eine durchgreifende und radikale Reform diesen Missständen ein Ende gemacht werden kann. Ein paar nüchterne Worte hierüber mögen mir gestattet sein.

Zwei Vorwürfe werden gegen unsere deutschen Personentarife erhoben: Erstens, sie seien zu verworren, zu vielgestaltig, zu buntscheckig; zweitens, sie seien zu hoch. Prüfen wir einmal zunächst den letzteren Vorwurf. Die Durchschnittseinnahme für die Person und das Kilometer — einer der Maassstäbe für die Beurtheilung der Höhe der Tarife — schwankte im Jahre 1896/97 auf den verschiedenen deutschen Eisenbahnnetzen zwischen 2,72 ₰ (preussische Staatsbahnen) und 3,22 ₰ (bayerische Staatsbahnen), sie betrug bei sämmtlichen deutschen Eisenbahnen 2,83 ₰. Von den übrigen europäischen Festlandsstaaten haben nur Oesterreich-Ungarn mit 2,38 ₰ und die belgischen Bahnen mit 2,45 ₰ niedrigere Durchschnittssätze, die Einheitssätze der niederländischen, schweizerischen, französischen, der sämmtlichen skandinavischen Bahnen, auch die der englischen und nordamerikanischen Bahnen sind und zwar zum Theil erheblich, höhere. — Indessen nach Durchschnittssätzen allein lässt sich die einem Lande angemessene Höhe der Personentarife nicht beurtheilen. Man muss da mehr individualisiren. Und da finden wir, dass z. B. in keinem Lande der Welt regelmässige Fahrpreise für die untersten und ärmsten Bevölkerungsklassen so billig sind, wie in Norddeutschland die der vierten Wagenklasse zu 2 ₰ für die Person und das Kilometer, ein Satz, der für Arbeiter im Verkehr von ihren Wohnungen zur Arbeitsstätte, also für die wirthschaftlich und sozialpolitisch wichtigsten Reisen, sogar noch auf die Hälfte, 1 ₰ für die Person und das Kilometer, herabgesetzt ist, für die Massenbeförderung von Arbeitern in Gesellschaft von mindestens 30 Personen 1,5 ₰ für die Person und das Kilometer beträgt. Demgegenüber beträgt auf den Londoner Eisenbahnen der Durchschnittssatz für Beförderung der Arbeiter in den billigsten Arbeiterzügen 1,7 ₰ für das Personenkilometer, und die Benutzung dieser Züge ist an allerlei erschwerende Bedingungen geknüpft.*) Ferner die Preise der Stadtbahn-, der Vorortszüge in Berlin sind so niedrig wie nirgendwo. Die Londoner Vorortsbahnen erheben die drei- bis vierfachen Gebühren. Auf den Newyorker Hochbahnen beträgt der Einheitspreis 21 ₰ für die Person, ist also höher, als die durchschnittlichen Sätze der Stadt- und Ringbahn (auf der Stadtbahn 17,2 ₰ in 2. Klasse, 11,6 ₰ in 3. Klasse, auf der Ringbahn 18,5 und 11,7 ₰), und Zeitkarten sowie ermässigte Arbeiterkarten gibt es dort überhaupt nicht. Die auf den meisten deutschen Bahnen für allgemeine Zeitkarten erhobenen Preise sind ausserordentlich niedrig, für den Erholungsverkehr der Grossstädter sind die billigen Sonntagskarten eingeführt. Und endlich, auch unsere Normalsätze können den Vergleich mit denen anderer Länder sehr wohl aushalten. — Ein Beweis dafür, dass die deutschen Personentarife dem Reisebedürfniss der Bevölkerung im allgemeinen genügen, ergibt sich aus der von Jahr zu Jahr fortschreitenden Vergrösserung des Personenverkehrs, einer Vergrösserung, die mit der anderer Länder vollkommen Schritt hält. Nur einige wenige Zahlen mögen dies beweisen. Die Gesammtzahl der auf den preussischen Staatsbahnen gefahrenen Personen ist von 1892/93 bis 1896/97 von 324,5 auf 436,7 Millionen, die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer von 7 894 auf 10 333 Millionen; die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 234,8 auf 290,6 Millionen Mark gestiegen. Auf das Kilometer Betriebslänge wurden auf den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1889/90 265 323 Personenkilometer, im Jahre 1896/97 384 566 Personenkilometer gefahren. Diese letztere Zahl stellte sich in den Jahren 1895 (1895/96), für welche Jahre erst vollständige Zahlen auch anderer Bahnen vorliegen, auf den preussischen Staatsbahnen auf 357 800, im Durchschnitt aller deutschen Bahnen auf 315 514, auf den österreichisch-ungarischen Bahnen auf 204 575, den niederländischen Bahnen 259,109, den belgischen 213 593, den französischen 273 315. Für die englischen Bahnen, die bekanntlich Personenmeilen nicht veröffentlichen, lassen sich diese Zahlen nicht ermitteln. Hiernach ist die Verkehrsdichtigkeit auf den preussischen und deutschen Bahnen eine grössere, als auf allen anderen Bahnen des europäischen Festlandes, in Deutschland wird die Verkehrsdichtigkeit der preussischen Staatsbahnen nur übertroffen durch die der sächsischen Staatsbahnen (1896: 418 858 Personenkilometer auf das Kilometer).

Lässt sich solchen Thatsachen gegenüber wirklich die Behauptung aufrecht erhalten, dass unser Personenverkehr gehoben werden müsse durch eine möglichst radikale und durchgreifende Reform der Tarife nach unten hin?

Ueber die finanziellen Bedenken gegen eine gründliche Ermässigung der Personentarife setzt sich Herr S. leichten Herzens hinweg. Er meint zwar, wenn die Freunde der im Jahre 1890 geplanten Tarifreform sich dahin ausgesprochen hätten, dass die damals befürchteten Millionenausfälle sehr schnell eingebracht sein würden, so habe ihnen der Erfolg, die glänzende finanzielle Entwickelung der preussischen Staatsbahnen in den letzten Jahren, vollkommen Recht gegeben. — Aber mit Verlaub — diese Beweisführung stimmt doch wohl nicht ganz. Die Befürworter jener Tarifreform glaubten, dass die rechnungsmässigen Ausfälle (damals waren diese auf 35 Millionen Mark jährlich geschätzt) nicht voll erreicht und dass infolge von Verkehrsvermehrung die Mindereinnahmen der ersten Jahre bald wieder ausgeglichen sein würden. Für diese Annahme beweisen die finanziellen Ergebnisse der vergangenen Jahre gar nichts, denn jene Tarifreform ist nicht eingetreten, die Tarife sind im wesentlichen unverändert geblieben. Die finanziellen Erfolge sind auch nicht bloss durch Vermehrung der Einnahmen aus dem Personen-, sondern vielmehr noch durch die aus dem Güterverkehr und ausserdem durch Verminderung der Ausgaben herbeigeführt. — Welchen Einfluss die Herabsetzung der Personentarife auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben, davon las ich vor kurzem im „Économiste français". Die — nicht entfernt so radikale — Herabsetzung der französischen Personentarife im Jahre 1892 hat in den ersten drei Jahren einen blossen Einnahmeausfall von insgesammt 48 Millionen Franken zur Folge gehabt, trotz bedeutender Vermehrung des Verkehrs, die wiederum erhebliche Mehrausgaben mit sich brachte. Auf diesen Vorgang würde sich Herr S. mit mehr Recht berufen können, er beweist aber leider das Gegentheil von dem, was Herr S. behauptet.

Nun meint Herr S. an einer anderen Stelle, wenn wirklich finanzielle Ausfälle aus einer radikalen Reform entstünden, so könne man ja nach einiger Zeit die Tarife wieder erhöhen! Ich möchte einmal sehen, welche Regierung in unseren Zeitläuften eine solche Erhöhung einmal ermässigter Tarife wagen könnte, wie sich die öffentliche Meinung zu einer solchen stellte, ganz abgesehen davon, dass sie doch nur für die Zukunft wirken könnte und die Mindereinnahmen vergangener Jahre niemals wieder eingebracht würden. Das Experiment einer Wiedererhöhung voreilig ermässigter Tarife hat man in Oesterreich ja machen können, weil der berühmte Kreuzerzonentarif sich sehr bald als ein zu arger Missgriff herausstellte. Aber da lagen und liegen die Sachen anders, als bei uns, die Staatsbahnen bringen die Zinsen ihres

*) Vgl. Edwards, Railway Nationalization (London 1898) S. 91 ff.

Anlagekapitals nicht auf. Freude hat weder die Bevölkerung noch die Regierung an dieser Rückwärtsreform erlebt.

Herr S. hat endlich auch das Bedenken unerörtert gelassen, dass eine Verkehrsvermehrung, wie sie erforderlich wäre, um die durch radikale Tarifermässigung herbeigeführten Mindereinnahmen auszugleichen, eine ganz grossartige Vermehrung der Ausgaben zur Folge haben muss. Es müssten zweifellos zahlreiche neue Züge gefahren, also neue Wagen und Lokomotiven beschafft, neues Personal usw. angenommen werden. Woher sollten wir nun z. B. diese Betriebsmittel heute und in der nächsten Zeit wohl nehmen? Unsere sämmtlichen deutschen Wagen- und Lokomotivbauanstalten sind auf lange Zeit hinaus mit Aufträgen über und über versehen. Der Verkehr ist jetzt schon ein so dichter, dass eine durch radikale Tarifermässigung künstlich und plötzlich herbeigeführte Steigerung zu den ernstesten betriebstechnischen Bedenken Anlass geben müsste. Dass ein solcher Verkehr nicht etwa lediglich durch bessere Ausnutzung der Wagen bewältigt werden könnte, darüber braucht man nach den unanfechtbaren Ausführungen Ulrich's (Personentarifreform und Zonentarif S. 41 ff.) kein Wort mehr zu verlieren.

Ich komme hiernach zu dem Ergebniss, dass zu einer grundstürzenden Ermässigung der Personentarife der deutschen Eisenbahnen zur Zeit kein Anlass vorliegt, dass eine solche von finanziellen und betriebstechnischen Gesichtspunkten aus vielmehr ernsten Bedenken begegnet.

Dagegen halte ich mit Herrn S. und dem Verfasser des mehr erwähnten Aufsatzes in Nr. 69 S. 639 Jahrg. 1897 d. Ztg. den zweiten Vorwurf gegen unsere deutschen Personentarife für wohl begründet, sie sind zu verwickelt, zu buntscheckig. Der Reformator muss sich also als seine Hauptaufgabe die stellen, die Tarife zu vereinfachen. Eine solche Vereinfachung ist allerdings nicht möglich, ohne dass man sich zu einem gewissen finanziellen Risiko entschliesst. Die gänzliche Vermeidung von Tariferhöhungen wird sich zwar kaum erreichen lassen, aber eine Vereinfachung etwa unter Heraufsetzung aller Ausnahmesätze auf die jetzigen Normalsätze würde mit Recht dem ernstesten Widerspruch begegnen.

Die Ausführungen des Herrn S. über die Unzuträglichkeiten, die lediglich durch die Vielgestaltigkeit unserer Personentarife für den Verkehr und die Verwaltung erwachsen, scheinen mir durchweg zutreffend. Die mit der Zeit eingeführten zahlreichen Ausnahmetarife sind eine Unbilligkeit für alle die Reisenden, die davon keinen Gebrauch machen können. Der Fahrkartenapparat ist ein ungemein schwer zu handhabender, die Kontrole lässt sich mit Sicherheit nicht mehr ausüben. Einen Punkt aber möchte ich noch besonders ergänzend hervorheben. Das Reklamationswesen hat im Personenverkehr einen Umfang angenommen, die Schreiberei unter den Verwaltungen (ich erinnere nur an die Rechnereien und den Schriftwechsel bei Reklamationen wegen nicht ausgenutzter zusammengestellter Fahrscheine) und mit dem Publikum belästigen das Personal auf das Aeusserste mit einer noch dazu meist recht unerquicklichen und nutzlosen Arbeit. Seitdem sich — mit Recht — insbesondere die Staatsbahnen grundsätzlich auf den Standpunkt gestellt haben, dass sie für Leistungen, die sie nicht gewährt haben, auch keine Zahlung verlangen und dass sie unentgeltlich auch die kleinsten, ohne Schuld der Verwaltung überhobenen Beträge erstatten, lassen es zahlreiche Reisende darauf ankommen, dass sie z. B. eine Rückfahrkarte in der festgesetzten Frist nicht ausnützen, ein Rundreiseheft nicht abfahren. Sie riskiren dabei ja nichts weiter, als dass sie später, wenn sie die Bedingungen für die ermässigten Fahrpreise nicht erfüllt haben, den vollen Preis zahlen. Und dann verfolgen sie auch ihre Ansprüche hartnäckig durch alle Instanzen. Ein grosser Theil der hiermit für die Eisenbahn verbundenen Belästigung würde wegfallen, wenn die Ausnahmetarife verschwunden wären, d. h. also die Rückfahrkarten, Sommerkarten, die Rundreisehefte, die zusammengestellten Fahrscheinhefte usw. Diese Ausnahmen aber kann man auch nach meiner Meinung nur beseitigen, wenn man die Preise der gewöhnlichen, regelmässigen Fahrkarten ermässigt. Ob man mit der Ermässigung bis ganz auf die Hälfte der jetzigen Rückfahrkarten heruntergehen kann, ob man für Schnellzüge höhere Preise, als für Personenzüge nehmen muss, das sind Fragen, die sich ohne eingehende, auch rechnerische Untersuchung nicht wohl entscheiden lassen. Andererseits aber wird man sich an den Gedanken gewöhnen müssen, dass gewisse Ausnahmen auch nach einer allgemeinen Reform bestehen bleiben. Eine Erhöhung z. B. der Arbeiterkarten, der Preise in den Stadtbahn- und den Vorortverkehren, der Schüler-, der allgemeinen Zeitkarten wird ebenso wenig möglich sein, wie es denkbar erscheint, dass die Preise der regelmässigen Fahrkarten auf den tiefen Standpunkt dieser Ausnahmesätze herabgedrückt werden. Einen theilweisen Ausgleich für die immerhin auch mit einer solchen Reform verbundenen Ausfälle wird man am besten wohl suchen in der Beseitigung des Freigepäcks unter gleichzeitiger Vereinfachung der Gepäckfracht und der Gepäckabfertigung. Denkt man sich — ich will diesen Gedanken nur hingeworfen haben — einen einfachen, zwei- bis dreistufigen Gepäcktarif mit Sätzen von 50 ₰ bis 1 ℳ für das Stück, so wird es auch angängig sein, das sogen. Handgepäck, das alle Reisenden so sehr belästigt, aus den Personenwagen in die Gepäckwagen zu schaffen; der Reisende würde dann der Verwaltung nicht viel mehr zahlen, als er jetzt für die Beförderung des Gepäckes an und in den Wagen dem Dienstmann an Trinkgeld gibt und der Sorge um das Gepäck überhoben sein. — Bei einer derartigen maassvollen Reform ist ein plötzlicher Aufschwung des Verkehrs und damit eine aussergewöhnliche Steigerung der Betriebsausgaben kaum zu erwarten, es ist im Gegentheil wohl anzunehmen, dass die Vereinfachung des Apparats, die Einschränkung des Reklamationswesens einen vortheilhaften Einfluss auf die Verminderung der Ausgaben der allgemeinen Verwaltung ausüben werden.

Mit solchen Vorschlägen ist ja nichts neues gesagt. Nachdem aber vor einigen Tagen in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses von sehr maassgebender Stelle erklärt ist, dass auch die preussische Staatseisenbahnverwaltung das Bedürfniss einer Vereinfachung der Personentarife anerkenne, und dass Verhandlungen darüber mit den übrigen deutschen Regierungen ins Auge gefasst seien, ist es doch vielleicht nicht ganz unnöthig, sich einmal wieder die möglichen Ziele einer maassvollen Reform in das Gedächtniss zu rufen. Flickwerk — das will gewiss niemand. Aber durch den Schlachtruf: „Nur keine Halbheiten!“ werden unerfüllbare Hoffnungen geweckt und eine maassvolle Reform nicht erleichtert, sondern erschwert. Qui trop embrasse — mal étreint. y.

Zur Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnen gegenüber den Wasserstrassen.

Die in den Verhandlungen des „Grossen Ausschusses des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“ vom 9. April 1897 über die „fortgesetzt gesteigerte Konkurrenzirung der grossen Wasserstrassen durch deutsche Staatseisenbahnen“ erhobenen Beschwerden sind bereits in der Nr. 71 d. Ztg. vom 11. September 1897 unter der Ueberschrift „Wettbewerb der Eisenbahnen gegenüber der Schifffahrt“ einer kritischen Würdigung unterzogen worden. Wie vorauszusehen, hatte sie sich der Anerkennung der Beschwerdeführer nicht zu erfreuen. In der Anmerkung zu einer Abhandlung über „Missgriffe in der Bildung von deutschen Eisenbahntarifen zu Ungunsten der Wasserstrassen und ihre vorläufige Heilung“, abgedruckt in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“, Heft 12 von 1897, S. 366 ff. wird eingewendet, dass man unterlassen habe, auf den

eigentlichen Kernpunkt der Sache näher einzugehen, der darin bestehe, dass es im höchsten Grade unbillig sei, wenn die staatliche Macht von Eisenbahnverwaltungen[1]) dazu benutzt werde, in den natürlichen Wettbewerb zwischen Wasser- und Eisenstrassen ohne Anlass zu Gunsten der letzteren einzugreifen; es sei auch nicht einmal versucht worden, die in der Versammlung vom 9. April 1897 vorgebrachten Thatsachen irgendwie in Abrede zu stellen. Auf diese Einwendungen soll in folgendem geantwortet werden:

Unzweifelhaft sind Eisenbahn und Wasserstrasse gleichberechtigte Faktoren im wirthschaftlichen Leben. Dem öffentlichen Interesse würde es geradezu widerstreiten, wenn das von beiden in einem bestimmten Gebiet betriebene Verkehrsgewerbe zu Gunsten des einen Theils monopolisirt würde. Die Allgemeinheit kann nur Nutzen davon ziehen, wenn beiden Theilen die Freiheit des gegenseitigen Wettbewerbs gewahrt wird. Zur Zeit des Privatbahnsystems hat man es für selbstverständlich gehalten, dass die Eisenbahn durch Bemessung ihrer Tarife nach den Schiffsfrachten an dem dem Wettbewerbe unterliegenden Verkehr so viel wie möglich theil zu nehmen suchte. Es ist ein unbilliges Verlangen, dass die Staatseisenbahnverwaltung sich jetzt aller Tarifmaassnahmen enthalten solle, die den Wasserverkehr zu beeinträchtigen geeignet seien. Die Staatseisenbahnverwaltung darf als Verwalterin des in den Eisenbahnen angelegten werbenden Staatsvermögens und als Hüterin der öffentlichen Verkehrsinteressen ihre Entschliessung über Tarifmaassnahmen, die der Allgemeinheit oder doch ausgedehnten wirthschaftlichen Kreisen des ganzen Landes Vortheil bringen, nicht von der Rücksichtnahme auf entgegenstehende Sonderinteressen eines einzelnen Erwerbszweiges abhängig machen.

Thatsächlich hat übrigens die Staatseisenbahnverwaltung von dem Recht einer direkten Konkurrenzirung der Wasserstrassen lediglich zum Zwecke des Wettbewerbs mit der Binnenschifffahrt bisher so gut wie keinen Gebrauch gemacht. Im Gegentheil sind die meisten der von den verstaatlichten Privatbahnen übernommenen Konkurrenztarife nach kürzerer oder längerer Zeit von ihr beseitigt worden. Ihre Tarifpolitik ist einzig und allein auf Hebung der allgemeinen Landeswohlfahrt gerichtet, und lediglich als Bethätigung dieser Politik sind u. a. die Bestrebungen anzusehen, durch zweckentsprechende Frachtermässigungen die Ausfuhr landwirthschaftlicher und industrieller Erzeugnisse und die Einfuhr von Roh- und Hilfsstoffen zu erleichtern, den deutschen Seehandel und die deutsche Rhederei in dem Kampf gegen den ausländischen Mitbewerb zu unterstützen und der nationalen Arbeit vermehrte Gelegenheit zu lohnendem Verdienst zu verschaffen. Dass hier oder da der Verkehr auf den nach den Seehäfen führenden Wasserstrassen von derart ermässigten Bahntarifen beeinflusst wird, soll ohne weiteres zugegeben werden. Eine — gelinde gesagt — arge Uebertreibung aber ist es, solche Tarife als „willkürliche“ und „gewaltthätige“ Tarifmaassnahmen der Staatsbahnen gegen die Wasserstrassen zu bezeichnen und von einem „Kampf bis auf's Messer“ zu sprechen, wie es in jener Versammlung und in späteren Veröffentlichungen der Schifffahrtsinteressenten geschehen ist.

Ist überhaupt der Vorwurf einer planmässigen Unterbindung des Wasserverkehrs begründet einer Regierung gegenüber, die seit Jahren Hunderte von Millionen Mark für die Verbesserung bestehender und den Bau neuer schiffbarer Wasserstrassen aufwendet? Und klingt die Beschuldigung einer willkürlichen und gewaltthätigen Tarifpolitik nicht befremdlich im Munde von Vertretern eines Verkehrsgewerbes, das an die den Eisenbahnen gesetzlich auferlegte Oeffentlichkeit und an die Pflicht der gleichmässigen Anwendung der Frachttarife gegenüber allen Verkehrtreibenden in keiner Weise gebunden und deshalb in der angenehmen Lage ist, alle Konjunkturen, als da sind vermehrtes oder vermindertes Angebot von Schiffsraum, grössere oder geringere Menge und Regelmässigkeit der Sendungen, Wechsel des Wasserstandes usw., jederzeit zu seinem Vortheil auszunutzen, die Frachten hochzuhalten, so lange es die Verhältnisse gestatten, und sie beliebig herunterzusetzen, sobald es zur Gewinnung von Transporten nöthig oder auch nur nützlich erscheint? . . . Welche beträchtlichen Schwankungen in den Schiffsfrachten vorkommen, darf als bekannt vorausgesetzt werden. Um ein einwandfreies Beispiel herauszugreifen, werden die Angaben eines Verkehrs der Elbschifffahrt in der Konferenz vom 9. April 1897 hier wiederholt, wonach die Wasserfracht für Kalisalze von Schönebeck nach Hamburg früher zeitweise nur 4 ₰ für 100 kg betragen hat, im Frühjahr 1897 auf 7 bis 8 ₰ stand, bei Wassermangel aber bis 25 ₰ hinaufgeht; steigt sie noch mehr, etwa auf 30 ₰, so kann, wie hinzugefügt wurde, die Konkurrenz der Bahn[2]) eintreten. Das sind Schwankungen in den Beförderungspreisen um mehr als 600 %! Von den Eisenbahnen aber behaupten die Vertreter der Schifffahrtsinteressen, dass sie mit ihren Tarifen „das ökonomisch wichtigste Gut, möglichste Beständigkeit in den Transportverhältnissen, sozusagen muthwillig zerstören“!

Zur Rechtfertigung der Behauptung, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung schon seit länger als 10 Jahren einen planmässigen Konkurrenzkampf gegen die Wasserstrassen führe, wurden in der Versammlung vom 9. April 1897 in erster Linie die Einfuhrtarife für Petroleum, Baumwolle, Farbhölzer, Rohtabak, Kolonialwaaren usw., die Ausfuhrtarife für Getreide und andere landwirthschaftliche Erzeugnisse, für Eisen, Blei und Zink, ferner andere Seehafenausnahmetarife für Güter des überseeischen Verkehrs, die kombinirten Eisenbahn- und Schiffstarife in den deutschen Levante- und Ostafrikaverkehren über Hamburg, der Eisenerztarif vom 1. Mai 1893, die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe, ja sogar der vom 1. September 1891 bis zum 1. August 1894 in Geltung gewesene Staffeltarif für Getreide und Mühlenerzeugnisse ins Feld geführt. Hinzu traten später in der Zeitungspolemik der von niederländischen Hafenstationen nach den rheinisch-westfälischen Hochofenbezirken geltende Ausnahmetarif für Eisenerz, der Wegebaumaterialientarif u. a. m.

Der „allererste Versuch“, und zwar auf dem Rhein, ist nach der Behauptung des Berichterstatters in der Versammlung vom 9. April 1897 anfangs der achtziger Jahre gemacht worden „im engsten Zusammenhange mit der Aufhebung der Freihäfen in Hamburg und Bremen. Die kommerzielle Herrschaft der beiden Hansastädte über den Südwesten sollte die Gegenleistung sein für den Verlust der zollpolitischen Selbständigkeit bis dahin.“ Diese Darstellung ist nicht zutreffend, denn schon viele Jahre früher hatten die rheinisch-westfälischen Bahnen, voran die Köln-Mindener Eisenbahn, ermässigte Ausnahmetarife von und nach den deutschen Nordseehäfen im Wettbewerb gegen die holländischen und belgischen Hafenplätze eingerichtet. Eine gleiche Tarifpolitik konnte die Staatseisenbahnverwaltung unter dem höheren Gesichtspunkte der Wahrung weitgreifender nationaler wirthschaftlicher Interessen nachdrücklicher fortsetzen. So verdanken die Ausnahmetarife für Petroleum, Baumwolle, Kolonialwaaren, Farbhölzer, überhaupt für Güter des überseeischen Verkehrs ihre Einführung und weitere Ausdehnung der Absicht, die deutschen Nordseehäfen in dem Wettbewerb mit den ausländischen (niederländischen, belgischen und französischen) Häfen zu unterstützen, den deutschen Handel und die deutsche Industrie vom Auslande unabhängig zu machen, die deutsche Seeschifffahrt zu stärken und der deutschen Arbeit erhöhten Verdienst zu bieten. So sollte durch die stark ermässigten Baumwollentarife — unter dem vollen Beifall der interessirten gewerblichen Kreise — erreicht werden, in

[1]) Gemeint sind die preussischen Staatsbahnen, die „moralisch doch wohl in erster Linie verantwortlich seien“.

[2]) Die Bahnfracht Stassfurt-Hamburg beträgt 67 ₰ für 100 kg, wenn die Kalisalze aber im Inlande als Düngemittel verwendet werden, 20 % weniger.

Bremen einen für sämmtliche Spinnereien Deutschlands ausreichenden leistungsfähigen Baumwollenmarkt zu schaffen.

Die Tarife für den deutschen Levante- und den deutschen Ostafrikaverkehr über Hamburg sind auf Anregung aus den Kreisen der deutschen Ausfuhrindustrie eingerichtet worden, um den Vertrieb deutscher Erzeugnisse vom deutschen Versand- bis nach dem überseeischen Bestimmungsorte auf Grund direkter ermässigter Frachtsätze für wichtige, dem Wettbewerb anderer Länder ausgesetzte Güter zu unterstützen. Es braucht nicht näher auseinandergesetzt zu werden, welche grossen Vortheile für die Exportindustrie und den Exporthandel darin liegen, dass die sämmtlichen, bis zum Bestimmungsort auflaufenden Beförderungskosten im voraus genau berechnet werden können. Die Tarife sind von den betheiligten Kreisen mit Dank und Anerkennung begrüsst worden, und die zahlreichen Anträge von Industrie- und Handelsvertretungen, das System der Durchfrachtentarife auch auf andere überseeische Länder auszudehnen, dürfte am besten beweisen, in wie hohem Maasse diese Tarife ihrem Zweck der Förderung der nationalen Arbeit entsprechen.[3])

Aehnlich verhält es sich mit den übrigen Seehafenausnahmetarifen, von denen namentlich diejenigen für Steinkohlen und Braunkohlenbriketts, für Eisen- und Stahlwaaren, für Blei, Zink usw. zur Unterstützung der inländischen Industrie in dem Wettbewerb gegen das Ausland eingerichtet bezw. von der Staatseisenbahnverwaltung weiter ausgebildet sind.

Auffallender Weise ist auch der Ausfuhrtarif für Getreide, Mühlenerzeugnisse usw. Gegenstand der Beschwerde, obwohl er am allerwenigsten als Kampftarif gegen den Wasserweg verdächtig sein sollte. Bekanntlich ist er nach Befürwortung durch den Landeseisenbahnrath im Interesse der Landwirthschaft eingeführt worden, um die Vortheile des Gesetzes, betreffend die Aufhebung des Identitätsnachweises für auszuführendes Getreide usw., auch den entfernter von den Ausfuhrhäfen liegenden inländischen Produktionsgebieten zugänglich zu machen. Später ist der Tarif, wie von vornherein im Landeseisenbahnrath befürwortet und bald darauf aus den Kreisen der Landwirthschaft und Mühlenindustrie ausdrücklich beantragt, auch auf die Ausfuhr über die Landgrenze nach dem südlichen und westlichen Ausland ausgedehnt worden.

Der Staffeltarif für Getreide und Mühlenerzeugnisse, der am 1. September 1891 wegen der ungenügenden inländischen Ernte und des von der russischen Regierung erlassenen Verbots der Getreideausfuhr eingeführt worden war und zum 1. August 1894 wieder aufgehoben wurde, war während seiner Geltungsdauer der regelmässige Tarif für diese Güter und galt als solcher im ganzen Lande für alle Verkehrsrichtungen, also auch von und nach den Flusshäfen.

Wegen des Eisenerztarifs vom 1. Mai 1893 ist die bald nach seiner Einführung erhobene Beschwerde wiederholt worden, dass die niederrheinischen Hochofenwerke, die mit Rücksicht auf den billigen Wasserbezug der Erze am Rhein errichtet worden seien und dafür den theureren Bezug der Kohlen und Koks in den Kauf genommen hätten, in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegen die im Hinterlande der Ruhr-Rheinhäfen direkt auf den Kohlen liegenden Hochofenwerke zurückgesetzt worden seien, weil man ihnen nicht eine Frachtermässigung nach dem Umschlagshafen Oberlahnstein bewilligt habe, von dem aus diese Hochofenwerke ihren Erzbedarf zu Wasser beziehen. — Bei der Beschwerde ist übersehen, dass bei der Bemessung der Frachtsätze nur die durchschnittlichen Verhältnisse der rheinisch-westfälischen Eisenindustrie zu Grunde gelegt werden konnten, und dass es nicht angängig war, die Verschiedenheiten zu berücksichtigen, die sich für einzelne Werke durch ihre grössere oder geringere Entfernung von den Kohlengruben und Wasserstrassen, durch eigenen Besitz von Kohlen- oder Erzgruben oder sonstige besondere Verhältnisse ergeben. Von einer Ausgleichung der Nachtheile, die den Werken am Rhein durch ihre verhältnissmässig grössere Entfernung von den Kohlenzechen denen im Innern des Ruhrbezirks gegenüber erwachsen, musste daher abgesehen werden. Ueberdies blieb der Umschlag der Erze in Oberlahnstein bei günstigen Schifffahrtsverhältnissen für die Werke am Rhein immer noch vortheilhafter, als der direkte Bezug mit der Eisenbahn zu den ermässigten Frachtsätzen des Ausnahmetarifs.

Auch der von den niederländischen Hafenstationen nach Rheinland-Westfalen geltende Ausnahmetarif für Eisenerz ist herangezogen und eine tarifmässig nicht bestehende Fracht Rotterdam-Oberhausen für 203 km von 25 ℳ 20 ₰ für 10 t einer Fracht Ruhrort-Oberhausen für 8 km = 9 ℳ 50 ₰ gegenüber gestellt werden, um zu beweisen, dass die preussischen Staatsbahnen „im Kampf gegen die Rheinstrasse“ für Rotterdam-Oberhausen einen Streckensatz von 1,24 ₰ für 1 tkm, für Ruhrort-Oberhausen dagegen 11,9 ₰ erhoben. Nun beträgt die Fracht Rotterdam-Oberhausen aber nach dem veröffentlichten Tarif 50 ℳ. Dass die niederländischen Bahnen eine Rückvergütung zu ihren alleinigen Lasten um fast die Hälfte dieses Betrages gewähren, haben die preussischen Staatsbahnen, die an diesem Vorgange finanziell und auch sonst geschäftlich durchaus unbetheiligt sind, selbstverständlich nicht zu vertreten. Für die preussischen Strecken sind in den Frachtsatz von 50 ℳ die gleichen Antheile eingerechnet, die sich auch im inneren Verkehr nach dem allgemeinen Eisenerztarif ergeben würden. Der Streckensatz der preussischen Staatsbahnen berechnet sich in ihrem Antheil an der tarifmässigen Fracht von 50 ℳ neben 6 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg durchschnittlich auf 2,17 ₰ für 1 tkm gegen 2,5 ₰ aus dem Frachtsatz der kurzen Strecke Ruhrort-Oberhausen nach Abzug der gleichen Abfertigungsgebühr und 1,5 ₰ Hafenfracht für 100 kg. Der reine Frachtsatz beträgt nämlich nur 8 ℳ und erst mit der Hafenfracht 9 ℳ 50 ₰ für 10 t. Also nicht 1,24 ₰, sondern 2,17 ₰ beträgt der Streckensatz für 1 tkm für die preussischen Staatsbahnen aus dem Frachtsatz Rotterdam-Oberhausen und nicht 11,9 ₰, sondern 2,5 ₰ aus dem Frachtsatz Ruhrort-Oberhausen. Von einem Kampftarif gegen die Rheinstrasse kann demnach auch hier nicht gesprochen werden.

Ebenso unbegründet sind die Beschwerden der Rheinschiffer darüber, dass der Wegebaumaterialientarif eingeführt sei, um der Rheinschifffahrt die Beförderung von Basaltkleinschlag von Linz nach Duisburg zum Umschlag nach Bochum, Steele und Dortmund zu entziehen. Der Tarif bezweckt die Förderung des Wegebaues im öffentlichen Interesse — „Herstellung und Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden befestigten ungepflasterten und nicht asphaltirten Wege-, auch Chausseeflächen“, wie es in den Anwendungsbedingungen heisst — und gilt im ganzen Lande ohne Beschränkung auf bestimmte Verkehrsrichtungen.

In neuester Zeit hat der sogenannte „Rohstofftarif für Kohlen“ den grössten Anstoss erregt. Er soll direkt gegen die Kohlenschifffahrt auf dem Rhein nach Mannheim gerichtet und deshalb als Staffeltarif vom Ruhrbezirk nach ganz Südwestdeutschland eingeführt, auch die Staffelung genau der etwa 350 km langen Rheinstrecke Ruhrort-Mannheim derart angepasst sein, dass erst jenseits dieser Entfernung der niedrige Streckensatz von 1,4 ₰ für 1 tkm berechnet wird! Diese Annahme ist völlig unzutreffend. Der Rohstofftarif besteht als ein allgemeiner, zwischen allen Staatsbahnstationen geltender Ausnahmetarif schon seit dem 1. Januar 1890 für landwirthschaftliche Roh- und Hilfsstoffe (gewisse Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben), deren Bezug und Absatz er erleichtern soll. Um diese Wirkung auch für weitere Entfernungen zu ermöglichen, ist von 350 km ab der Streckensatz auf 1,4 ₰ für 1 tkm schon damals ermässigt worden. Die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf andere

[3]) Siehe auch die Abhandlung über den deutschen Levantetarif in Nr. 89 S. 887 Jahrg. 1897 d. Ztg.

geringwerthige Güter des Massenverkehrs, speziell auf Kohlen, unterblieb bisher wegen des ungünstigen Standes der Staatsfinanzen und liess sich erst am 1. April 1897 ermöglichen. Für Kohlen erfolgte sie in der Form der bisher schon bestehenden, nur von den Grubenstationen aus geltenden Ausnahmetarife, weil hierdurch das Interesse der Eisenbahnverwaltung, den inländischen Kohlenabsatz zu erleichtern, erschöpft ist. Die Frachtermässigung gilt demnach seit dem 1. April 1897 von allen Kohlenbezirken nach allen Theilen des Landes, auch nach solchen, wo Wasserstrassen nicht bestehen. Wäre es die Absicht gewesen, die Kohlenschifffahrt auf dem Rhein von Ruhrort nach Mannheim lahmzulegen, so würde die Eisenbahn für ihre Konkurrenzstrecke von 350 km wohl nicht den regelmässigen Streckensatz des Spezialtarifs III mit 2,2 ₰, sondern gerade für diese Strecke einen erheblich ermässigten Satz berechnen.

Uebrigens sind die Ansichten über den Rohstofftarif für Kohlen auch bei den Schifffahrtsinteressenten getheilt. Von einem Vertreter der Oderschifffahrt wurde in der Versammlung vom 9. April 1897 der Rohstofftarif für eine wirthschaftliche Nothwendigkeit erklärt und darauf hingewiesen, wie durch ihn die Schifffahrt nach Stettin wieder etwas besser gestellt worden sei; der Tarif habe eine durchschnittliche Ermässigung von etwa 5 bis 6 ₰ für 100 kg nach den Umschlagsstellen gebracht, und infolge dessen sei die Schifffahrt mit dem Rohstofftarif durchaus nicht unzufrieden.

Wie weit der Wettbewerb gegen die Eisenbahn im Verkehre mit den Seehäfen für die Binnenschifffahrt in Anspruch genommen wird, zeigen drastisch folgende, bereits in dem Artikel „Wettbewerb der Eisenbahnen gegenüber der Schifffahrt (Nr. 71 d. Ztg. von 1897) angeführte Beispiele: Ein Vertreter der Elbschifffahrt führt Klage darüber, dass die Eisenbahn 100 kg Eisenwaaren des Spezialtarifs II für 1 ℳ 19 ₰ — das ist nicht etwa eine ermässigte, sondern die regelmässige Fracht des Spezialtarifs II — von Aschersleben nach Stettin (305 km) befördere bei einer Lieferzeit von 4 bis 5 Tagen, während die Umschlagsfracht einschliesslich Assekuranz über Magdeburg (Aschersleben-Magdeburg 56 km Bahnweg) insgesammt 1 ℳ 41 ₰ betrage bei einer Lieferzeit von 8 bis 10 Tagen; dass ferner Erdfarben von Wernigerode nach Stettin (221 km) auf der Bahn 61 ₰ Fracht für 100 kg kosteten — das ist ebenfalls die regelmässige Fracht des Spezialtarifs III —, während im Umschlagsverkehr über Magdeburg (Wernigerode-Magdeburg 83 km Bahnweg) die Gesammtfracht einschliesslich Assekuranz 95 ₰ betrage. — Wollte man solchen Beschwerden abhelfen, so würde nichts anderes übrig bleiben, als selbst die regelmässigen Bahnfrachten des inneren Verkehrs so zu erhöhen, dass die Schifffahrt auch das von ihr über das Stromgebiet hinaus beanspruchte Verkehrsgebiet mit weit abseits von der Wasserstrasse liegenden Plätzen zu ihren höheren Umschlagsfrachten bedienen kann.

Auffallender Weise befindet sich unter den angefochtenen Eisenbahntarifen kein einziger, dessen alleiniger Zweck thatsächlich auf den Wettbewerb gegen die Wasserstrassen gerichtet ist. Wir können nicht annehmen, dass solche, allerdings aus der Privatbahnzeit herrührende Tarife bei den Beschwerden über die Gütertarife der preussischen Staatsbahnen absichtlich verschwiegen worden seien. Aus jener Zeit bestehen im Verkehrsgebiet des Rheins — abgesehen von denen, die erst im vorigen Jahre von der verstaatlichten hessischen Ludwigseisenbahn übernommen und einstweilen noch beibehalten sind — heute noch der Ausnahmetarif vom 10. Oktober 1870 (10 Jahre vor der Verstaatlichung) für Basalt, Quarz, Schwemmsteine und Thon, ferner der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1878 für Roheisen von Engers und Neuwied nach Annen, Essen, Heissen, Mülheim a. Ruhr und Düsseldorf. Der am 1. Januar 1878 von der rheinischen Eisenbahngesellschaft für Güter aller Tarifklassen lediglich im Wettbewerb gegen die Rheinschifffahrt zwischen Stationen ihrer Rheinlinie eingeführte Ausnahmetarif mit Kürzung der Tarifentfernungen bis 15 km wurde von der Staatsbahnverwaltung bereits am 1. September 1881 aufgehoben. Jetzt ist auch die Aufhebung der im Jahre 1878 für die Ausfuhr nach den Niederlanden eingerichteten, später auch für die umgekehrte Richtung zugelassenen Obstausnahmetarife der oberrheinischen Stationen angeordnet.

Im Wesergebiet sind mit der Eröffnung der Neubaustrecke Geestemünde-Cuxhaven die auf den Strecken Bremen-Bremerhaven und -Grohn-Vegesack in Konkurrenz mit der Wasserschifffahrt bis dahin in Geltung gewesenen ermässigten Sätze der regelmässigen Tarifklassen und derjenigen Ausnahmetarife, in welche diese ermässigten Frachtsätze eingerechnet waren, für den Ortsverkehr aufgehoben und nur für die seewärts aus- und eingehenden Güter als Ausnahmetarif beibehalten worden. (Lediglich zur Vermeidung von Härten sind für die nächsten drei Jahre im Verkehre zwischen Bremen und Bremerhaven-Geestemünde noch gewisse Tariferleichterungen gewährt.)

Auch im Odergebiet waren von den Privatbahnen im Wettbewerbe gegen die Schifffahrt für gewisse Güter ermässigte Ausnahmetarife eingeführt, die nach der Verstaatlichung grösstentheils wieder beseitigt worden sind.

Man wird hiernach wohl zugeben müssen, dass die Beschwerden über eine den Wasserstrassen feindselige Tarifpolitik in Bezug auf die preussischen Staatsbahnen durchaus unbegründet sind, wie auch die Handelskammer zu Hamburg in dem Jahresbericht für 1897 sich in gleichem Sinne ausspricht. Es heisst daselbst:

> „Wenngleich auch wir der Ansicht sind, dass die Eisenbahnen nicht den Schwerpunkt ihrer Bestrebungen darauf verlegen sollen, den deutschen Wasserstrassen möglichst viele Transporte zu entziehen, so können wir die Klagen doch in dem Umfange, wie sie vorgebracht sind, nicht für berechtigt halten. Wenn die Eisenbahnen für sich einen Nutzen darin sehen, durch Frachtermässigungen beispielsweise einen Theil des süddeutschen Verkehrs auf ihre Linien zu ziehen und diesen Verkehr, der bei Benutzung der Rheinstrasse den holländischen oder belgischen Häfen zu gute kommen würde, den deutschen Nordseehäfen zuzuwenden, so wird ihnen daraus schwerlich ein Vorwurf zu machen sein. Auch der Vortheil, den Hamburg durch die Elbe geniesst, ist durch die Tarifermässigungen der Bahnen erheblich abgeschwächt worden. Deshalb aber sich gegen alle Ausnahmetarife zu erklären, durch welche Wasserstrassen konkurrenzirt werden, würde ein Standpunkt sein, der dem allgemeinen Verkehrsinteresse gewiss nicht förderlich wäre."

Es wäre nun noch zu untersuchen, ob denn die allgemeinen Tarifmaassnahmen der Staatsbahnen das Gedeihen der Binnenschifffahrt beeinträchtigt haben. Von vornherein soll zugegeben werden, dass allgemeine Ermässigungen der Eisenbahntarife an irgend einem Punkte des gemeinsamen Verkehrsgebietes die Schifffahrt zu benachtheiligen vermögen. Wollte man das aber, wie es beansprucht zu werden scheint, unter allen Umständen vermeiden, so müsste das Tarifwesen der Staatsbahnen erstarren. Wie stellt sich nun jenen Klagen gegenüber die thatsächliche Entwickelung des Verkehrs?

Auf dem Rhein betrug der Gesammtverkehr (nach der dem Landtage vorgelegten Denkschrift über die in der Zeit vom 1. April 1895 bis zum 31. März 1897 ausgeführten Wasserbauten) in den wichtigeren Häfen und Ladeplätzen von Biebrich bis Wesel im Jahre 1891 . . . 8 299 812 t, im Jahre 1896 dagegen 12 858 426 t. In den fünf Jahren von 1891 bis 1896 hat sich somit der Verkehr um 4 558 614 t oder um 55 %, jährlich mithin um durchschnittlich 11 % gehoben.

Die Durchfuhr zu Berg und zu Thal durch die Zollgrenze bei Emmerich betrug nach den Aufzeichnungen des preussischen Hauptzollamtes daselbst im Jahre 1891 . . . 6 163 721 t, im Jahre 1896 dagegen 9 580 369 t. In den fünf Jahren von 1891 bis 1896 ist mithin dieser Verkehr um 3 416 648 t oder um ebenfalls 55 % und jährlich um durchschnittlich 11 % gestiegen.

Ueber den Verkehr im Jahre 1896 wird in dem Jahresbericht der Centralkommission für die Rheinschifffahrt hervorgehoben,

dass der Schiffsverkehr gegenüber dem Vorjahre um nicht weniger als 29 % in die Höhe ging. Nach den Aufzeichnungen in 35 deutschen Häfen und Ladeplätzen, sowie an der holländischen Grenzzollstelle Lobith betrug der Gesammtverkehr zwischen den deutschen und holländischen Rheinhäfen und den mit dem deutschen Rhein in Verbindung stehenden belgischen Häfen 30 251 792 t gegen 23 434 214 t im Jahre 1895, mithin in 1896 mehr 6 817 578 t = 29 %. Der Verkehr in den deutschen Rheinhäfen allein bezifferte sich auf 20 850 913 t gegen 15 816 573 t in 1895, war mithin um 5 034 340 t = 32 % gestiegen. Von diesem Verkehr entfallen auf die Anfuhr 12 007 014 t (+ 3 224 284), auf die Abfuhr 8 843 899 t (+ 1 810 056), auf den Bergverkehr 15 094 108 t (+ 4 228 360) und auf den Thalverkehr 5 756 805 t (+ 807 940).

Auf der Elbe betrug nach derselben Denkschrift die Einfuhr über die Zollgrenze bei Hamburg im Jahre 1891 nur 1 549 809 t gegen 2 335 099 t in 1896 und die Ausfuhr 1 787 782 t in 1891 gegen 1 988 319 t in 1896. In den fünf Jahren von 1891 bis 1896 ist die Ausfuhr gegen das Jahr 1891 um 11 %, die Einfuhr von Hamburg aber um 50 %, diese also jährlich um durchschnittlich 10 % gestiegen.

Auf der Oder betrug der Güterverkehr in Breslau

	stromauf	stromab	zusammen
	t	t	t
im Jahre 1892	257 157	1 074 693	1 331 850
„ „ 1896	359 564	1 407 073	1 766 637
Zunahme in 1896 gegen 1892	102 407	332 380	434 787
=	40 %	31 %	33 %
oder im jährl. Durchschnitt	10 %	8 %	8 %

Der gesammte Güterverkehr (einschliesslich Kohlen) von Bahn zu Schiff in den Umschlagsstellen zu Breslau, Pöpelwitz, Oppeln und Cosel stieg von 1 224 950 t in 1896 auf 1 256 666 t in 1897.

Durchschnittlich hat auf den drei wichtigsten Binnenwasserstrassen — Rhein, Elbe und Oder — der Verkehr in jedem Vergleichsjahre die erhebliche Steigerung um 10 % erfahren.

Es lässt sich den angeführten Zahlen gegenüber die Bemerkung nicht unterdrücken, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung, wenn sie in der That den behaupteten „Kampf bis auf's Messer“ gegen die Binnenschifffahrt geführt haben sollte, bei dieser Kriegführung eine wenig glückliche Rolle gespielt hat. R. H.

Die Anbringung der Nothbremshebel.

Als in der Mitte der 80 er Jahre die seitliche Zugleine bei den Personenzügen allgemeiner eingeführt wurde, da wusste jeder, im Falle der Gefahr kannst du auf der rechten Seite des Zuges in der Fahrtrichtung oben die Zugleine erfassen und dadurch das Halten des Zuges herbeiführen. Und als dann dieser Nothbehelf eines Nothsignals mit der Einführung der Luftdruckbremse bei schnellfahrenden Zügen der Nothbremse weichen musste, da wurde das Gefühl der Sicherheit jedes Reisenden in solchen Zügen ganz ausserordentlich erhöht durch die Gewissheit, jeden Augenblick den Hebel der Nothbremse erreichen zu können. Denn dieser Hebel war wenigstens in den preussischen und sächsischen Wagen ursprünglich in der Mitte der Abtheilwand angebracht, von jedem zu sehen und im Nothfall auch von jedem zu erreichen.

Merkwürdigerweise ist nun in der weiteren Durchführung dieser Maassregel nicht — wie man doch annehmen könnte —, eine weitere Erhöhung dieses Sicherheitsgefühles, sondern vielmehr das Gegentheil, nämlich eine grössere Unsicherheit der Reisenden erzielt worden und zwar durch die systemlose Anbringung des Hebels zur Nothbremse an den verschiedensten Orten des Wagens.

Man hat nämlich diesen Hebel in den Kupeewagen einmal an der Wand der Abtheile und das anderemal an der Decke angebracht und bei den Wagen mit Seitengängen überhaupt nicht die Abtheile, sondern diese Seitengänge dazu gewählt. Gründe mögen für eine jede dieser Anordnungen vorhanden gewesen sein, aber der durchschlagendste Grund hätte doch unter allen Umständen dafür sprechen müssen, den Hebel für die Nothbremse überall und ohne jede Ausnahme an demselben Orte, und zwar an dem am leichtesten zugänglichen, anzubringen. Schon der Charakter und die Bestimmung eines Nothsignales musste darauf hinweisen, dass man im Falle der Noth nicht erst danach suchen oder gar laufen muss, sondern dass es jedem Reisenden in die Augen fällt. Man hätte also wohl am besten gethan, es überall an der Kupeewand anzubringen, wo es, wie gesagt, jeder Reisende schon beim Eintritt entdeckt und von jedem Platze aus sicher erreichen kann. Man hätte vielleicht auch allgemein die Decke des Abtheils zur Anbringung des Hebels wählen können, obwohl er da nicht so leicht entdeckt und von einem kleinen Menschen unter Umständen auch nicht erlangt werden kann.

Zweifellos unpraktisch aber ist die Anordnung in den Durchgangswagen. Die Anbringung des Hebels in den Seitengängen ist an sich ja ganz empfehlenswerth. Denn es sind Fälle denkbar, wo die Ingangsetzung der Nothbremse gerade in den Seitengängen Unheil verhüten kann. Daneben aber müsste auch in jedem Abtheil der Bremshebel angebracht werden, wenn die ganze Einrichtung ihren Zweck erfüllen soll. Wenn ein Reisender im Falle der Gefahr erst das Kupee verlassen muss, um die Nothbremse zu ziehen, so wird er in 9 von 10 Fällen verloren sein. Dazu kommt, dass der Reisende, selbst wenn er den Seitengang erreicht, den Bremshebel im Seitengang erst suchen muss, und welche kostbare Zeit im Nothfalle darüber vergehen kann, das ist ja ohne weiteres klar. Besonders verhängnissvoll kann diese Einrichtung in den Durchgangswagen werden, wenn ein Reisender überfallen wird.

Wenn irgendwo, so wäre hier von vornherein ein einheitliches Vorgehen der Eisenbahnverwaltungen am Platze gewesen. Jetzt bleibt nur übrig, sich so bald als möglich über die gleichmässige Anbringung des Hebels zur Nothbremse zu einigen, und zwar nicht nur für die künftig zu erbauenden Wagen, sondern auch für alle im Dienst befindlichen. Chr. Kl.

Weltverkehrspolitik.

Von **Paul Dehn.**

Unter Weltwirthschaft ist ein Zustand zu verstehen, der auf einer gewissen Solidarität der Staaten und Völker beruht, durch den modernen Weltverkehr hervorgerufen wurde und zu einer Weltverkehrspolitik, zu einer Weltpolitik geführt hat, wie sie heutzutage von allen Grossmächten getrieben wird. Auch in dieser Politik sind Eisenbahnen und Dampfschiffe nur Mittel zum Zweck, aber sie haben sich zu gewaltigen und einflussreichen Hebeln gestaltet. Die Eisenbahnen, diese nationalen Strassen, haben die intensive Entwickelung der Staaten rasch und nachhaltig gehoben, haben ihre inneren Kräfte zusammen-

gefasst und konsolidirt und ermöglichen es, dass grosse Reiche durch die Centralisation des Verkehrs auf die Dauer bestehen. Die Seewege, diese internationalen Strassen, haben auf die Staaten extensive Wirkung geübt, ihr Expansionsbedürfniss gesteigert und dadurch Interessenkreuzungen selbst in den entlegensten Ländern geschaffen. Angesichts dieser weltgeschichtlichen Entwickelung der modernen Verkehrsmittel und ihrer Einflüsse sind alle Staaten darauf bedacht, sie weiter zu entwickeln und zwar die Eisenbahnen zur Stärkung und die Seewege mit dem erforderlichen Fahrbedarf zur Bethätigung der nationalen Kraft.

Erstaunlich war zu allen Zeiten der Einfluss des Meeres auf die Geschichte und Entwickelung der Völker. Kleinere Länder, wie Phönizien, Portugal und Holland, wurden reich und mächtig durch das Meer, und nur, weil sie über ihre Kräfte hinausgegangen waren, mussten sie schliesslich vor stärkeren Mitbewerbern zurückweichen.

Sokrates verspottete einst die Völker der alten Welt, indem er von ihnen sagte, dass sie ums Mittelmeer herumsässen wie Ameisen um einen Brunnen oder wie Frösche um einen Teich. Der griechische Weise wollte die Kleinlichkeit des Menschengetriebes seiner Zeit veranschaulichen, und er kennzeichnete zugleich die Bedeutung des Meeres. Es ist die unentbehrliche Vorbedingung der wirthschaftlichen Selbständigkeit und der nationalen Grösse eines jeden Reiches. Schon die Thatsache weist darauf hin, dass alle europäischen Staaten am Meere liegen, mit Ausnahme der Schweiz, die mit ihren eigenthümlichen Verhältnissen nicht näher in Betracht zu ziehen ist, und mit Ausnahme Serbiens, das den Mangel einer selbständigen Verbindung mit dem Meere schwer empfindet und wesentlich aus diesem Grunde sein Gebiet erweitern möchte.

Das Meer ist Gemeingut aller Völker und gewährt jeder Nation freie Bethätigung im internationalen Wettbewerb.

Rascher als es zu Lande jemals möglich gewesen wäre, hat das Meer die Kultur verbreitet. Langsam drang sie vom Osten vor, um dann vom Mittelmeer aus mit Hilfe von Schifffahrt und Handel weitergeführt zu werden, zuerst durch die Phönizier, später durch die Griechen und Römer. Seit der Meerfahrt des Apostels Paulus nach Rom erweiterte sich das Mittelmeergebiet der Alten zu einer neuen grösseren Kulturwelt. Als die europäischen Völkerstämme sich leidlich sesshaft gemacht hatten, trat das Mittelmeer wieder in seine alten Rechte ein. Es begannen die Wallfahrten nach dem heiligen Lande; sie legten den Grund zu dem Aufblühen der italienischen Handelsrepubliken. Von den Kreuzzügen lässt sich sagen, dass sie bis zu einem gewissen Grade zugleich Kämpfe um die Freiheit des Verkehrs mit Indien, dem fernen Goldlande, gewesen sind. Thatsächlich hatten die Kreuzzüge einen gewaltigen Aufschwung der Handelsbeziehungen zwischen dem Morgenlande und dem Abendlande zur Folge. Jahrhunderte hindurch ging die grosse Handelsstrasse von Indien durch das rothe Meer über Suez nach den Häfen von Genua und Venedig. Die italienischen Städterepubliken standen damals auf der Höhe ihres Reichthums und ihrer Macht, bis die Osmanen vordrangen, alles Verkehrs- und Kulturleben in Vorderasien und im östlichen Mittelmeer vernichteten und die europäischen Völker nöthigten, einen anderen Seeweg nach dem fernen Orient zu suchen und zu finden. Während das Mittelmeer verödete, belebten sich die grossen Weltmeere im Osten und Westen, der Schwerpunkt des europäischen Lebens wurde nach Nordwesten verschoben, und erst in jüngster Zeit hat das Mittelmeer durch den Suezkanal seine frühere Bedeutung wenigstens theilweise wiedererlangt.

Nach seiner natürlichen Lage im Besitz der weitaus längsten Küstenstriche sollte Italien die eigentliche Mittelmeermacht sein, war aber bisher zu schwach, um sich als solche geltend zu machen. Im rothen Meer hat es sich empfindliche Niederlagen geholt, und die Verwirklichung seiner Absichten auf Tripolis und Albanien steht in weiter Ferne. Grössere Erfolge hatte Frankreich; es konnte sich Algier und Tunis angliedern und in der Levante nationale Eroberungen machen, es hat auch im rothen Meere einen kleinen Besitz, musste sich aber aus Aegypten verdrängen lassen. In seinem neuen Kriegshafen Bizerta an der nordafrikanischen Küste hat es sich eine äusserst günstige strategische Stellung geschaffen. Spanien wirbt um Marokko in Konkurrenz mit England und Frankreich. Oesterreich-Ungarn endlich erkennt, dass die Aufrechterhaltung seiner Stellung in der Adria eine Bedingung seines Bestandes ist. Im Besitze seiner alten Stellungen in Gibraltar und auf Malta sowie seit neuerer Zeit auf Cypern erscheint England gegenwärtig, obschon ohne eigenen Küstenbesitz, als die ausschlaggebende Macht im Mittelmeer.

Seit dem Krimkriege ist das östliche Mittelmeer der Brennpunkt der europäischen Politik geworden. Russland erstickt in seinem weiten Festlande, es drängt aus der Sackgasse des schwarzen Meeres heraus, unmittelbar an das offene Meer. Wer die Verbindung mit dem Meere hat, kann mit der ganzen Welt in Verkehr treten. In Russlands begreiflichem Streben zum Meer ist der Kern der sogen. orientalischen Frage zu suchen. Um die Herrschaft und Einfahrt ins schwarze und weisse Meer wurde schon vor Jahrtausenden gekämpft. Zweimal ward Troja von den Griechen zerstört, weil die Trojaner von ihrer Veste aus über die Freiheit der Schifffahrt eine Herrschaft üben wollten, die die Griechen nicht anerkennen konnten. Troja erlitt das Schicksal, das heute Aegypten betroffen hat, weil es, wie dieses, verkehrspolitisch allzu günstig und daher feindlichen Angriffen allzu sehr ausgesetzt war, es musste unter dem Andrang mächtiger Verkehrsinteressen fallen. Noch heute wird um Troja gekämpft, um die Herrschaft über die Meerengen und die Schifffahrt zwischen dem Mittelmeer und dem schwarzen und weissen Meer. Noch heute ist diese internationale grosse Verkehrsfrage nicht endgültig gelöst worden. Umfassendere Interessen als damals ringen um die Vorhand.

Bisher waren alle Mächte mit Ausnahme Deutschlands bemüht, Russland vom Mittelmeer fern zu halten. Erst in neuerer Zeit hat sich in Frankreich aus anderen Gründen eine Wandlung zu Gunsten Russlands vollzogen.

Auch bei den Engländern ist eine Wandlung der Anschauungen zu bemerken, obwohl sie nach dem Krimkriege den Handel der unteren Donau an sich gerissen, das Uebergewicht auf den Märkten der Levante und damit erhebliche Handelsinteressen in jenen Gegenden erlangt haben. Einflussreiche englische Politiker finden, dass Konstantinopel an Bedeutung für Englands Handelsverkehr erheblich verloren hat oder wenigstens stark zurückgetreten ist gegenüber der Wichtigkeit seiner Stellung am Suezkanal, welche durch die Besetzung Aegyptens im Jahre 1882 nachdrücklich gefestigt worden ist. Man möchte in England den Russen grossmüthig überlassen, was man nicht besitzt, die Oberherrschaft über die Türkei und die Meerengen unter der Bedingung, dass die Russen ihrerseits versprechen, die Engländer in Aegypten ungehindert und nach Belieben schalten und walten zu lassen. In jüngster Zeit scheint England sogar bereit zu sein, den Russen in der Levante entgegenzukommen, um ihre Aufmerksamkeit von Ostasien abzulenken.

Das Ziel der englischen Politik in Aegypten ist nicht eigentlich die Besetzung dieses Landes, nicht dessen Umgestaltung zu einer britischen Kolonie, sondern die Beherrschung des Suezkanals, die Sicherung dieses wichtigen Verkehrsgliedes auf dem Wege zwischen Europa, Indien und Ostasien. Zu diesem Zweck haben auch die Engländer Gibraltar behalten, sich in Malta niedergelassen, Cypern besetzt und sich in Aden eine befestigte Stellung geschaffen. Gelänge es einer anderen Macht, sich zum Herrn Aegyptens zu machen, so würden alle die kostspieligen Stationen Englands auf dem Wege nach Indien nahezu lahmgelegt sein. So stellt sich die ägyptische Frage als eine Verkehrsfrage dar und sie wird nur aus der Welt geschafft werden können durch die Neutralisirung Aegyptens, welche geradezu als die Voraussetzung für die bereits erfolgte aber noch nicht genügend gesicherte Neutralisirung des Suezkanals angesehen werden muss.

Lange Zeit hat man sich in Deutschland zu wenig um das Mittelmeer gekümmert. Seit der Erwerbung der ostafrikanischen Kolonien und seit der Einrichtung staatlich unterstützter Dampferverbindungen nach der Levante, Indien und Ostasien ist dann ein erfreulicher Wandel eingetreten. Mögen die näher betheiligten Mächte fortfahren, um die Vorherrschaft im Mittelmeer zu ringen, deutscherseits ist darauf Bedacht zu nehmen, dass ein gewisses Gleichgewicht erhalten bleibt, dass keine Macht Handelsmonopole oder sonstige Vorrechte sich anmaasst, dass das Mittelmeer nicht ein englisches oder französisches oder ein russisches Meer wird, sondern ein europäisches bleibt, dass die unselbständigen und zurückgebliebenen Länder im Süden und Osten des Mittelmeeres nicht von kräftigeren Reichen aufgesaugt werden, sondern sich möglichst unabhängig namentlich in wirthschaftlicher Hinsicht zu neuer Blüthe entwickeln können.

Ausser dem Mittelmeer gibt es noch andere fernere, aber nicht minder wichtige Brennpunkte moderner Seepolitik im südlichen Afrika, in Mittel- und Ostasien und auf dem stillen Meer.

Wenn er auch zuweilen durch die Quertreibereien persönlicher Interessen in den Hintergrund trat, so ist es doch im Grunde genommen der verkehrspolitische Gesichtspunkt, der die Engländer anspornt, ihre südafrikanische Kolonie nach allen Richtungen, namentlich nach Nordosten hin bis zu dem wichtigen Hafen Lourenzo Marques zu entwickeln, damit sie über alle Zugänge nach Afrika für den grossen Binnenhandel verfügen und die Entwickelung der deutschen Kolonien nachhaltig beeinträchtigen und bedrücken können. Sollte Lourenzo Marques jemals in englische Hände kommen, so würden unter Umständen die nichtenglischen Dampfer, die Südafrika umfahren, in grosse Verlegenheit gerathen, falls ihnen von englischer Seite die Aufnahme von Kohlen verweigert wird. Wie in Aegypten, so handelt es sich auch im südlichen Afrika um eine europäische Verkehrsfrage, um die begründete Forderung Europas, dass nicht alle südafrikanischen Häfen von England mit Beschlag belegt werden dürfen, und auch dort wird man zu einer befriedigenden Lösung nur kommen können durch ein Einvernehmen aller europäischen Mächte, nöthigenfalls ohne und gegen England.

An den grossen Interessengegensätzen, wie sie in Ost- und Mittelasien zwischen England und Russland immer bedenklicher hervortreten, scheinen die übrigen Staaten weniger interessirt zu sein. Indessen kommt man zu dieser Meinung doch nur dann, wenn man lediglich die Reibungen der beiden grossen Nebenbuhler vom Gesichtspunkt des Landerwerbs betrachtet. Ansprüche dieser Art macht in jenen Gegenden ausser Russland und England keine Macht. Wohl aber sind die europäischen Mächte lebhaft interessirt an der wirthschaftlichen und Verkehrsentwickelung, wie sie sich infolge des russisch-englischen Ringens gestalten muss. Gelingt es den Russen, einerseits über Persien an das offene Meer zu gelangen und vielleicht gar die Stellung Englands in Indien zu erschüttern, andererseits in Ostasien das chinesische Reich, wenn auch nur theilweise, in eine mehr oder minder empfindliche wirthschaftliche Abhängigkeit zu bringen, so würden nicht nur England, sondern auch die übrigen Staaten in ihrem Handel mit jenen Gegenden erheblich beeinträchtigt werden, da die Russen überall bestrebt sind, hohe Zollschranken aufzurichten. In den mittel- und ostasiatischen Fragen steht das Interesse Europas nicht wie in den nord- und südafrikanischen den Engländern unbedingt feindlich gegenüber, vorausgesetzt freilich, dass die Engländer nicht auch ihrerseits aus ihren Kolonien im Interesse eines grösserbritischen Zollbundes die nichtenglische Einfuhr zurückzudrängen suchen. In den mittel- und ostasiatischen Fragen müssen die europäischen Staaten eine Politik von Fall zu Fall treiben und sich jener Seite zuwenden, welche die sichersten Bürgschaften für die möglichste Freiheit des Verkehrs bietet.

Was England treibt, ist allerdings nicht Weltwirthschaftspolitik, sondern mehr, es ist Weltherrschaftspolitik, es beansprucht die Oberherrschaft auf der See wirthschaftlich und politisch. Zu diesem Zweck unterhält es fast allerwärts eine starke Seemacht und sucht nebenbei eine Abart der Monroedoktrin zu verkünden, wonach nirgends eine dritte Macht sich einmischen darf, damit englische Interessen nicht beeinträchtigt werden. Wo es mit dieser Monroedoktrin nichts erreicht, verlangt es volle Gleichberechtigung in dem Bewusstsein, dass es dabei mit seinem Vorsprung und mit seiner Ueberlegenheit die besten Geschäfte macht, während es selbst mit der Absicht umgeht, sich von seinen Kolonien Sonderbegünstigungen einräumen zu lassen. Wie Aegypten, so sollte auch China zunächst mit seiner Finanz-, Zoll- und Verkehrsverwaltung unter internationale Ueberwachung gestellt werden, damit nicht der englische Einfluss dort ausschlaggebend wird.

Alle Bedenken gegen diese Betrachtung der grossen Weltfragen unter dem verkehrspolitischen Gesichtspunkte müssen schwinden angesichts der eigenthümlichen Politik, welche die Vereinigten Staaten von Nordamerika seit einigen Jahren verfolgen. Man mag über die Monroedoktrin denken, wie man will. Wird sie innegehalten, so gewährt sie den amerikanischen Staaten von Nord bis Süd eine Festigkeit und Geschlossenheit, welche nicht leicht von Europa aus durchbrochen werden kann. Allein man setzt sich in Washington über die Monroedoktrin hinweg und durchlöchert sie selbst, indem man die Hawaiinseln in Besitz nimmt und auf Samoa die Hände hält. Und warum? Weil man die verkehrspolitischen Interessen höher stellt als selbst eine so kräftige Ueberlieferung wie die Monroedoktrin, weil man sich von Hawai aus die Vorherrschaft auf der Verkehrsstrasse mit Ostasien und von Samoa aus weiteren festen Einfluss darauf sichern will. Hawai und Samoa sind an sich nicht das Wagniss werth, das man in Washington einging, es ist vielmehr ihre verkehrspolitische Lage, welche ihnen Bedeutung verleiht, welche das Interesse und die Eifersucht der grossen Staaten hervorruft. Wer im Besitze Samoas und Hawais ist, hat einen sicheren Stützpunkt für den Handelsverkehr in diesen Gegenden, kann die eigenen wirthschaftlichen Interessen unter günstigeren Bedingungen als andere Mächte wahrnehmen, ja die Konkurrenz vielleicht ganz beseitigen.

Indessen werden sich die europäischen von den amerikanischen Staaten mit ihrem Verkehr aus dem Bereich des stillen Meeres nicht zurückdrängen lassen. Insbesondere hat Deutschland in der Südsee zwei wichtige Stützpunkte, die es unter allen Umständen festhalten muss. Oder sollte sich Deutschland aus Samoa und Neuguinea zurückziehen und der englischen, amerikanischen oder australischen Konkurrenz diese Besitzungen überlassen? Bejahen kann diese Frage nur, wer eine starke Flotte nicht will, und lediglich deshalb, weil er sie nicht will, denn das deutsche Interesse an Samoa und Neuguinea ist greifbar vorhanden und kann von keiner Seite abgeleugnet werden.

Als vor einem halben Jahrhundert die orientalische Frage im Mittelpunkt der Ereignisse stand, sprach Fallmerayer, der Verfasser der berühmten „Fragmente aus dem Orient“, die Meinung aus, über Europas Zukunft werde in Konstantinopel entschieden werden. Unter den heutigen Verhältnissen darf man sagen: Die Zukunft der europäischen Staaten wird nach ihrer Kraftentfaltung in den aussereuropäischen Ländern entschieden werden, und zwar werden jene Mächte obsiegen, welche sich stark zur See erweisen.

Ehedem kämpfte man um die Länder an sich, heute um die Märkte, um die Wege, die zu diesen Märkten führen, um die Stationen, die diese Wege sichern. Auf diese Kämpfe um verkehrspolitische Interessen kann das Landheer nur mittelbar und entscheidend nur bei Ausbruch eines grossen europäischen Krieges einwirken. Und hier sind es die Eisenbahnen, denen die Aufgabe zufällt, einige wesentliche Vorbedingungen des Sieges, den Aufmarsch, die Verpflegung und den Nachschub rasch und pünktlich zu ermöglichen und dem Heere durch innige Verbindung mit der Heimath andauernd neue Kräfte zuzuführen.

In der Ferne aber wird man zur Wahrnehmung verkehrspolitischer Interessen die Flotte verwenden müssen, diese Art der nationalen Wehrkraft, die nicht wie das Landheer an die Scholle gefesselt ist, sondern auf Grund ihrer Beweglichkeit überall erscheinen kann, wohin das Meer, die Weltverkehrsstrasse, führt, um von Fall zu Fall die nationalen Interessen zu schützen. Deutschland vermag sich der Macht der modernen Verkehrsverhältnisse und der daraus hervorgegangenen Weltverkehrspolitik nicht zu entziehen, es kann sich unmöglich auf die Vertheidigung seiner Binneninteressen, seiner Landgrenzen beschränken, es ist genöthigt, in die moderne Weltverkehrspolitik einzugreifen und sich zu diesem Zweck eine starke Flotte zu schaffen, um sich bei der Wahrung seiner Interessen in den fernen Ländern auf die eigene Kraft stützen zu können und zugleich befreundeten Staaten ein werthvoller Bundesgenosse, feindlichen aber ein achtunggebietender Gegner zu werden. In diesem Sinne wird das Wort des Kaisers, dass eine tüchtige Flotte für das Deutsche Reich eine Lebensbedingung ist, in einsichtigen Kreisen keinen Widerspruch hervorrufen können.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1896/97.

(Schluss aus Nr. 15.)

III.

Bauaufwendungen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1886/87 im ganzen auf 9 555 580 000 ℳ, somit für 1 km der Eigenthumslänge auf 252 019 ℳ. Sie sind im Betriebsjahre 1896/97 im ganzen auf 11 377 730 000 ℳ gestiegen, für 1 km der Eigenthumslänge aber auf 247 066 ℳ gefallen. In dem 10jährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 1 822 150 000 ℳ, d. s. 19,07 v. H., dagegen für das Kilometer eine Abnahme von 1,97 v. H. stattgefunden. Der Rückgang der kilometrischen Kosten erklärt sich daraus, dass in den letzten Jahren überwiegend billigere Nebenbahnen gebaut worden sind.

Höher als der Durchschnitt stellen sich die kilometrischen Kosten im Jahre 1896/97 bei folgenden grösseren Bahnen:

Pfälzische Ludwigseisenbahn	mit	338 009 ℳ
Badische Staatseisenbahnen	„	328 623 „
Sächsische „	„	324 520 „
Württembergische „	„	317 819 „
Hessische Ludwigseisenbahn	„	314 913 „
Reichseisenbahnen	„	290 703 „
Preussische Staatseisenbahnen	„	249 580 „

Unter dem Durchschnitt dagegen bleiben nachstehende grössere Bahnen:

Bayerische Staatseisenbahnen	mit	232 169 ℳ
Oberhessische Eisenbahnen	„	221 526 „
Pfälzische Maximiliansbahn	„	213 631 „
Ostpreussische Südbahn	„	207 391 „
Pfälzische Nordbahnen	„	207 238 „
Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	„	90 925 „
Oldenburgische Staatseisenbahnen . . .	„	85 151 „

Von den unmittelbar für die Herstellung der Bahnanlagen und für die Beschaffung der Betriebsmittel verausgabten Baukosten, soweit sie auf die einzelnen Titel des Bauetats vertheilt werden konnten, entfielen auf:

Bau-titel		1886/87 Baukosten auf 1 km ℳ	1886/87 Baukosten v. H. aller Baukosten	1896/97 Baukosten auf 1 km ℳ	1896/97 Baukosten v. H. aller Baukosten
I.	Grunderwerb	26 352	10,79	24 565	9,94
II.	Erd- usw. Arbeiten .	37 128	15,21	35 239	14,26
III.	Einfriedigungen . . .	719	0,29	748	0,30
IV.	Wegeübergänge . . .	5 446	2,23	6 171	2,50
V.	Durchlässe u. Brücken	22 158	9,08	20 896	8,45
VI.	Tunnel	5 507	2,26	5 211	2,11
VII.	Oberbau	54 326	22,25	55 627	22,51
VIII.	Signale	2 958	1,21	3 389	1,37
IX.	Bahnhöfe	29 433	12,05	32 090	12,98
X.	Werkstätten	3 471	1,42	3 903	1,58
XI.	Ausserordentl. Anlagen	4 022	1,65	3 883	1,57
XII.	Betriebsmittel	39 289	16,09	42 038	17,01
XIII.	Verwaltungskosten . .	9 410	3,85	9 782	3,96
XIV.	Insgemein	3 948	1,62	3 613	1,46

Die Kosten des letzten Erwerbs, als das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigenthümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1886/87 auf 9 818,04 und im Jahre 1896/97 auf 11 603,73 Millionen Mark oder 251 973 ℳ auf 1 km.

Von den Kosten des letzten Erwerbs waren beschafft worden bis zum Jahre

	1886/87: Millionen Mark	1896/97: Millionen Mark
bei den Staatsbahnen durch Staatsanleihen und aus extraordinären Fonds . . .	8 948,03	11 130,69
bei den Privatbahnen durch Ausgabe von Aktien und Obligationen und durch schwebende Schulden	870,01	473,04

Betriebseinnahmen.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 1 021 990 000 ℳ im Jahre 1886/87 auf 1 585 740 000 ℳ im Jahre 1896/97, also um 55,2 v. H. gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21,9 v. H. zugenommen hat. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 28,04 (27,85), auf den Güterverkehr 67,56 (67,82) und auf die sonstigen Einnahmen 4,40 (4,33) v. H. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge, sowie die auf 1 000 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen und zwar von 27 099 auf 34 499 ℳ = 27,3 v. H., bezw. von 3 902 auf 3 934 ℳ = 0,8 v. H., bezw. von 101 auf 103 ℳ = 2 v. H.

An der Zunahme der Betriebseinnahmen im ganzen, auf das Betriebskilometer und auf 1 000 Wagenachskm sind die Staatsbahnen mit 60,7 bezw. 23,6 bezw. 4 v. H. betheiligt, während ihre auf 1 000 Nutzkm berechneten Einnahmen um 0,3 v. H. zurückgegangen sind.

Die grösste kilometrische Einnahme hatte im Betriebsjahre 1896/97 die Main-Neckareisenbahn . . . mit 84 970 ℳ erzielt.

Darauf folgen:

die bayerische Ludwigseisenbahn . .	„	55 968 „
„ sächsischen Staatseisenbahnen .	„	42 012 „
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn . .	„	40 367 „
„ Reichseisenbahnen	„	39 931 „
„ preussischen Staatseisenbahnen .	„	38 836 „
„ pfälzischen Bahnen	„	37 737 „
„ badischen Staatseisenbahnen . .	„	36 326 „
„ Eisern-Siegener Eisenbahn . . .	„	35 759 „
„ Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn	„	34 752 „
„ Zittau - Reichenberger Eisenbahn	„	33 340 „
„ hessische Ludwigseisenbahn . .	„	30 687 „

Die kleinste kilometrische Einnahme hatte die Schleswig-Angeler Eisenbahn mit 2 773 ℳ.

Betriebsausgaben.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich der Pachtzinse sind in der Zeit von 1886/87 bis 1896/97 von 561 610 000 auf 869 350 000 ℳ, also um 53,97 v. H., die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 14 892 auf 18 913 ℳ, also um 27 v. H. gestiegen.

Fast auf gleicher Höhe haben sich die auf 1 000 Nutz- und auf 1 000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben gehalten, nämlich 2 144 gegen 2 157 ℳ bezw. 55 gegen 57 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1886/87 auf 54,95 im Jahre 1896/97 auf 54,82 gestellt. Während die Privatbahnen unter Staatsverwaltung den letzteren Prozentsatz um 27,68, die Privatbahnen unter eigener Verwaltung um 0,22 v. H. überschritten haben, sind die Staatsbahnen um 0,03 v. H. darunter geblieben. Den höchsten Satz haben die Betriebsausgaben — abgesehen von der Militärbahn, die sich ihrer eigenartigen Verhältnisse wegen zu einer Vergleichung nicht eignet — bei der Hildesheim-Peiner

Kreisbahn mit 117,21 v. H., den niedrigsten bei der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn mit 26,57 v. H. erreicht.

Von den Betriebsausgaben beanspruchten die persönlichen Kosten 50,22 v. H. im Jahre 1896/97 gegen 50,86 v. H. im Jahre 1886/87. Darauf folgen nach der Reihe ihres Antheils: die Kosten des Bahntransports mit 19,21 (18,98) v. H., die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände (Oberbau und Betriebsmittel) mit 12,29 (11,84) v. H., die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit 10,31 (10,67) v. H., die allgemeinen Kosten mit 6,37 (6,10) v. H., die Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten mit 1,06 (1,26) v. H. und die Kosten für die Benutzung fremder Betriebsmittel, abzüglich der betreffenden Einnahmen mit 0,54 (0,29) v. H.

Betriebsüberschuss.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1886/87 460 380 000 ℳ, im Jahre 1896/97 716 390 000 ℳ, er hat also um 55,6 v. H., mithin um mehr als die Hälfte, zugenommen, dagegen hat er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses nur eine geringe Steigerung, von 45,05 auf 45,18 v. H., erfahren.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1886/87 4,69 v. H., im Jahre 1896/97 dagegen 6,32 v. H., mithin 1,63 v. H. mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1896/97 15 585 ℳ gegen 12 207 ℳ im Jahre 1886/87, mithin ein Mehr von 3 378 ℳ = 27,67 v. H. Den grössten kilometrischen Ueberschuss erzielte im Jahre 1896/97 die Main-Neckareisenbahn mit 27 390 ℳ. Ihr folgen:

die Eisern-Siegener Eisenbahn	mit	20 776 ℳ.
„ Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	„	20 217 „
„ preussischen Staatseisenbahnen . . .	„	18 436 „
„ pfälzischen Eisenbahnen	„	17 340 „
„ Reichseisenbahnen	„	17 238 „
„ Lübeck-Büchener Eisenbahn	„	16 690 „
„ sächsischen Staatseisenbahnen	„	15 995 „
„ badischen Staatseisenbahnen	„	14 225 „
„ hessische Ludwigseisenbahn	„	12 983 „
„ württembergischen Staatseisenbahnen .	„	10 788 „

Den kleinsten kilometrischen Ueberschuss erzielte die Greifswald-Grimmener Eisenbahn mit 4 ℳ.

Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter.

Bei den vollspurigen Eisenbahnen waren im Betriebsjahre 1896/97 im Jahresdurchschnitt 442 416 Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, beschäftigt; mithin kommt auf je 119 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter.

Gegen das Jahr 1886/87 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 105 710 Personen oder um 31,4 v. H. stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 21,4 v. H. zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden. An dieser Zunahme sind die Staatsbahnen mit 36,2 v. H. betheiligt.

Die Vertheilung der Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter in den Jahren 1886/87 und 1896/97 auf die einzelnen Verwaltungszweige ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

	1886/87				1896/97			
	Beamte	Arbeiter	Zusammen	v. H. der gesammten Beamten und Arbeiter	Beamte	Arbeiter	Zusammen	v. H. der gesammten Beamten und Arbeiter
	Anzahl				Anzahl			
Allgemeine Verwaltung	13 572	1 461	15 033	4,46	13 171	1 193	14 364	3,25
Bahnverwaltung	29 758	71 688	101 446	30,13	32 213	94 021	126 234	28,53
Transportverwaltung	88 673	80 609	169 282	50,28	125 335	113 764	239 099	54,04
Werkstättenverwaltung einschl. Gasanstalten	3 091	47 854	50 945	15,13	4 059	58 660	62 719	14,18
Zusammen	135 094	201 612	336 706	100	174 778	267 638	442 416	100

Die Gesammtzahl ist bei allen Verwaltungszweigen, mit Ausnahme bei der allgemeinen Verwaltung, bei der infolge der Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnen eine Verminderung der Arbeitskräfte eingetreten ist, naturgemäss gestiegen, am stärksten, um 41,2 v. H., bei der Transportverwaltung.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1896/97 im ganzen 556 530 000 ℳ gegen 366 270 000 ℳ im Jahre 1886/87; sie haben mithin um 190 260 000 ℳ = 51,9 v. H. zugenommen.

Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, sodass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1088 ℳ auf 1258 ℳ = 15,6 v. H. gestiegen ist. An dieser Mehraufwendung für jede beschäftigte Person sind die Staatsbahnen mit 15,2 v. H. betheiligt.

Schmalspurige Eisenbahnen.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen — also ausschliesslich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Betriebsjahres 1886/87 557,51 km; bis Ende 1896/97 ist sie auf 1 318,48 km, also um 760,97 km oder um 136,5 v. H. gestiegen.

Von den Schmalspurbahnen waren 628,10 km (315,09) Staatsbahnen und 690,38 km (242,42) Privatbahnen, wovon 21,45 km (7,00) unter Staatsverwaltung standen.

726,04 km hatten eine Spurweite von 1,00 m
6,61 „ „ „ „ „ 0,90 „
201,31 „ „ „ „ „ 0,785 „
384,52 „ „ „ „ „ 0,75 „

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Betriebsjahre 1896/97 284 Lokomotiven, 747 Personenwagen und 6 325 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1886/87 nur 110 Lokomotiven, 214 Personenwagen und 3 438 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1886/87 1 495 301 Nutz- und 29 992 738 Wagenachskm, im Jahre 1896/97 5 491 092 und 90 107 400.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1886/87 im ganzen 25 670 000 ℳ und auf 1 km Eigenthumslänge 50 502 ℳ, im Jahre 1896/97 dagegen 76 460 000 ℳ bezw. 57 992 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 14,8 v. H. gestiegen.

Die Betriebseinnahmen sind von 2 080 000 ℳ im Jahre 1886/87 auf 7 240 000 ℳ und die Betriebsausgaben von 1 180 000 auf 4 860 000 ℳ gestiegen. Die Ausgaben sind hiernach stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur von 900 000 ℳ auf 2 380 000 ℳ zugenommen hat.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. März d. J. wird der zwischen den Stationen Flottbek und Blankenese belegene Haltepunkt Hochkamp für den Personenverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnlinie Weimar-Gera zwischen den Stationen Weimar und Mellingen neu errichtete Haltestelle Oberweimar ist am 24. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Privatdepeschen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Weimar bis Oberweimar 4,01 km und von Mellingen bis Oberweimar 3,57 km.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Am 1. März d. J. wird die zwischen den Stationen Starkenbach

und Peisdorf, der Strecke Alt-Paka - Parschnitz, gelegene Haltestelle Hennersdorf-Branná für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der Strecke Wemmetsweiler - Nonnweiler gelegene Haltestelle Krettnich ist am 20. d. Mts. für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Zu dem **Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins** ist der Nachtrag III erschienen und an sämmtliche dem vorgenannten Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 422 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 22 Abs. 4 der Vereinssatzungen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 464 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Preisausschreiben für 1898 (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 535 vom 19. d. Mts. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 536 vom 19. d. Mts. an sämmtliche am Fahrgelderstattungsübereinkommen betheiligten Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 538 vom 18. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 539 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokol der am 10./11. d. Mts. in Dresden abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für technische Angelegenheiten (abgesandt am 22. d. Mts.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 6. Juni d. J. in Freiburg i. Br. stattfinden.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Bei der Redaktion des neuen **Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen** soll nach einem Artikel der „Köln. Ztg." ein verhängnissvoller Irrthum vorgekommen sein. Danach wäre für einzelne Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I (besonders erwähnt sind Niete), die in dem älteren Ausnahmetarif mit Schiffsbaueisen des Spezialtarifs II die gleichen Ausnahmesätze hatten, irrthümlich eine höhere Fracht festgesetzt worden. Die Thatsache einer Frachterhöhung für jene Waaren ist richtig, unrichtig aber die Behauptung eines Irrthums. Vielmehr ist die Erhöhung mit voller Absicht zur Herbeiführung einer gleichmässigen Tarifirung aller zu Schiffsbauzwecken Verwendung findenden Eisen- und Stahlartikel des Spezialtarifs I ins Werk gesetzt worden. Bisher umfasste der Ausnahmetarif nur Artikel des Spezialtarifs II und ausnahmsweise auch einzelne Gegenstände des Spezialtarifs I, die alle die gleichen Frachtsätze hatten. Der neue Tarif enthält zwei Klassen mit verschiedenen Frachtsätzen je für Artikel des Spezialtarifs I und des Spezialtarifs II. Die Sätze der letzteren Klasse wurden ausserordentlich stark ermässigt. Die Frachtsätze der ersten Klasse gelten für sämmtliche zum Schiffsbau Verwendung findenden Eisen- (Stahl-) Artikel des Spezialtarifs I. Für diese zumeist höherwerthigen Waaren konnte die Frachtermässigung geringer bemessen werden als für Eisen des Spezialtarifs II. Bei der grossen Spannung zwischen den Frachten der Klassen I und II des neuen Tarifs war es aber schon im Hinblick auf die zu Gunsten anderer Artikel zu erwartenden Berufungen nicht länger angängig, den früher bevorzugten Artikeln des Spezialtarifs I ihre begünstigte Tarifstellung noch weiter zu belassen. Sie tarifiren jetzt wie alle übrigen Gegenstände des Spezialtarifs I und haben dadurch allerdings gegen früher eine auf je 100 km 50 ₰ für die Tonne betragende Frachterhöhung erfahren, was in Anbetracht ihrer Preislage und um so mehr angängig erschien, als für sämmtliche übrigen Gegenstände des Spezialtarifs I beträchtliche Frachtermässigungen eintraten und der Gesammtwirkung der umfassenden allgemeinen Verbilligung der Frachtkosten des Schiffsbaueisens, namentlich der ganz ungewöhnlichen Ermässigungen für Eisen des Spezialtarifs II gegenüber, die Frachterhöhung für einzelne Artikel des Spezialtarifs I in den Kauf genommen werden musste. Um aber hierbei mit der möglichsten Schonung vorzugehen und den laufenden Lieferungsverträgen Rechnung zu tragen, ist angeordnet worden, dass die erhöhten Frachtsätze nicht vom 15. März, sondern erst vom 1. Oktober d. J. ab gelten.

— Nachdem am 16. d. Mts. eine vorberathende Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten unter Leitung des Geh. Kommerzienraths Frentzel vorausgegangen war, fand am 17. d. Mts. im Konferenzsaale des Potsdamer Bahnhofs eine Plenarsitzung der **Deutschen Eisenbahntarifkommission** unter Vorsitz des Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrathes, Präsidenten Kranold statt. Die wichtigsten Beschlüsse sind folgende:

I. Verwiesen wurden a) nach dem (neuen) ermässigten Eilguttarif: 1. Bienen, 2. Brot, 3. Butter, 4. Fische, 5. frische Gemüse folgende: Bohnen, Erbsen, Salat, Gurken, Spinat, 6. Milch, 7. frische Beeren, frisches Obst, frische Weintrauben; b) nach dem Spezialtarif II: Weinhefe aller Art; c) nach dem Spezialtarif III: 1. Stangenholz bis 10 cm Durchmesser, 2. Seidenwurmstaub, 3. Ammoniakalaun im Falle der Ausfuhr, 4. Glasgalle, 5. nasses Leimleder.
II. Bedeckt ist zu fahren: Infusorienmasse.
III. Beschlossen wurden einige Abänderungen 1. über die Beförderung von Zuchtvieh, 2. das Verwiegen der Wagen.
IV. Abgelehnt wurden die Anträge, betr. 1. Grubenhölzer, 2. Rippenheizröhren, 3. Badesalze, 4. Aufnahme von Flachs, Hanf, Jute und groben Seilergarnen in die II. Stückgutklasse. (2. und 4. gegen die Stimmen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.)
V. Vertagt: 1. Packpapier, 2. Zuchtvieh in Käfigen, 3. Mineralöle.

Die nächste Sitzung soll Anfang Juni in Baden-Baden stattfinden.

— **Preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft.** Die Einnahmen vom Januar d. J. bezifferten sich auf 86 712 000 ℳ. und sind um 4 870 000 ℳ. höher als im Vorjahre. Von der Mehreinnahme entfallen 2 580 000 ℳ. auf den Personenverkehr und 1 681 000 ℳ. auf den Güterverkehr; aus sonstigen Quellen ergab sich ein Mehr von 609 000 ℳ. Seit dem Beginn des Betriebsjahres ist eine Gesammteinnahme von 993 551 000 ℳ. mit einem Mehr von 51 467 000 ℳ. erzielt worden, die Einnahme aus dem Personenverkehr in Höhe von 277 600 000 ℳ. ist um 15 289 000 ℳ. und die Einnahme aus dem Güterverkehr von 652 153 000 ℳ. um 31 180 000 ℳ. höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres; aus sonstigen Quellen erflossen 63 798 000 ℳ. das sind 4 998 000 ℳ. mehr wie im Vorjahre. Die kilometrische Einnahme beträgt 34 193 ℳ. oder 1 157 ℳ. mehr wie im Vorjahre.

— Aus der im **preussischen Herrenhause** stattgehabten **Eisenbahndebatte** sind folgende Auslassungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die in Aussicht genommene Steigerung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen besonders hervorzuheben: Am 1. Oktober d. J. werden 20 000 Güterwagen mehr im Betrieb sein, als am 1. Oktober 1897. Aber auch bezüglich des Umbaues der Bahnhöfe ist namentlich in den schwer belasteten Industriebezirken ausserordentlich viel geschehen. Die Summen sind in beiden Denkschriften enthalten. Ich möchte hier nur auf einen Umstand aufmerksam machen, der bisher nicht erwähnt ist, der aber den Umbau der Bahnhöfe oft gegen den Willen der Eisenbahnverwaltung verzögert, namentlich da, wo er am dringendsten nothwendig war, also in den grossen Centren des Verkehrs. Wir können in diesen Centren des Verkehrs immer nur eine begrenzte Anzahl von Bahnhöfen gleichzeitig einem Umbau unterziehen und sie dadurch für den Betrieb während mehrerer Jahre krank machen. Geschieht das an zu vielen Bahnhöfen, die einander benachbart sind, die auf einander für die Bewältigung des Betriebes in einem umgrenzten Bezirk angewiesen sind, so entstehen daraus an und für sich grosse Hemmnisse und Gefahren für die Aufrechterhaltung des Betriebes. Der Herr Referent hat die Erklärungen der Kommission des hohen Hauses bereits mitgetheilt, welche im wesentlichen sich mit den Erklärungen der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses decken. Sie gehen dahin, dass die Staatseisenbahnverwaltung angesichts des ausserordentlich gesteigerten Verkehrs auch mit Aufwendung grösserer Summen sich den Aufgaben widmen möge, die dazu dienen, die Eisenbahn leistungsfähiger zu machen und damit auch die Betriebssicherheit zu erhöhen. Und dazu gehört nach der Auffassung der beiden Kommissionen neben einem dem Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Ausbau der Bahnhöfe, dass thunlichst Güter- und Personenverkehr getrennt von dem Rangirverkehr gehalten wird, dass, wo das Bedürfniss vorliegt, zweite, dritte, wenn nöthig vierte Gleise angelegt werden, dass in Bezug auf den Fahrdienst eine grössere Beschleunigung des Güterfahrdienstes unter Kürzung der Güterzüge eingeführt werden möge, und eine Reihe anderer Maassregeln. Ich habe schon in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses die Erklärung

abgegeben, dass die Staatsregierung, und zwar sowohl der Finanzminister, wie der Eisenbahnminister durchaus Willens sind, in dieser Beziehung das Nöthige zu thun und vor den Ausgaben nicht zurückzuschrecken. Ich stehe mit dem Finanzminister zur Zeit in Erwägungen darüber, auf welchem Wege grössere Summen schon im laufenden Jahre dafür disponibel gemacht bezw. in den Etat 1898/1899 eingestellt werden können, und wir beide hegen die Hoffnung, dass die Verhandlungen zu dem gewünschten Ziele führen werden. Meine Herren, rasch kann eine ganze Reihe von diesen Dingen nicht ausgeführt werden, das ergibt die Erfahrung. Man kann vielleicht zweite Gleise ziemlich rasch strecken, man kann aber nicht rasch grosse Bahnhöfe umbauen. Hieraus ergibt sich die Pflicht für die Eisenbahnverwaltung, ihrerseits auch auf die Anwendung aller kleineren Mittel Bedacht zu nehmen, die geeignet sind, den Verkehr besser und sicherer zu bewältigen, die Regelmässigkeit des Verkehrs, die eine der grössten Kautelen gegen Gefahr ist, nach Möglichkeit zu fördern, und ich hoffe, dass die Maassnahmen, die in dieser Beziehung getroffen sind, zu einem gedeihlichen Ziele führen werden.

— Im Budgetausschuss des preussischen Abgeordnetenhauses ist man über die Angriffe der Tagespresse gegen die **preussischen Eisenbahnverwaltungen** zur Tagesordnung übergegangen. Der Budgetausschuss hat bereits den gesammten **Eisenbahnetat** durchberathen und beantragt, den Etat zu genehmigen und zugleich alle Berichte und Denkschriften der Regierung durch Kenntnissnahme für erledigt zu erklären.

— Nach einer dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Denkschrift des Ministers der öffentlichen Arbeiten sind seitens des Staates bis Ende 1897 insgesammt 8 152 222 ℳ. zur **Förderung des Baues von Kleinbahnen** bewilligt. Davon entfielen 628 513 ℳ. auf die Provinz Ostpreussen, 49 500 ℳ. auf Westpreussen, 796 322 ℳ. auf Brandenburg, 2 456 000 ℳ. auf Pommern, 659 000 ℳ. auf Sachsen, 937 000 ℳ. auf Schleswig-Holstein, 460 000 ℳ. auf Hannover, 244 000 ℳ. auf die Provinzen Hannover und Westfalen zusammen, 1 057 000 ℳ. auf Westfalen und 864 887 ℳ. auf Hessen-Nassau. Bis zu demselben Zeitraume waren 7 340 734 ℳ. zu dem gleichen Zwecke vom Staate in Aussicht gestellt und zwar kamen davon 630 834 ℳ. auf Ostpreussen, 500 000 ℳ. auf Ost- und Westpreussen zusammen, 1 091 500 ℳ. auf Pommern, 645 000 ℳ. auf Posen, 67 800 ℳ. auf Schlesien, 1 420 600 ℳ. auf Schleswig-Holstein, 1 600 000 ℳ. auf Hannover, 150 000 ℳ. auf Westfalen, 1 075 000 ℳ. auf Hessen-Nassau und 160 000 ℳ. auf die Rheinprovinz.

— Zur **Verhütung von Eisenbahnunfällen an Wegeüberführungen**, wie sie in letzter Zeit häufiger vorgekommen sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 21. d. Mts. an sämmtliche Direktionen der preussischen Staatseisenbahnen den nachfolgenden Erlass ergehen lassen:

„Bei verkehrsreichen Eisenbahnüberwegen über 2 und mehr Gleise in Schienenhöhe, deren Schranken unmittelbar vom Wärter bedient werden, ist es vorgekommen, dass die Schranke auf der dem Standpunkte des Wärters entgegengesetzten Bahnseite nach Durchfahrt eines Zuges durch Unbefugte in dem Glauben geöffnet wurde, dass der Uebergang nun frei sei, während auf einem anderen Gleise, von dem vorübergefahrenen verdeckt, ein zweiter Zug herankam und die Personen, die nach Oeffnung der Schranke auf die Bahn gelangt waren, gefährdete. Um dies zu verhindern, ist, soweit es noch nicht geschehen, darauf Bedacht zu nehmen, bei Ueberwegen der vorbezeichneten Art, namentlich in Gegenden mit grosser Arbeiterbevölkerung, die Schranken so mit der Antriebvorrichtung zu verbinden, dass keine von ihnen gegen den Willen des Wärters geöffnet werden kann."

— **Eilgutbeförderung mit Eilgüterzügen**. Die Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft hatten s. Z. bei der Eisenbahndirektion zu Magdeburg angefragt, ob und event. wie sich die Missstände beseitigen liessen, die sich bei der Eilgutbeförderung neuerdings dadurch herausgestellt, dass die Eilgüter nicht mehr mit den Personenzügen, sondern zum grössten Theil nur noch mit besonderen Eilgüterzügen verfrachtet würden. Auf diese Eingabe ist folgendes Antwortschreiben der Eisenbahndirektion Magdeburg ergangen: „Die Einlegung von Eilgüterzügen ist erfolgt, um die aus betrieblichen Rücksichten nothwendig gewordene Entlastung der Personenzüge von Vieh- und Eilgutsendungen herbeizuführen. Diese Maassregel hat sich durchaus bewährt und daher erscheint die Wiederzulassung einer weiteren Benutzung der Personenzüge zum Gütertransport in der früheren Weise ausgeschlossen, weil dadurch event. die bedenklichsten Unzuträglichkeiten für den Betrieb entstehen würden. Demgemäss sind auch in den benachbarten Bezirken Eilgüterzüge eingerichtet und mit den diesseitigen in Verbindung gebracht. Es wird hierdurch erreicht, dass die Sendungen auch auf weitere Entfernungen ohne wesentliche Transportverzögerung auf die Eilgüterzüge verwiesen werden können. Milch und frisches Obst wird noch heute vorwiegend mit den Personenzügen befördert. Für andere Sendungen, namentlich für Bier, kann ein dringendes Bedürfniss hierzu nicht anerkannt werden. Wenn auch die Eilgüterzüge nicht so häufig verkehren können, als die Personenzüge, so lassen sich die dadurch für die betroffenen Verfrachter entstehenden Unbequemlichkeiten meist wohl vermeiden, wenn sie bei Aufgabe ihrer Sendungen die Abgangszeiten der Güter- und Eilgüterzüge nur gebührend berücksichtigen würden. Wo dieses nicht angängig ist und wirklich in gewissen Verkehrsbeziehungen grössere Transportverzögerungen eintreten sollten, werden wir bemüht sein, diesem abzuhelfen."

— Die **Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatsbahnen** im Monat Januar d. J. gestalteten sich wie folgt: Es wurden befördert 1 607 298 Personen (gegen 1 407 458 Personen im gleichen Monat des Jahres 1897) und 1 195 751 (1 172 973) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 108 447 (1 909 250) ℳ., aus dem Gepäckverkehr 137 177 (115 331) ℳ., aus dem Thiertransport 167 122 (142 753) ℳ. und aus dem Güterverkehr 6 654 805 (6 280 850) ℳ., insgesammt sonach 9 067 551 (8 448 184) ℳ. Die Gesammtlänge der bayerischen Staatsbahnen stieg von 5 308 km im Januar 1897 auf 5 339 km im Januar 1898.

— Die **sächsische Staatsbahnverwaltung** wird mit Inkrafttreten des nächsten Sommerfahrplanes, das ist ab 1. Mai d. J., auf den Linien Löbau-Ebersbach, Bautzen-Wilthen, Pirna-Dürrröhrsdorf-Arnsdorf, Schandau-Neustadt-Niederneukirch, Nossen-Freiberg-Bienenmühle, Elsterwerda-Riesa-Lommatzsch-Nossen, Chemnitz-Hainichen-Rosswein, Chemnitz-Aue-Adorf, Werdau-Zwickau-Schwarzenberg-Annaberg, Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz und (Chemnitz-)Flöha-Reitzenhain die **I. Wagenklasse** nicht mehr führen. Dass man noch eine weitere Ausdehnung dieser Maassregel beabsichtigt, ist wohl kaum anzunehmen, da hier und da doch Verhältnisse bestehen, die den Wegfall der I. Wagenklasse nicht erwünscht erscheinen lassen möchten. Die obengenannten Linien dürfen sich dagegen zu der Maassnahme vor allen anderen Staatsbahnlinien am meisten eignen, weil der Personenverkehr, namentlich aber in den beiden höheren Wagenklassen, dort ein unbedeutender ist.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aachener Kleinbahngesellschaft** stieg die Betriebslänge der ihr gehörigen Bahnlinien in 1897 von 39,5 km auf 54 km. Vereinnahmt wurden 558 736 ℳ. (450 580 ℳ. im Vorjahre) bei Ausgaben von 368 949 ℳ. (284 170 ℳ.), so dass ein Ueberschuss verblieb von 189 987 ℳ. (166 410 ℳ.). Die Herabsetzung der Tarife auf den Kreislinien Aachen-Eilendorf bewirkte einen Rückgang der Einnahmen. Es ist nunmehr Aussicht vorhanden, Anschlüsse an Kohlengruben zu erlangen, um nach den von der Bahn berührten Bezirken Kohlen zu befördern; nach einer Grube bei Eschweiler ist ein solcher bereits in der Ausführung begriffen. Das Betriebsnetz soll noch um 38 km vergrössert werden, zu welchem Zwecke ein Kapital von 1 500 000 ℳ. zu beschaffen sein wird. — Auf der Tagesordnung der am 11. März stattfindenden Generalversammlung steht u. a. auch ein Antrag auf Ausgabe von 1 800 000 ℳ. Obligationen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Frankfurter Gütereisenbahn** für 1897 wurden aus dem Betriebe reichliche Ausgaben für Reparaturen und Ergänzungen am Schiffspark gemacht und überdies zu Abschreibungen und Rücklagen 121 021 ℳ. verwandt. Von dem hiernach verbleibenden Reingewinn von 224 728 ℳ. wird eine Dividende von 6 1/4 % gezahlt. Befördert wurden 296 235 t gegen 260 977 t in 1896.

— Ueber den **Eisenbahnunfall bei Herne** bringt das „Hern. Tagebl." folgende Einzelheiten: Der Streckenwärter der Linie Köln-Minden fand am 21. d. Mts. Mittags zwischen Rauxel und Herne ein in eine Zeitung gewickeltes kleines Packet, das er aufhob. Nachdem er das Papier entfernt und einen Lappen beseitigt hatte, fand er 6 Dynamitpatronen, die mit Zündschnur versehen waren. Die Schnur war angebrannt, jedoch wahrscheinlich infolge des Regens oder des Windes erloschen. Wären die Patronen zur Explosion gelangt, so würde jedenfalls die Schiene zerstört worden und der folgende Zug zur Entgleisung gekommen sein. Das Verbrechen ist am hellen Tage ausgeführt worden, was dadurch möglich wurde, dass die Strecke an der Stelle durch einen Wald geht, der Verbrecher also leicht ohne Gefahr kommen und verschwinden konnte. Die Patronen entstammen der Fabrik in Schlebusch; da sie Stempel und Nummer tragen müssen, so wird sich feststellen lassen, aus welcher Grube sie gestohlen sind. Die Eisenbahndirektion in Essen sichert dem, dessen Angaben zur Ermittelung und gerichtlichen Bestrafung des Thäters führen, eine Belohnung von 1 000 ℳ. zu. Vor etwa 5 Jahren war einige hundert Meter weiter nach Rauxel zu ein ähnlicher verbrecherischer Anschlag theilweise zur Ausführung

gelangt. Ein etwa 2 m langes Stück einer Schiene war mit Dynamit herausgesprengt. Der Schnellzug passirte damals die Stelle, doch kam es zu keiner Entgleisung; der schnellfahrende Zug jagte über die schienenlose Stelle hinweg. Man hat damals lange aber erfolglos nach dem Thäter geforscht.

— Der von Mitgliedern der Centrumspartei gegründete **bayerische Eisenbahnerverband**, dessen Mitgliederzahl das zehnte Tausend erreicht haben soll, versendet seinen Rechenschaftsbericht für 1897. Derselbe gibt u. a. eine Uebersicht der dank dem Entgegenkommen der Regierung und des Landtages herbeigeführten Verbesserungen der Lage der Eisenbahner und hebt mit gewohnter Selbstgefälligkeit hervor, dass jene Verbesserungen nicht in's Leben getreten sein würden, wenn die bayerischen Eisenbahner nicht unter der Aegide der Abgeordneten Dr. Heim, Kohl usw. zu einem festen Verbande zusammengetreten wären. Bequem mag es sein, auf diese Art Lorbeeren zu pflücken; nur steht damit in Widerspruch, dass die anerkannte Fürsorge der bayerischen Staatsbahnverwaltung für das untere Personal nicht erst von der Gründung des Eisenbahnerverbandes ab datirt.

— Die Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amtes bemüht sich augenblicklich, wie hiesige Blätter berichten, **Regierungsbaumeister aller Fachrichtungen für den Kolonialdienst** zu gewinnen. Die Beamten müssen sich zu einer 2- bis 2½jährigen — in Südwestafrika zu einer 3½ jährigen — Dienstleistung im Schutzgebiete verpflichten und erhalten während dieser Zeit neben freier Wohnung ein Jahresgehalt von 9000 ℳ anfangend. Als Reisevergütung werden Tagegelder und zu Zwecken der Ausrüstung 1000 ℳ — zur Hälfte bei der Annahme, zur Hälfte nach 1jährigem Aufenthalt in den Schutzgebieten zahlbar — gewährt. Die Beamten müssen das 24. Lebensjahr überschritten und völlig gesund sein. Bei längerem Verbleiben im Kolonialdienst wird ein 4monatlicher Heimathsurlaub unter Belassung der vollen Bezüge bewilligt.

— Einige Angaben über die **Lohnverhältnisse im Berliner Verkehrsgewerbe** finden sich in der Schrift des Dr. Hirschberg über „Die soziale Lage der arbeitenden Klassen in Berlin“ (Berlin 1897 bei Liebmann). Danach erhielten die Droschkenkutscher zum grössten Theil einen Tagelohn von 3 bis 3½ ℳ, von den Omnibuskutschern 40 % 4 bis 4½ ℳ, 32 % 2½ bis 3 ℳ, 16 % 3½ bis 4 ℳ, 10 % 2 bis 2½ ℳ. Aehnlich stellten sich die Löhne der Omnibusschaffner. 45 % von ihnen bezogen 2½ bis 3 ℳ und 53 % 3 bis 3½ ℳ Tagelohn. Bei den Pferdebahnkutschern belief sich der Tagelohn für 42 % auf 3½ bis 4 ℳ, für 30 % auf 4 bis 4½ ℳ und für 12 % auf 3 bis 3½ ℳ. Etwas ungünstiger waren die Verhältnisse der Pferdebahnschaffner. 35 % von ihnen bezogen 3 bis 3½ ℳ, 27 % 3½ bis 4 ℳ, 19 % 2½ bis 3 ℳ und 17 % 4 bis 4½ ℳ. Die Kontroleure der Strassenbahn erhielten einen Tagelohn von 5 bis 6 ℳ. Aus der Statistik für die übrigen Arbeiter des Verkehrsgewerbes ergibt sich, dass unter den Kutschern die Omnibus- und Pferdebahnkutscher die höchsten Lohnsätze erhielten und zwar höhere als die Omnibus- und Pferdebahnschaffner, offenbar mit Rücksicht auf die Trinkgelder, die den letzteren zufliessen. Bei den höheren Löhnen dieser Arbeiter ist aber ihr ausserordentlich schwerer Dienst in Betracht zu ziehen. Die Kutscher und Schaffner der Omnibusgesellschaften haben 17 Stunden Dienst und 1 Stunde Abrechnung, so dass ihnen eigentlich nur 6 Stunden Ruhe verbleiben. Bei der Grossen Berliner Pferdebahn ist das Personal in 3 Gruppen getheilt und wird beschäftigt in der ersten Gruppe von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Nachmittags mit 1stündiger Pause, in der zweiten Gruppe von 6 Uhr Morgens bis 12 Uhr Mittags und von Abends 6 Uhr bis Nachts 12 Uhr und in der dritten Gruppe von Mittags 12 Uhr bis Nachts 12 Uhr. Monatlich haben die Leute 4 freie Tage.

Oesterreich-Ungarn.

— **Landtagsbeschlüsse.** Der oberösterreichische Landtag beschloss, den Landesausschuss aufzufordern, dahin zu wirken, dass künftighin die Eisenbahnaktiengesellschaften für oberösterreichische Eisenbahnen ihren Sitz in Oberösterreich haben sollen.

Der galizische Landtag nahm den Dringlichkeitsantrag an, die Regierung zur Decentralisirung der Staatseisenbahnverwaltung in der Richtung aufzufordern, dass die Staatsbahndirektionen einen grösseren Wirkungskreis erhalten. Ferner wurde beschlossen, die Regierung aufzufordern, die Betriebskosten auf den Lokalbahnen angemessen herabzusetzen und für Lokalbahnen im Einvernehmen mit dem Landesausschusse ein besonderes Betriebsreglement herauszugeben, eventuell möge die Regierung dem Landesausschusse probeweise den Betrieb auf einer ihm geeignet erscheinenden Lokalbahn übergeben.

— **Dalmatiner Bahnprojekte.** Die Realisirung der Hoffnung, dass die Regierung in diesem Jahre zur Hebung des herrschenden Nothstandes wenigstens einen Theil der projektirten Bahnverbindung Spalato-Sinj-Arzano, und zwar die Strecke von Spalato auf das Hochplateau und den Flügel nach Sinj zum Ausbau bringen werde, ist wieder in die Ferne gerückt. Der Bau sowohl der Linie Spalato-Arzano, als auch der des Flügels nach Sinj, werden von dem gleichzeitigen Bau der Fortsetzungslinie auf bosnischem Gebiete abhängig gemacht. Gegen die Inangriffnahme dieses Baues hat aber bisher die ungarische Regierung sich ablehnend verhalten, von der Anschauung ausgehend, Spalato könne sich zu einem Konkurrenzhafen für Fiume entwickeln. Dagegen soll noch in diesem Jahre mit dem Bau der Linie von Gabela durch das Popowopolje in die Bocche di Cattaro begonnen werden, welche zwei Zweiglinien erhalten soll nach Trebinje und Gravosa.

Schon in dem von dem früheren Ministerium dem Abgeordnetenhause vorgelegten Staatsvoranschlage für das Jahr 1898 war für die Linie von Gravosa in die Bocche di Cattaro ein Theilbetrag von 500000 fl. eingestellt und ist anzunehmen, dass zwischen der gemeinsamen Regierung bezw. dem Reichsfinanzministerium und der österreichischen Regierung in Bezug auf die Führung dieser Bahn über bosnisches Gebiet ein prinzipielles Einverständniss erzielt worden ist. Durch diese Verbindung würde die Möglichkeit erschlossen, die reichen Bodenprodukte der okkupirten Länder (Holz, Erze, Kohle) zu verwerthen. Aber auch Dalmatien würde erst durch diese Bahnverbindung von dem Banne der Absperrung erlöst; denn bislang ist es nur auf dem Seewege zugänglich, ein Uebelstand, der sich insbesondere, seitdem die klimatischen Vorzüge Dalmatiens gewürdigt zu werden beginnen, immer fühlbarer macht.

Die Kosten der Herstellung dieser Bahn, welche sammt den Zweiglinien eine Länge von über 115 km hat, würden im Hinblick auf das zum grossen Theil schwierige Terrain voraussichtlich die Summe von 8000000 fl. übersteigen. Der auf österreichischem Territorium liegende Theil Gravosa-Bocche fällt dem österreichischen Budget zur Last, die Kosten der auf bosnischem Gebiete liegenden Strecken hingegen werden aus den Reichscentralaktiven bestritten. Der Bau der Bahn wird jedenfalls mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

— Wie verlautet, werden in den nächsten Tagen die Verhandlungen des Eisenbahnministeriums mit der **Südbahn** in Angelegenheit der **Konversion** bezw. Abstempelung der 5 % Obligationen auf 3 % sowie der Aufnahme einer 3 % Anleihe behufs Gewährung von Konversionsprämien und einer 4 % Anleihe zu Investitionszwecken wieder aufgenommen werden. Die gedachten Fragen bildeten bereits vor einigen Monaten den Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Regierung und der Südbahn und dürfte über dieselben in den bevorstehenden Konferenzen die Entscheidung gefällt werden. Die Verhandlungen über die Verpachtung der **Hotelanlagen** der Südbahn in Abbazia an die Internationale Schlafwagengesellschaft stehen vor dem Abschlusse. Es besteht dem Vernehmen nach nur noch eine Differenz, welche die Frage der Haftung im Falle der höheren Gewalt betrifft. Wenn diese Differenz beigelegt ist, wird die Unterfertigung des Vertrages erfolgen. Die Schlafwagengesellschaft wird bekanntlich die Hotelanlagen und Villen in Abbazia von der Südbahn auf 25 Jahre pachten. Die Gesellschaft wird jedoch das Recht erhalten, in einem späteren Zeitpunkte unter gewissen Voraussetzungen das Eigenthum der Anlagen durch Kauf zu erwerben. Der Pachtzins beträgt 160000 fl.

— Der Wiener Stadtrath berieth vor kurzem über einen Antrag, betreffend Abstellung von angeblichen Uebelständen in der **Zustellung von Eisenbahnfrachtgütern** durch bahnseitig bestellte Rollfuhrunternehmer. Der Antragsteller führte aus, welche Uebelstände in dieser Beziehung einerseits durch die Höhe der Zustellungsgebühren, andererseits in der den Interessen des Adressaten oft entgegenlaufenden Art der Zustellung der Frachtgüter zu Tage getreten sind und gelangte zu dem Antrage, es sei der Bürgermeister zu ersuchen, bei den maassgebenden Faktoren die geeigneten Schritte einzuleiten, dass die diesbezüglichen Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements geändert werden. Der Stadtrath schloss sich diesem Antrage an.

— Der Verwaltungsrath der **Ersten Eisenbahnwagenleihgesellschaft** hat die Bilanz für das Jahr 1897 festgestellt und beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 7,50 fl. (9⅜ %) für die Aktie (gegen 7 fl. im Vorjahre) zu beantragen. Weiter hat der Verwaltungsrath den

Beschluss gefasst, der ordentlichen Generalversammlung zum Behufe den Deckung von bereits vollzogenen und noch durchzuführenden Investitinnen die Erhöhung des Aktienkapitals von 3 187 200 fl. auf 4 000 000 fl. durch Emission von 10 160 Stück Aktien vorzuschlagen.

— In Wien ist derzeit ein in Frankreich erzeugter Apparat zur Besichtigung ausgestellt, welcher das Halten von Kartenvorräthen bei den Kartenschaltern entbehrlich macht, indem mittelst dieses sinnreichen Apparats in derselben Zeit, welche zur Ausfolgung der Karten aus dem Fahrkartenkasten nöthig ist, die verlangte Karte gedruckt werden kann. Mittelst dieses **Fahrkartendruckapparats** vermag der Schalterbeamte bis zu 100 Karten verschiedener Relationen und Klassen in einer Minute zu drucken und auszugeben. Zur Erzeugung einer Karte genügt die entsprechende Drehung des Rades, auf welchem die Kartenrelationen registrirt sind, und je nach der Klasse für welche die Karte lauten soll ein Druck an einem der 3 Griffe unterhalb der Oeffnungen, durch welche die fertigen Karten herausfallen.

Der Apparat schneidet den Karton für die Karten, bedruckt denselben mit allen nöthigen Daten (Ordnungsnummer, Bestimmungsstation, Klassenpreis) und macht auf der Karte insbesonders den Tag und die Stunde der Ausgabe ersichtlich. Zugleich mit der Karte wird ein sogen. Kontrolstreifen gedruckt, auf welchem rücksichtlich jeder Karte Ordnungsnummer, Bestimmungsstation und Preis abgelesen werden können. Die Zusammenrechnung der auf dem Kontrolstreifen ersichtlich gemachten Preise gibt die Summe, welche der ausgebende Beamte vereinnahmt hat. Wir haben bereits wiederholt über die Einrichtung dieses Apparats, welcher bereits seit mehreren Monaten am Pariser Nordbahnhof ohne die geringste Störung funktionirt, berichtet.

— **Das Schifffahrtsübereinkommen zwischen Oesterreich und Ungarn.** Dem im ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe über die Subventionirung der Levanteschifffahrtsgesellschaft sind mehrere Beilagen angeschlossen, darunter das Uebereinkommen, welches zwischen dem österreichischen und dem ungarischen Handelsminister in Angelegenheit der subventionirten Seeschifffahrtsgesellschaften zustande gekommen ist. Danach werden die Verkehrszonen der vertragsmässigen Dienste derart gesondert, dass dem österreichischen Lloyd der Orient, Ostafrika, Indien, China und Japan, der ungarischen Seeschifffahrtsgesellschaft „Adria" der Westen, namentlich Italien, Malta, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Nord- und Westafrika (Aegypten ausgenommen) und Nordamerika vorbehalten bleiben. Das Gebiet des schwarzen Meeres ist neutral. Der ungarische Handelsminister erklärt, dass er auf den Linien Odessa-Konstantinopel und Batum-Konstantinopel, insolange die Lloydschiffe vertragsmässig fahren, keine vertragsmässigen Fahrten einrichten werde. Zwischen Fiume beziehungsweise Triest und Brasilien, eventuell La Plata werden die Fahrten abwechselnd von der „Adria" und dem österreichischen Lloyd gemacht. Die beiden Handelsminister erklären, dass sie in dem von dem anderen Theile aufrecht erhaltenen Gebiete Vertragsfahrten nicht einrichten werden. Der österreichische Handelsminister verfügte, dass der österreichische Lloyd Fiume bei verschiedenen Fahrten berühre, der ungarische Handelsminister dagegen, dass die Schiffe der „Adria" den Hafen Triest auf bestimmten Fahrten regelmässig anlaufen. Die beiden Handelsminister werden ihren Einfluss aufbieten, damit bei der Einrichtung regelmässiger Fahrten zwischen beiden Gesellschaften keine Konkurrenz entstehe. Die gegenseitige Berührung der Häfen von Triest und Fiume geschieht vom Lloyd und der „Adria" ohne Beitrag der Regierungen. Die Fahrordnungen werden den beiden Handelsministern mitgetheilt und sichern sich die beiden Minister für den Fall von Bemerkungen die schnellste Erledigung zu. Die Personen- und Frachtentarife werden auf allen Vertragslinien für Triest und Fiume die gleichen sein. Nachlässe oder Refaktien dürfen nur so bewilligt werden, dass sie eine differenzielle Behandlung der beiden Häfen ausschliessen. Bezüglich des Postdienstes wird zwischen den beiderseitigen Postsendungen kein Unterschied gemacht. Den Schiffen des Lloyd und der „Adria" werden in Triest und Fiume Ladeplätze eingeräumt. Beide Regierungen räumen sich gegenseitig das Recht ein, mit beiden Gesellschaften über die Einrichtung einzelner Linien Abmachungen zu treffen.

— Der ungarische Handelsminister hat mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit, die materielle Lage der **Bahnaufseher** zu verbessern, das **Anfangsgehalt** derselben von 420 fl. bezw. 480 fl. auf 520 fl. erhöht.

— Die **Mátraer Lokalbahnaktiengesellschaft** hielt eine ausserordentliche Generalversammlung ab, deren Gegenstand die Fusion mit der Békéser und Kisujszállás-Dévaványa-Gyomaer Nachbarbahn bildete. Die erfolgte Fusion bezweckt den Ausbau der etwa 80 km langen Vésztö-Kötegyán-Hollóder Eisenbahnlinie, wodurch das ganze vereinigte Netz eine Länge von 310 km aufweisen wird. Behufs Durchführung dieser Transaktion wurde die Erhöhung des bisherigen Aktienkapitals von 4 000 000 auf 11 148 800 fl. beschlossen und zugleich mit dem Baue der neuen Strecke die Budapester Bankvereinaktiengesellschaft betraut. Zugleich wurde beschlossen, dass die Gesellschaft die Firma „Vereinigte Mátra-Körös-Lokalbahnenaktiengesellschaft" annehme.

— **Ausbau des donaurechtsuferseitigen (Ofner) Strassenbahnnetzes.** Der ungarische Handelsminister hat in der Angelegenheit des Ausbaues zweier Strassenbahnlinien mit elektrischem Betriebe in Budapest an die hauptstädtische Gemeindebehörde zwei Erlasse von prinzipieller Bedeutung gerichtet. Der eine dieser Erlasse betrifft die Konzessionirung der Linien Kelenföld-Ofner innere Ringstrasse und Leopoldifeld, für welche an Baukosten ein Höchstbetrag von 6 867 600 fl. festgestellt worden ist. Die Kostenvoranschläge, bezüglich welcher die hauptstädtische Behörde das ausschliessliche Recht der Genehmigung beanspruchte, sind nach der Entscheidung des Ministers von ihm zu genehmigen, werden jedoch von Fall zu Fall der Stadtbehörde zur Revision übersendet werden; darauf, dass, wie die Vertreter der Stadt es forderten, dem Munizipium ein bestimmender Einfluss auf die Feststellung des Investitionskapitals eingeräumt werden solle, erklärte der Minister, da hierdurch in seine Rechtssphäre eingegriffen würde, nicht eingehen zu können. Der andere Erlass des Handesministers bezieht sich auf den Bau der Budapest-Promontorer Vizinalbahn. Um das Kelenfölder Strassenbahnnetz nicht zu stören, habe der Minister das Arrangement getroffen, dass die Promontorer Vizinalbahn nur bis zur Kelenfölder Diagonalstrasse geführt werde, dass jedoch von da ab bis zur Franz Josefbrücke die Vizinalbahnzüge auf Grund des Péagerechtes die Gleise der Budapester Strassenbahn zu benutzen haben.

— Bereits in dem mit der Stadtgemeinde Budapest im Jahre 1895 abgeschlossenen Vertrage hat die **Budapester Strasseneisenbahngesellschaft** die Verpflichtung übernommen, eine Linie nach dem Kelenföld, eine Linie über die neue Ofner Ringstrasse zur Südbahn im Anschlusse an die bestehende alte Auwinkellinie, sowie eine Zweiglinie, von dieser Linie ausgehend, ins Leopoldifeld auszubauen. Die Gesellschaft hat nunmehr die nöthigen Einleitungen wegen Ausbaues dieser Linien getroffen, welche, wie dies aus dem derzeitigen Stande der Ofner Stadttheile sich von selbst ergibt, keineswegs zu den lukrativen gezählt werden können. Bei der Feststellung des Kapitalsbedarfes wurde nicht nur für den momentanen Baubedarf, sondern auch mit Rücksicht auf die zu gewärtigende grosse Steigerung des Verkehrs auf dem alten Netz und auf die zu erwartende grosse Entwickelung der Ofner Stadttheile infolge Ausbaues des neuen Ofner Netzes für Ergänzung und Erweiterung der Anlagen durch Schaffung eines neuen Reservebaukapitals von 3 000 000 fl. Vorsorge getroffen. Der gesammte Kapitalsbedarf stellt sich, einschliesslich des obigen Reservebaukapitals, auf 9 867 600 fl. Zur Bedeckung dieser Kosten wurde die Emission von 98 676 Stück Aktien im Nominalbetrag von 9 876 000 fl. beschlossen.

Vereins-Ausland.

— In der Schweiz hat das Staatsprinzip und der Einheitsgedanke am 20. d. Mts. gegen den Kantönligeist einen grossen Erfolg errungen. Bei der Volksabstimmung ist das **Eisenbahnrückkaufsgesetz** („Gesetz betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und betreffend Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen") mit starker Zweidrittelmehrheit, mit 384 146 gegen 177 130 Stimmen angenommen worden. Nachdem Konservative und Ultramontane im Verein mit Partikularisten, Manchesterleuten und Privatinteressenten eine starke Agitation gegen das Gesetz inscenirt, hatte man eine so sehr überwiegende Volkskundgebung zu seinen Gunsten nicht erwartet. Schon die grosse Betheiligung der Abstimmenden zeugt für die hohe Wichtigkeit der Frage. Thatsächlich ist nun die völlige Eisenbahnverstaatlichung, das Staatsbahnsystem, auch in der Schweiz nach langen Mühen und Irrfahrten gesichert. Vor 7 Jahren, wo die Eidgenossenschaft den Beginn mit der Centralbahn machen wollte und grosse Posten von deren Aktien angekauft hatte, scheiterte der Plan an der Verwerfung durch die Volksabstimmung. Das Gesetz über das Eisenbahnrechnungswesen, welches hauptsächlich die Verstaatlichung vorbereiten sollte, wurde jedoch bereits, nachdem die Sache indessen immer mehr herangereift, am 4. Oktober 1896 mit 220 058 gegen 170 616 Stimmen in der Volksabstimmung angenommen.

Das jüngste Gesetz ermächtigt den Bund, die grossen schweizerischen Eisenbahnlinien, welche bisher 5 Aktiengesellschaften: der Nordostbahn, der Centralbahn, der Jura-Simplonbahn, den Vereinigten schweizer Bahnen und der Gotthardbahn gehören, im Laufe der nächsten Jahre auf Grund der vertragsmässigen Konzessionsbedingungen aufzukaufen. Wie letztere zu interpretiren seien, darüber herrschte grosser Streit, namentlich über die Berechnung des Reinertrages, nach dessen Höhe der den Aktionären zu gewährende Kaufpreis zu berechnen ist. Um sich die Verstaatlichung zu erleichtern, erliess die Eidgenossenschaft 2 Gesetze über das Stimmrecht und über das Rechnungswesen. Ersteres sicherte dem Bund und den Kantonen in den Generalversammlungen einen grösseren Einfluss, das Rechnungsgesetz erleichterte und — verbilligte die Auseinandersetzung und den staatlichen Ankauf. Mit den Rechten der Aktionäre wurde nicht immer glimpflich verfahren, so dass auch seitens der vielen deutschen Inhaber schweizerischer Eisenbahnwerthe erregte Proteste erschollen. Doch muss man andererseits zugeben, dass die internationale Börsenspekulation sich des Feldes bemächtigt hatte und die Schweiz allzu grosse Einmischung und Ansprüche von dieser Seite sich nicht wohl gefallen lassen konnte. Die schlimmsten Beeinträchtigungen der vertragsmässigen Rechte der Gesellschaften wurden übrigens aus den Gesetzen wieder eliminirt und die radikale Strömung in der Schweiz, welche schliesslich einseitig die Eisenbahnen expropriiren wollte, hat zum Glück für das Laed und seinen Kredit nicht die Oberhand gewonnen. Wenn bei dem nun noch ausstehenden Abschluss mit den einzelnen Gesellschaften die Eidgenossenschaft nicht zu schroff vorgeht, wird man ihr im ganzen zu dem schliesslichen Erfolg der so lange und mühsam betriebenen Aktion Glück wünschen können. Betreffs der Gotthardtbahn, zu deren Bau bekanntlich Deutschland und Italien Subventionen geleistet und deshalb bei einem Ertrage von über 7 % eine Gewinnbetheiligung haben, wird es mit den genannten Staaten besonderer Abmachung bedürfen. In der Schweiz selbst hat es unter den einzelnen Kantonen und Hauptorten bereits harte Kämpfe gegeben, da natürlich jeder wegen der Sitze der Direktionen usw. möglichst bevorzugt sein möchte. Der Ausgleich all dieser mannigfaltigen Interessen wird noch erhebliche Mühe kosten. Aber die Durchführung des Verstaatlichungswerks ist mit der erfolgten Volksabstimmung gesichert.

(„B. N. N.“)

— Der **Tunnel durch den Col di Tenda,** dessen Durchbohrung wir in Nr. 14 S. 226 d. Ztg. meldeten, ist nach einem Mailänder Berichte der „Frankf. Ztg.“ der zweitlängste in dem an Tunneln so überreichen Eisenbahnnetze Italiens. Er liegt überdies ganz auf italienischem Gebiete. Seine Länge von 8100 m wird in Italien nur von dem 8800 m langen Tunnel unter dem Passo dei Giovi bei Genua übertroffen. In Europa überhaupt steht er an der fünften Stelle, da er an Länge nur vom St. Gotthard (14912 m), Frejus (12233 m) und dem Arlbergtunnel (10248 m) übertroffen wird. Der höchste Punkt des Tunnels liegt 1038 m über dem Meer (St. Gotthard 1154 m, Frejus 1294 m, Arlberg 1310 m). Die Steigung im nördlichen Theile beträgt 2‰, im südlichen hingegen 10, und auf einer kurzen Strecke 14‰. Die Umstände, unter denen die Ausführung des Tunnels erfolgen musste, waren aussergewöhnlich schwierige. Mehr als einmal musste der Unternehmer, Luigi Vaccari in Valenza, die Arbeiten vollständig unterbrechen, einmal am Südende, sogar während voller drei Jahre. Gleich bei Beginn der Arbeiten, der im Dezember 1889 erfolgte, zeigte es sich, dass ganz besondere Vorkehrungen getroffen werden mussten, um die hervordrängenden gewaltigen Wassermengen abzuleiten. Obgleich es allmählich gelang, einen grossen Theil der Infiltrationen zurückzudämmen, ist die Wassermenge doch auch heute noch so gross, dass eigene Kanäle für die Herausführung des Wassers gebaut werden mussten. Jetzt beträgt die Menge desselben beständig 300 l in der Sekunde am Nordende und 900 l am Südende, eine Wassermenge, die genügt, um sämmtliche Bewohner einer Stadt wie Turin (etwa 300000 Einwohner) mit täglich 400 l Wasser pro Kopf zu versorgen. Fast unüberwindliche Schwierigkeiten stellten sich der Unternehmung durch die auf mehreren Stellen erfolgten Schlammeinbrüche entgegen. Eine solche Stelle am Südende, 45 m lang, konnte erst nach dreijähriger harter Arbeit überwunden werden, nachdem die Societa di Costruzioni Mecaniche di Savigliano unter der Leitung der Regierungsingenieure Amadasi und Giraud eigens zusammenhängende Eisenkonstruktionen hergestellt hatte. Stellenweise, wo der Druck der Schlammmassen besonders gross ist, sind die Mauern des Tunnels 2,50 m dick. Der Bau des Tunnels war ursprünglich vom Unternehmer Vaccari für den Preis von 20500000 Lire übernommen worden. Als aber die Schwierigkeiten wuchsen, erfolgte eine Verständigung zwischen ihm und der Regierung, nach welcher die Regierung die Verbauung der Schlammmassen und Wassereinbruchsstellen auf eigene Rechnung übernahm. Wieviel eigentlich der fertige Tunnel dem Staate kosten wird, ist noch nicht bekannt. Die Tunnelweite entspricht einer doppelgleisigen Eisenbahn erster Kategorie. Vorläufig wird aber nur ein Gleis gelegt werden. An Stelle des zweiten Gleises läuft heute der Wasserkanal, ein Umstand, der die Einrichtung eines zweiten Gleises sehr erschweren oder doch zum mindesten sehr kostspielig machen dürfte. Der innere Ausbau des Tunnels dürfte mindestens noch ein Jahr in Anspruch nehmen. Der Zweck des Tunnels ist ausser dem für die Regierung hauptsächlich bestimmend gewesenen strategischen, ein eminent kommerzieller. Längs der ganzen Kette der Alpen und Apenninen vom Frejus bis zum Col di Cadivona, 300 km, besteht kein Bahnübergang, so dass, wer von Turin oder Mailand nach San Remo, Nizza, Toulon Marseille usw. reisen will, den Umweg über Genua oder Savona machen muss. Durch die Bahn über Cuneo und Tenda soll diese Strecke nun wesentlich abgekürzt werden. Zu bedauern ist nur, dass heute noch nicht einmal feststeht, welchen Weg die Bahn nehmen wird, um das Meer zu erreichen. Die Regierung möchte sie ganz auf italienischem Gebiete bis Taggia an der Linie Savona-Ventimiglia führen. Das Interesse Piemonts und der Lombardei, sowie aller Reisenden, die aus dem Nordosten Italiens, der Schweiz und Deutschland kommen, geht hingegen dahin, dass die Bahn bei Tenda die nahe französische Grenze überschreite, um von dort direkt thalwärts nach Nizza weiterzuführen. Dieses auch von der Handelswelt begünstigte Projekt hat ausser dem kürzesten Wege nach Nizza auch den Vortheil der geringeren Baukosten für sich. Und dieser wunde Punkt, die Kosten der ganzen sonst prächtigen Unternehmung, wird es wahrscheinlich auch sein, der die italienische Regierung nöthigen wird, die schon mit der französischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen für die Weiterführung der Bahn auf französischem Gebiete so viel als möglich zu fördern. Von der projektirten Bahn ist bis heute erst das Theilstück Cuneo-Limone, 32 km, letzteres am nördlichen Eingange des Tunnels unter dem Col di Tenda, fertig. Für die Weiterführung vom Südausgange des Tunnels bei Vievole haben dagegen noch nicht einmal die Vorstudien begonnen. Techniker behaupten, dass allein die wenigen Kilometer von Vievole bis Tenda an der französischen Grenze 10000000 L. kosten werden, während, falls die Regierung an ihrem Projekte der Fortführung der Bahn auf ausschliesslich italienischem Boden festhalten sollte, die ferneren Kosten bis Ventimiglia weitere 60 bis 80000000 L. betragen dürften.

— Die schwedische Regierung hat dem Reichstag eine Vorlage über den **Bau einer neuen Bahn an der schwedischen Westküste** vorgelegt, die von Gothenburg über Uddevalla bis Stromstad an der norwegischen Grenze geht und gegen 15000000 Kr. kosten wird. Diese Bahn würde auch für den internationalen Verkehr von Bedeutung sein, da sie den Weg zwischen Gothenburg und Christiania abkürzt.

— **Frankreichs Postdampfer zwischen Havre und Newyork.** Vor 37 Jahren, am 24. April 1861, eröffnete die Compagnie générale transatlantique den Postdienst zwischen Havre und Newyork mit Dampfern, deren Geschwindigkeit 11½ Knoten in der Stunde nicht überstieg. 11½ Knoten! Das erscheint für die Jetztzeit lächerlich, wo das unbedeutendste Lastboot mit 12 Knoten läuft. Aber damals war die Geschwindigkeit der schnellsten Schiffe nicht grösser und die Dampfer der transatlantischen Gesellschaft standen nicht hinter denen der Cunardlinie zurück, welche gegenwärtig als eine der geachtetsten und strebsamsten gilt. Doch die transatlantische Gesellschaft blieb nicht auf jenem bescheidenen Standpunkt, sondern verbesserte in wohlerwogener Verfolgung ihrer Interessen und besorgt um ihren guten Ruf Schritt für Schritt ihr Material und erreichte bei jedem neuen Schiff eine grössere Geschwindigkeit. So kam es, dass bei der Erneuerung ihrer staatlichen Konzessionen im Jahre 1883 die Geschwindigkeit von 15 Knoten als Jahresmittel festgesetzt wurde, wodurch die Gesellschaft damals an die erste Stelle unter den transatlantischen Linien trat. Nur sieben Liverpooler Postschiffe und zwei vom Norddeutschen Lloyd, die „Werra“ und die „Fulda“, erreichten diese Geschwindigkeit, während die transatlantische Gesellschaft durch die vier damals so bewunderten Schiffe „Bourgogne“, „Champagne“, „Bretagne“ und „Gascogne“ bei den Versuchen 18 Knoten, im jährlichen Durchschnitt der Fahrten 16—17 Knoten erzielte.

Eine zeitlang sicherten diese Schiffe, bei denen alles aufgeboten war, um die Reisenden anzuziehen, der französischen Gesellschaft das Uebergewicht über ihre deutschen, englischen und amerikanischen Rivalen; aber diese, angestachelt durch den Wettkampf, machten riesige Fortschritte. Schon seit 1891 legten die englischen Schiffe „Teutonic“ und „City of Paris“ den Weg von Queenstown nach Newyork in 5 Tagen 19 Stunden zurück, d. i. mit einer Geschwindigkeit von nahezu 20 Knoten. Das veranlasste die transatlantische Gesellschaft, noch in demselben Jahre den letzten ihrer Schnelldampfer, „La Touraine“, einzustellen, der mit einer mittleren Jahresgeschwindigkeit von etwas über 18 Knoten lief und einmal sogar die Ueberfahrt mit der bemerkenswerthen Geschwindigkeit von 19,59 Knoten machte.

Aber dieser Dampfer ist bis heute der einzige derartige in der Flotte der Gesellschaft. Der nahe Zeitpunkt des Erlöschens der Konzession verbot es, andere derartige Schiffe zu bauen, deren Anlagekapital nicht mehr mit Sicherheit verzinst und getilgt werden konnte. Die Konkurrenten waren frei von diesen Rücksichten und seit 1894 mehrte sich die Zahl der Ueberfahrten mit 20 Knoten und mehr mittlerer Geschwindigkeit. Zunächst sind die Schiffe „Campania“ und „Lucania“ zu nennen, die, Riesenwindspielen vergleichbar, den Ozean mit 20 und 21 Knoten durchlaufen, dabei einen Raumgehalt von 20 618 t und einen täglichen Kohlenverbrauch von 500 t haben. Es kommen „Saint-Louis“ und „Saint-Paul“ von der American Line, die zwischen Southampton und Newyork 21 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit leisten, und endlich „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Kaiser Friedrich“ vom Norddeutschen Lloyd, welche noch über $^2/_3$ Knoten mehr schaffen. Sie werden aber ihrerseits in kurzer Frist durch den „Oceanic“ der White Star Line übertroffen werden, der, seiner Vollendung auf den grossen Werften von Belfast nahe, 23 Knoten laufen soll und vielleicht noch einige Zehntel darüber.

Das ist — wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen — die Lage der französischen Handelsflagge seit 4 Jahren und während dieses Zeitraumes bemüht sich die transatlantische Gesellschaft, die für die Franzosen so peinlichen Verhältnisse günstiger zu gestalten. Erst neuerdings sind in dieser Angelegenheit entscheidende Schritte gethan, die auf eine bessere Zukunft hoffen lassen. Schon am 17. Juli v. J. wurde ein Abkommen zwischen der Gesellschaft und dem französischen Handelsminister geschlossen. Danach soll der gegenwärtig noch gültige und bis zum Juli 1901 laufende Vertrag um 10 Jahre verlängert werden, sicherlich eine kurze Frist zur Ausnutzung eines so kostbaren und so schnell der Ueberholung ausgesetzten Materials, wie die modernen Schnelldampfer es sind. Die Verpflichtungen des Staates bleiben übrigens dieselben; Unterstützung und Prämien werden in Zukunft, wie jetzt, den Betrag von 6 680 000 Frcs. nicht übersteigen. Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, am 1. April und am 1. Juli 1900 je einen Schnelldampfer mit 22 Knoten Versuchsgeschwindigkeit einzustellen. Diese Schiffe würden also während der grossen Ausstellung in Dienst kommen und den zahlreichen Besuchern aus den Vereinigten Staaten willkommene Gelegenheit zur Ueberfahrt bieten. Ein drittes Schiff soll 1903 sich den beiden ersten zugesellen. Wenn endlich am 1. Juli 1905 die mittlere Jahresgeschwindigkeit auf der Linie Havre-Newyork um 10 % geringer sein sollte, als diejenige irgend einer fremden Konkurrenzlinie, so verpflichtet sich die transatlantische Gesellschaft, unverzüglich einen vierten Schnelldampfer von denkbar grösster Vollkommenheit in Bau und spätestens am 1. April 1908 in Dienst zu nehmen. Für den Fall der Nichterfüllung dieser Bedingungen seitens der Gesellschaft sind beträchtliche Konventionalstrafen vereinbart.

Die Budgetkommissen der französischen Deputirtenkammer hat sich mit dem Abkommen eingehend beschäftigt, auch den von einem Abgeordneten eingebrachten Gegenentwurf, wonach es gestattet sein sollte, als Ausgangshafen nicht nur Havre, sondern auch Brest vorzuschreiben, sorgfältig geprüft, schliesslich aber den vom Handelsminister vorgelegten Vertrag mit einigen unwesentlichen Aenderungen, die Konventionalstrafen betreffend, angenommen. Die Billigung dieses so ausgestalteten Entwurfes durch die Deputirtenkammer selbst darf als sicher angenommen werden.

So wird denn in den ersten Monaten des Jahres 1900 bei Beginn des grossen Säkularfestes, welches die französische Nation den zuströmenden Völkern der Erde bereitet, die verjüngte und neubelebte transatlantische Flotte Frankreichs in ehrenvollen Wettkampf treten können mit der englischen, amerikanischen und deutschen.

Dies wird voraussichtlich auch den Anstoss geben zur schleunigsten Bewilligung und Ausführung der seit lange von der französischen Regierung vorgeschlagenen Verbesserungen des Hafens von Havre, dem es nicht nur an genügenden Ausbesserungseinrichtungen, sondern auch an genügender Einfahrtstiefe und an Raum für die Bewegung so gewaltiger Schiffskörper fehlt.

— Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gestattet, — wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen — die zweimalige **Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Rückfahrtkarten**, und zwar jedesmal um die Hälfte der ursprünglichen Dauer, gegen Zahlung eines Aufschlages von je 10 % des Fahrkartenpreises. Die Verlängerung kann für beide Zeiträume zugleich gefordert werden und selbst dann, wenn die erste Verlängerungsperiode bereits abgelaufen ist. In jedem Falle rechnet die Verlängerung vom Ende der ursprünglichen Geltungsdauer ab. Hat der Reisende den Zuschlag für die Verlängerung nicht gezahlt, bevor er in einem Zuge Platz nimmt, so wird er behandelt, als sei er ohne Fahrkarte. — Die Handelskammer von Amiens hat bei der französischen Nordbahngesellschaft die Einführung derselben Einrichtung beantragt und die Gesellschaft hat sich bereit erklärt, die Angelegenheit in Erwägung zu ziehen. (Vergleiche auch die Mittheilung in Nr. 12 S. 188 d. Ztg.).

— **Direkte Verbindung Petersburgs mit der sibirischen Bahn.** Zur Berathung der schon so lange in der russischen Presse ventilirten Frage: wie und ob Petersburg mit der sibirischen Bahn direkt verbunden werden soll? ist augenblicklich eine Kommission eingesetzt, die allem Anscheine nach sich der gestellten Aufgabe mit allem Ernste annimmt. Zur Zeit liegt das Projekt vor, den Bau einer Bahn von Petersburg nach Wjätka auszuführen. In Wjätka fände die Bahn Anschluss an die bereits im Bau begriffene Bahn Wjätka-Perm, womit einerseits die Ural- und andererseits über Jekatharinenburg-Tscheljabinsk die grosse sibirische Bahn erreicht werden könnte. Die Kommission sprach sich dafür aus, den Bau der Moskau-Jaroslawl-Archangelskbahn zu übertragen. Der Plan des Generallieutenants Gluchowskoi, ohne jede Unterstützung von der Regierung die Bahn von einer Aktiengesellschaft erbauen zu lassen, ist nach der Meinung der Kommission nicht ausführbar; diese Gesellschaft müsste erstens über ein Kapital von 75 000 000 R. verfügen, und da die Bahn, welche durch dünnbevölkerte Gegenden geht, nicht einmal soviel einbringen wird, dass die Baukosten verzinst werden, so würden sich wohl auch kaum Personen finden, die ihre Kapitalien an ein so zweifelsohne verlustbringendes Unternehmen zu wagen gesonnen wären.

Die Bahn, nach dem zuletzt bezeichneten Projekte gebaut, würde 1 130 Werst lang sein und zwar: von Petersburg bis Wologda 570 Werst und von Wologda bis Wjätka 560 Werst und würde ein Gebiet berühren, das von etwa 1 250 000 Menschen besiedelt ist. Es scheint hiernach, dass die Befürchtungen der Kommission wegen ungenügender Verzinsung des Anlagekapitals nicht unbegründet sind. Soll also die Bahn dennoch so gebaut werden, dass Wjätka und Petersburg direkt mit einander verbunden werden, so müssen andere Gründe bewegend sein, die dann ausschliesslich auf dem Gebiete des allgemeinen, staatlichen Interesses liegen würden. Hierbei würde natürlich die Stellung Petersburgs eine grosse Rolle spielen, der dann sehr grosse Opfer gebracht werden müssten.

Das Projekt der Moskau-Jaroslawl-Archangelskeisenbahngesellschaft hat dagegen im Auge zunächst, soweit bekannt geworden, Wjätka mit Kostroma, Station der Bahn Kostroma-Jaroslawl zu verbinden. Vorbehalten bliebe die Fortsetzung des Bahnbaues von Kostroma nach Petersburg. Ein eigentliches Interesse hat die Gesellschaft offenbar nur an der Strecke Wjätka-Kostroma (etwa 450 Werst lang), um Sendungen vom Ural und aus Sibirien einerseits nach Moskau und andererseits über Rybinsk-Bologoje-Pskow nach dem Rigaer Hafen heranzuziehen. Das Hauptziel, welches die Gesellschaft der Moskau-Jaroslawl-Archangelskeisenbahn beim Bau der östlichen Theilstrecke der projektirten Eisenbahn verfolgt, ist offenbar die Heranziehung von Gütern aus Wjätka und dem Ural nach den der Gesellschaft gehörigen Linien.

Es ist also auch diese Bahn wiederum ein Wettlauf um die Erlangung des Zustromes der sibirischen Güter, die angeblich und wie mit Sicherheit erwartet wird „massenhaft“ dem europäischen Russland zuströmen werden. Es scheint diese Erwartung in mehrfacher Beziehung hochgradig sanguinisch zu sein. Die Güter, die demnächst massenhaft zuströmen könnten (Getreide, Holz, vielleicht auch Eisen, Gusseisen, Vieh und noch einige andere Klassenartikel) vertragen nicht die Kosten des weiten Eisenbahntransports. Uns scheint daher der Schwerpunkt der Lösung der Frage des Absatzes der sibirischen Güter nicht so sehr von einer direkten Eisenbahnverbindung innerhalb der Grenzen des europäischen Russlands abzuhängen, als von der sehr schwierigeren, aber auch ungleich wichtigeren Frage der Ermöglichung eines Abstromes der Güter auf den Wasserwegen. Kann der Weg durch das karische Meer zu den Mündungen des Ob und Jenissei mit einiger Hoffnung auf Erfolg befahren werden und die beiden Riesenströme für die Schifffahrt gefahrlos gemacht werden, dann kann Sibirien hoffen seine Erzeugnisse mit einigem Gewinn auf den europäischen Markt zu bringen. Von diesem Gesichtspunkte aus sind auch die Verhandlungen über die zollfreie Einfuhr europäischer Industrieerzeugnisse über das karische Meer, Ob und Jenissei von ausserordentlichem, allgemeinem Interesse, weil ein weiteres Zugeständniss auf diesem Gebiete Veranlassung geben könnte, Opfer und Risikos zu übernehmen, um die Frage der Benutzung jenes Weges immer mehr klar zu stellen. Hierbei kann nicht übersehen werden, dass der Löwenantheil an dieser gefährlichen Arbeit nicht von dem zunächst interessirten Russland, sondern von dem übrigen Europa, namentlich England und Deutschland (vergl. „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1896 S. 839 ff.: Die Wasserwege nach und in Sibirien) geleistet worden ist. Es wäre daher nur eine billige Entschädigung, wenn die zollfreie Einfuhr konzedirt werden sollte, ganz abgesehen von dem grossen Interesse, das Russland

selbst an der Entwickelung der Schifffahrt in jenen Gebieten hat.

— Bei dem grossen Interesse, das in weiten Kreisen der Entwickelung der Dinge in Sibirien, soweit es namentlich von der neuen Bahn erschlossen wird, entgegengebracht wird, kann auch an dieser Stelle mitgetheilt werden, wie die russische Staatsregierung es an keinem Opfer fehlen lässt, um die Vorbedingungen für die zukünftige Entwickelung des Landes zu schaffen. Eine dieser Vorbedingungen ist auch die Besiedelung des noch sehr spärlichen bevölkerten Landes herbeizuführen. Nach dieser Richtung hat eine regelmässige, von der Regierung unterstützte und geleitete **Uebersiedelung russischer Bauern nach Sibirien** stattgefunden. Um diese Bewegung noch weiter zu unterstützen und fördern, wird am 1./13. März d. J. ein neuer **ermässigter Tarif** eingeführt, der die Beförderung von Uebersiedlern und deren Frachtgut in bedeutendem Maasse erleichtert, wie dies aus folgender tabellarischen Aufstellung ersichtlich ist:

Werst	Von den Uebersiedlern erhobene Zahlung		Differenz	Zahlung für das Frachtgut	
	nach dem bestehenden Tarif	nach dem neuen Tarif		nach dem bestehenden Tarif	nach dem neuen Tarif
	Rubel		%	Kopeken pro Pud	
1 800	5,40	3,00	26	24,00	18,00
2 000	6,00	3,20	44	26,67	20,00
2 200	6,60	3,40	48	29,38	22,00
2 500	7,50	3,70	51	33,33	25,00
2 800	8,40	4,00	52	37,33	28,00
3 000	9,00	4,20	53	40,00	30,00
3 500	10,50	4,70	55	46,67	35,00
4 000	12,00	5,20	57	53,33	40,00
5 000	15,00	6,20	59	66,67	50,00
6 000	18,00	7,20	60	80,00	60,00

Die Ermässigungen namentlich der Personenbeförderung sind geradezu erstaunlich: 6 402 km für 15,55 ℳ!

— Eine Einrichtung, die sich in Westeuropa schon lange als ganz unentbehrlich bewährt hat, nämlich die **Aufbewahrung des Handgepäcks auf den Eisenbahnstationen**, hat das Eisenbahndepartement dem allgemeinen Kongress der Vertreter russischer Eisenbahnen einzuführen vorgeschlagen, und gleichzeitig beantragt, Regeln für die Aufbewahrung des Handgepäcks der Reisenden auf den Eisenbahnstationen auszuarbeiten. Der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge hat der Kongress nunmehr beschlossen, beim Ministerium der Verkehrsanstalten darum nachzusuchen, dass den russischen Eisenbahnen gestattet werde, auf den Stationen, wo die Bahnen es für nöthig erachten, besondere Räume für die Aufbewahrung des Handgepäcks der Reisenden einzurichten. Ferner hat der Kongress beantragt, die Aufbewahrungsgebühr solle 5 Kop. für jedes Stück des Gepäcks betragen und den Beamten zu gute kommen, ohne dass die Bahnen für die Unversehrtheit des Gepäcks zu haften hätten.

Die Einführung dieser Verkehrserleichterung wäre als ein Fortschritt zu verzeichnen.

— Amtlich wird bekannt gemacht, dass der Verwaltung der **Rjäsan-Uralsker Eisenbahn** gestattet worden ist, für die **Aufbewahrung von Getreide** in den Niederlagen bei den Stationen der Pensa-Tawolshansker Linie Arkadak, Turki, Salowka und Kolyschlei folgende Gebühren zu erheben: für die Aufbewahrung im Laufe eines Monats $^1/_{100}$ Kop., von mehr als 30 Tagen $^1/_{200}$ Kop., von mehr als 60 Tagen $^1/_{300}$ Kop., von mehr als 3 Monaten $^1/_{400}$ Kop. pro Pud und Tag.

— Zwischen den amerikanischen transkontinentalen Linien und der kanadischen Pacificbahn ist jetzt ein **Tarifkrieg** in voller Schärfe ausgebrochen. Um der von den ersteren vorgenommenen Herabsetzung der Fahrpreise zu begegnen, hat die kanadische Pacificbahn die Preise für die Fahrt von Montreal nach Punkten an der Küste des stillen Weltmeeres für die I. Klasse von 70 auf 40 D. und für die II. Klasse von 60 auf 30 D. ermässigt; entsprechende Ermässigungen werden von anderen Plätzen in Kanada und den Neuenglandstaaten gewährt. Kürzlich hat die kanadische Pacificbahn auch die Lokaltarife um die Hälfte herabgesetzt.

Wie aus Newyork gemeldet wird, hat die Interstate Commerce Commission zu Washington, die oberste Eisenbahnbehörde der Vereinigten Staaten, um die amerikanischen Linien in den Stand zu setzen, dem von der kanadischen Pacificbahn heraufbeschworenen Tarifkampf zu begegnen, den Artikel 4 des Eisenbahngesetzes zeitweilig ausser Kraft gesetzt. Dieser Artikel verbot den amerikanischen Bahnen, für eine Beförderung auf einer Theilstrecke höhere Tarife in Anwendung zu bringen, als für die Beförderung auf der ganzen Strecke. Durch diese Entscheidung sind also jetzt die Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten in der Lage, den Tarifunterbietungen der kanadischen Pacificbahn für den Durchgangsverkehr über den ganzen Kontinent mit Erfolg entgegen zu treten, ohne gleichzeitig ihre Tarife für den Lokalverkehr ermässigen zu müssen.

— Zusammenfassende Mittheilungen über die neuen **Eisenbahnen von Aegypten nach dem Sudangebiet** macht Dr. Hermann Moeser zu Helwan bei Kairo in der „Tägl. Rundschau“. Die Linie Nag Hamadi-Luxor-Assuan, mit deren Hilfe man die Strecke Alexandrien-Kairo-Assuan, statt wie bisher in 5 Tagen, in etwa 24 Stunden zurücklegen wird, soll Ende Februar d. J. ihrer Bestimmung übergeben werden. Die Materiallieferungen sind grösstentheils von einigen aus dem internationalen Wettbewerb als Sieger hervorgegangenen deutschen Firmen bewirkt worden. Ein schöner Beweis des auch in Aegypten kraftvoll emporblühenden deutschen Einflusses in der Industrie. Der früher nur umständlich zu passirende erste Nilkatarakt bei Assuan ist von einer Militärbahn umspannt, von deren südlichem Endpunkte Philae-Schellal bis hinauf zu den zweiten Nilfällen bei Wadi Halfa rasche Nildampfer verkehren. Ferner durchquert von der letztgenannten Stadt aus, welche vor 2 Jahren der vorgeschobenste ägyptische Posten gegen das Mahdireich war, eine strategische Eisenbahn die nubische Wüste bis nach Abu-Hamed, die — von ägyptischen Truppen angelegt — seit Anfang November v. J. verkehrt; endlich wird die im Bau begriffene Linie Abu-Hamed-Berber im März d. J. in Betrieb gesetzt werden und die Strecke von Berber bis nach El Damer, dem zur Zeit vorgeschobensten Posten der ägyptischen Eroberungsarmee, unverzüglich in Bau genommen werden. Die im Fluge ausgeführte Bahnverbindung von Wadi Halfa bis Berber, die eine Länge von mehr als 400 englische Meilen — etwa Luftlinie Hamburg-Wien — hat, ist eine Glanzleistung ägyptischer, wie aller Kolonisationsthätigkeit überhaupt. Die früher mehrwöchige Fahrt von Kairo nach Berber wird schon jetzt ohne Benutzung der noch nicht fertig gestellten Theilstrecken in 7 Tagen ausgeführt und da sich somit Truppenzusammenziehungen in den zurückeroberten Ländern rasch und anstandslos ausführen lassen, ist ein nochmaliger Verlust derselben, wie er vor 16 Jahren möglich war, für die Zukunft so gut wie ausgeschlossen.

— Die **Kongoeisenbahn** hat im Jahre 1897 3 416 698 Frcs. vereinnahmt; sie nimmt noch eine **Anleihe** von 5 000 000 Frcs. in 10 000 4,5 %, mit 525 Frcs. rückzahlbaren Obligationen von 500 Frcs. auf.

— Eine **dritte Kongobahn** soll — wie berichtet wird — demnächst in Angriff genommen werden. Während die belgischen Ingenieure im Süden des Kongostaates die Strecke einer Bahn durch den erzreichen Katangabezirk nach dem Tanganyikasee festzulegen im Begriffe sind, wird gleichzeitig, wie ein soeben erschienenes Dekret des Königs Leopold ankündigt, nordwärts eine Bahn nach dem Nil gebaut werden. 300 000 Frcs. sind bewilligt für die Vorstudien zu der neuen, der dritten Kongobahn, welche vom schiffbaren Itimbiri-Rubi ausgehen wird. Der Itimbiri ist schiffbar bis zu den Lubifällen bei Akwetana, 50 km aufwärts vor seiner Mündung in den Kongo bei Ibembo. Von Akwetana aus wird die Eisenbahn nordwärts führen bis zum Ubangi-Uëlle, mitten durch das reiche, wohlbevölkerte Land der Niam-Niamstämme, das Juncker 1883 der Länge und Breite nach durchquert hat. Dann wird der Uëlle beinahe 200 km weit für Dampfer schiffbar, und der Schiffsverkehr wird sich an die Bahn anschliessen und bis nach dem Orte Nianguara führen. Von dort wird die Bahn nördlich im grossen Bogen bis nach dem Nilhafen Redschaf führen, bei Gondakora, im früheren Reiche Emin Paschas, das durch sogen. ewige Pacht an den Kongostaat angegliedert ist. Ertönt erst der Pfiff der Lokomotive in Redschaf und antwortet ihm die dröhnende Sirene der Nildampfer, so wird der stolze Traum des grossdenkenden Königs Leopold erfüllt sein: Eine grosse Verkehrsstrasse wird dann quer durch Afrika gehen und die Kongomündung mit dem Nildelta verbinden und Westafrikas Reichthümer gleichzeitig nach Westen und Osten dem Weltverkehr zuführen.

Allgemeines.

— Ueber die Versuche, die **hölzernen Eisenbahnschwellen** durch **Imprägnirung** mit einer konservirenden Flüssigkeit haltbarer zu machen, erstattete der Geheime Baurath Wetz in einer

der letzten Sitzungen der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses einen kurzen Bericht. Danach waren die der Eisenbahnverwaltung gehörenden Schwellentränkungsanstalten zu Northeim und Leinhausen bisher nur auf Tränkung mit Zinkchlorid eingerichtet. Diese, lange Jahre ausschliesslich ausgeführte Tränkung hat sich als nicht genügend wirksam erwiesen, und werden deshalb jetzt die Eichen- und Buchenschwellen mit Theeröl, die kiefernen Schwellen mit einer Mischung von Zinkchlorid und Theeröl getränkt. Für diese neuen Tränkungsarten müssen die genannten Anstalten eingerichtet werden, um ihre fernere Benutzung zu ermöglichen. Gleichzeitig ist eine Erweiterung der Anstalten vorgesehen, so dass eine grössere Zahl von Schwellen als bisher in ihnen getränkt werden kann. Bezüglich der Verwendung buchener Schwellen sind die günstigen Erfahrungen, die auf französischen Bahnen und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gemacht worden sind, durch die auf preussischen Bahnlinien seit längerer Zeit angestellten Versuche bisher nicht bestätigt worden. Diese Versuche werden indess fortgesetzt, da von einer günstigen Lösung der Buchenschwellenfrage grosse volkswirthschaftliche Vortheile abhängen, auch die Eisenbahnverwaltung ein wesentliches Interesse daran hat, für die Eichenschwelle, deren Preis immer höher steigt, einen vollwerthigen billigeren Ersatz in der getränkten Buchenschwelle zu finden.

— **Ein höchst eleganter Salonwagen** ist soeben von der „Great-Eastern-Railway-Company“ für den Prinzen und die Prinzessin von Wales fertiggestellt worden. Dieser Wagen unterscheidet sich äusserlich nur durch das angebrachte königliche Wappen von jedem gewöhnlichen Kupee I. Klasse: der untere Theil der Seitenwände und der Boden sind aber mit einer starken Lage Filz versehen, so dass das Geräusch total gedämpft wird. Im Innern ist der Wagen, der einen Salon, ein Boudoir und mehrere Nebengemächer enthält, überaus prächtig ausgestattet. Der Salon ist mit kaiserblauem Damast ausgeschlagen, und die Möbel aus Nussbaum und Rosenholz sind mit derselben blauen Polsterung versehen. Alle Leisten und Geräthe sind aus gediegenem Silber; die Decke ist auf crêmefarbenen Grund mit Gold und Silber ausgelegt. Sämmtliche Abtheilungen werden durch Elektrizität beleuchtet und sind mit allem erdenkbaren Komfort der Neuzeit eingerichtet.

Bücherschau.

Demnächst erscheint im Verlage von Duncker & Humblot in Leipzig eine neue Schrift unter dem Titel **„Staatseisenbahnen, Wasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik“** vom Eisenbahndirektionspräsidenten Franz Ulrich in Cassel, dem Verfasser von „Personentarifreform und Zonentarif“ usw. Der neuen Schrift liegt ein Vortrag zu Grunde, den Präsident Ulrich auf Wunsch der schlesischen Landwirthschaftskammer gehalten hat. Die Wichtigkeit der darin behandelten Fragen sowie die Persönlichkeit des Verfassers bürgen dafür, dass die Schrift auch in weiteren Kreisen das grösste Interesse erregen wird.

— **Handbuch für Stationsbeamte**, bearbeitet von A. Herr, Regierungs- und Baurath. Berlin 1898. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 0,50 ℳ.

Dieses kleine bewährte Werk, welchem wir in No. 98 S. 1022 Jahrg. 1897 eine eingehendere Besprechung widmeten, ist nunmehr in zweiter, in vielen Punkten erweiterter Auflage erschienen, nachdem die erste Auflage (5000 Exemplare) in dem kurzen Zeitraum von zwei Monaten bereits vergriffen war. Dies allein dürfte genügend das Bedürfniss nach einem kurz und dennoch klar gehaltenen Rathgeber für den Eisenbahnstationsbeamten sowie auch dessen Brauchbarkeit darthun.

— Im zweiten Bande seines grossen Werkes **„Statistik und Gesellschaftslehre“** (Freiburg i. B. bei Mohr, Preis 12 ℳ), behandelt Dr. Georg v. Mayr, früher Unterstaatssekretär von Elsass-Lothringen, jetzt Professor an der Strassburger Universität, die Bevölkerungsstatistik und zieht bei der Bevölkerungsbewegung auch die Wanderungen in den Bereich seiner Untersuchung. Zunächst stellt er die Forschungsziele der Wanderungsstatistik fest, bespricht dann das Wesen und die Arten der Wanderungen und unterscheidet die internationale Wanderung, die Aus- und Einwanderungen, die zeitweilig so ausserordentlichen Umfang angenommen haben, insbesondere die überseeische Aus- und Einwanderung, ferner die inneren Wanderungen und zwar die Wanderbewegung zwischen Stadt und Land, die Wanderarbeiterbewegung (Sachsengängerei), daneben auch die Tageswanderungen der grossstädtischen und industriellen Bevölkerung, um von der Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück zu gelangen, und endlich den Reise- und Fremdenverkehr, dessen Bedeutung statistisch noch nicht erfasst ist. Hier und da hat man Versuche nach dieser Richtung hin gemacht, ohne indessen zuverlässige Ergebnisse zu erlangen. Abgesehen von diesem letzteren Kapitel bringt Mayr wissenswerthe statistische Angaben mit kritischen Bemerkungen bei, wie man sie nicht leicht anderweit so beisammen findet. Auch andere Abschnitte des Werkes sind für Eisenbahnkreise von unmittelbarem Interesse, wie u. a. die Darlegung über die Dichtigkeit und Anhäufung sowie über den Schwerpunkt der Bevölkerung usw. Vielleicht lassen sich die Herren Sozialstatistiker in Zukunft herbei, auch die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands zu verwerthen, wie sie nach den Angaben der Eisenbahnverwaltungen im Reichseisenbahnamt bearbeitet wird.

— Zu den gelesensten aber auch schwierigsten Büchern der Gegenwart gehört unzweifelhaft das **Kursbuch.** Nicht viele finden sich darin leicht zurecht, die Tabellen werden immer reichlicher, in seinen letzten Ausgaben hatte das Reichskursbuch bereits über 800 enggedruckte Seiten aufzuweisen. Alljährlich versuchen es Tausende und Tausende, sich in dem Kursbuche zurechtzufinden, aber sie müssen schliesslich nach langem Bemühen den Kampf mit dem Kursbuch aufgeben und sich mündlich berathen lassen. Wenn es gelänge, eine ganz neuartige und übersichtliche Zusammenstellung der Eisenbahnfahrpläne zu geben, so dass sozusagen jedermann sich leicht darin zurechtfinden könnte, dann würde sicher einem vielfach empfundenen Bedürfniss abgeholfen werden. Versuche nach dieser Richtung hin liegen bereits vor. Seit einigen Jahren veröffentlicht der Geheime Rechnungsrath W. Schulze, der Vorsteher des Kursbüreaus des Reichspostamts in Berlin, eine **internationale Reisekarte von Europa** (Berlin bei Siegismund, Preis 1,50 ℳ). Der Verfasser hat damit den sehr naheliegenden Versuch unternommen, den Inhalt des Kursbuches kartographisch darzustellen, mit seiner Reisekarte also einen Ueberblick über die bestehenden besten Reiseverbindungen zwischen den Hauptverkehrsorten Europas zu gewähren und das Aufsuchen der bei grösseren Reisen, insbesondere bei Rundreisen, etwa in Betracht zu ziehenden geeignetsten Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen zu erleichtern. Die Karte ist daher als ein Hilfsmittel bei Benutzung der Kursbücher zu betrachten, nicht als Ersatz, da der Uebersichtlichkeit halber nur die grösseren Verkehrsorte mit ihren besten Verbindungen aufgenommen werden konnten. Man muss gestehen, dass jene internationale Reisekarte diese Aufgabe vollkommen erfüllt. Bei Auswahl der Bahnzüge, der Abgangs- und Ankunftszeiten, welche die Karte enthält, wurden nur die Schnellzüge und die wichtigeren Personenzüge für den Fernverkehr berücksichtigt. Die Karte ist ein schätzbarer Beitrag zur Kursbuchlitteratur, die noch sehr entwickelungsfähig ist. Voraussichtlich wird sie zu ähnlichen Versuchen anregen. Hoffentlich hat die Karte solchen Anklang gefunden, dass sie auch diesmal für die bevorstehende Reisezeit in neuer Ausgabe erscheinen kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Behufs Vornahme einer grösseren Rekonstruktion der auf der Linie Temesvár und Báziás, zwischen den Stationen Temesvár und Saágh gelegenen Eisenbahnbrücke wurde auf dieser Strecke der Verkehr am 3. Februar l. J. eingestellt und nach Herstellung der Brücke, am 12. Februar l. J., wieder eröffnet.

Budapest, am 17. Februar 1898. (490)

Die Direktion
der königl. ung. Staatseisenbahnen.

Der Gesammtverkehr auf der Wasserumschlagsstelle am Oderhafen hierselbst wird am 1. März d. J. eröffnet.

Breslau, im Februar 1898. (491)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif 14 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren ein neues, erweitertes Waarenverzeichniss in Kraft. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs finden mit dem gleichen Tage auch auf den Verkehr mit den Stationen Anvers

(Bassins et Entrepôt) (lokal), Anvers (Sud) (lokal), Gand (Entrepôt, Docks ou Bassins) (lokal) und Ostende (lokal) der belgischen Staatsbahn. Anvers (Bassins et Entrepôt) (lokal) der grossen belgischen Centralbahn und Terneuzen (lokal) der Eisenbahn von Mecheln nach Terneuzen unter der Bedingung Anwendung, dass die Sendungen auf diesen Stationen entladen und lediglich mit Landfuhrwerk oder in Wasserfahrzeugen abgefahren, also nicht mit der Eisenbahn weiterbefördert werden.

Gleichzeitig werden in den Ausnahmetarif die Stationen Ohrdruf und Waltershausen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Dresden-Neustadt (schlesischer Bahnhof) und Reichenberg der sächsischen Staatsbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Köln, den 24. Februar 1898. (492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarif Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895 und Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Hód-Mezö-Vásárhely der k. ungarischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife Nr. 4 für Eier etc. einbezogen.

Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,12 ℳ an die für Szeged bestehenden Sätze zu bilden.

München, im Februar 1898. (493)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr. Die im Tarife vom 1. März 1898 für den Verkehr mit den Stationen der k. preuss. und grossh. hessischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze bleiben vorerst ausser Wirksamkeit. Für dieselben gelten bis auf weiteres die seitherigen Sätze.

München, im Februar 1898. (494)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg usw. Die mit unserer Bekanntmachung vom 16. Dezember v. J. Nr. E 3750 h eingeführten Frachtsätze für Flachs und Hanf usw. zur Reexpedition ab Königsberg und ab Elbing nach der Station Friedrichsthal der k. b. Staatseisenbahnen ermässigen sich von sogleich durchweg um je 0,06 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 21. Februar 1898. (495)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Verbandsgütertarif Theil I Abtheilung B vom 1. September 1896 in Kraft. Er enthält Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation sowie des Nebengebührentarifs und Berichtigungen, Preis 0,10 ℳ.

Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Köln, den 22. Februar 1898. (496)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden die Stationen Lübben N.-L.-Süd, Neuendorf und Duben der Niederlausitzer Eisenbahn in die Hefte 2—5 des vorgenannten Tarifs neu einbezogen.

Ausserdem treten für die bereits einbezogenen Stationen Luckau und Zöllmersdorf der gleichen Privatbahn vom 1. März d. J. ab theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen vom 1. März d. J. ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 21. Februar 1898. (497)
Namens der übrigen betheiligten Bahnen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn. Mit dem 1. März d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen Liegnitz-Nebenbahnhof und Rawitsch-Ostbahnhof direkte Frachtsätze in Kraft. Auskunft über die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 19. Februar 1898. (498)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Ueberführungsgebühren zwischen den Bahnhöfen in Liegnitz. Im Verkehre mit den Stationen der Nebenbahn Liegnitz-Rawitsch-Kobylin werden für die Ueberführung von Gütern zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Nebenbahn in Liegnitz, soweit direkte Tarife nicht bestehen, bis auf weiteres folgende Gebühren erhoben:

a) für Wagenladungen: 0,50 ℳ für jeden Wagen;
b) für jede auf einem Frachtbriefe aufgegebene Stückgutsendung: 10 ₰ für je 50 kg Eilstückgut, 5 ₰ für je 50 kg Frachtstückgut.

Für die Beförderung von Wagenladungen, welche lediglich von einem Bahnhofe zum anderen aufgegeben werden, gelangt eine den Bestimmungen unter II D IV D des Gruppentarifs II entsprechende Gebühr zur Erhebung.

Eine Annahme von Eil- und Frachtstückgütern lediglich zum Zwecke der Ueberführung von einem Bahnhofe zum andern findet nicht statt.

Breslau, den 20. Februar 1898. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 1. März 1898 gelangt im ostdeutsch-österreichischen Verbande — Theil II, Heft 1 — für Güter des Spezialtarifs I zwischen Steubendorf und Troppau K. F. N. B. ein direkter Frachtsatz von 41 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 21. Februar 1898. (500)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Stettin-Züllchow nebst Abzweigung nach Grabow a/O. treten zwischen den Stationen Cavelwisch, Gotzlow, Grabow a/O., Jasenitz, Kratzwiek, Politz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow einerseits und den Stationen der Strecke Stargard i/Pm.-Stolpmünde andererseits Ausnahmefrachtsätze für Holz (Ausnahmetarif 1) und Getreide (Ausnahmetarif 10) in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, 18. Februar 1898. (501)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen von norddeutschen Stationen nach Basel loco und transit usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich und darüber hinaus. Am 25. Februar d. J. kommen in obengenanntem Tarif Frachtsätze für den Versand der Stationen

a) des Direktionsbezirks Hannover.
Bremen Hauptbhf. und Freibezirk, Bad Nenndorf, Barsinghausen, Lindhorst, Seelze und Weetzen,
b) des Direktionsbezirks Elberfeld:
Mülheim Rh. und Mülheim Rh. Rh.,
c) des Direktionsbezirks Münster:
Emden, Leer und Norden,
d) der braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft:
Bockenem, Braunschweig Nordbhf. und Westbhf. und Osterlinde-Burgdorf

zur Einführung. Die im Tarif vom 1. Januar 1897 und in den Nachträgen I vom 15. Dezember v. J. und II vom 15. Januar d. J. enthaltenen Bestimmungen finden auch auf die neuen Frachtsätze Anwendung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 22. Februar 1898. (502)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März 1898 werden die in den Rheinhafenstationen aus zu Schiff daselbst eingegangenen Steinkohlen hergestellten Briketts in folgende Ausnahmetarife einbezogen:

1. Ausnahmetarif Nr. 30 des badischen Binnengütertarifs,
2. Ausnahmetarif Nr. 12 des Gütertarifs badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb,
3. Ausnahmetarif Nr. 27 des Gütertarifs Basel C. B.-badische Staatseisenbahnen und
4. Ausnahmetarif Nr. 44 des badisch-pfälzischen Gütertarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 19. Februar 1898. (503)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Niederdorf und Wörschach in den Tarif-Theil IV, Heft 1, vom 1. Juni 1894. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 wird die Station Niederdorf der k. k. priv. Südbahngesellschaft mit den für Innsbruck gültigen Frachtsätzen unter Zuschlag von

64 Cts. bezw. 51 ₰ pro 100 kg für Sendungen der Serie I und
79 Cts. bezw. 63 ₰ pro 100 kg für Sendungen der Serie II, dann

die Station Wörschach der k. k. österr. Staatsbahnen mit den für Steinach-Irdning gültigen Frachtsätzen in den Theil IV, Heft 1 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1894 einbezogen.

Die Station Niederdorf rangirt in die Reexpeditionsgruppe C, die Station Wörschach in die Reexpeditionsgruppe H.

Wien, am 22. Februar 1898. (504)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Schluss der amtl. Bekanntm. Seite VIII)

Nr. 4. Jahrgang 1898. **Berlin, am 26. Februar 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Kiste	Enamaline —	41	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	A	5	1	Topf	Gelee —	5	2	Ensdorf	St. Johann-Saarbr.	
3	A F	264	1	Kiste	gefüllt —	45	3	Mannheim	Direktion Mainz	
4	A G	15	1	Fass	? —	338	4	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
5	A H	—	1	—	Waschbalje —	10	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
6	A H	748. 749	2	—	leere Kisten —	27	6	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
7	A N	6384	1	Kiste	Eisenwaaren —	34	7	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
8	A R	34844	1	Fass	Karbolineum —	234	8	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
9	A R	7165	1	Kiste	getr. Frauenkleider —	78	9	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
10	A S	4243	1	„	I. Cigarrenkisten —	26	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	
11	B	—	1	Pack	4 Bratpfannen —	13	11	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
12	B	2779	1	Kiste	leere Flaschen —	54	12	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
13	B B	—	2	—	Leinen —	?	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	B C	1002	1	Ballen	blau Leinen —	12	14	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
15	B E C	818	1	„	Leinen —	16,5	15	Essen Nord	„	
16	B H	5383	1	Fass	Wein —	27	16	Mülh.-Eppingh.	„	
17	B P	25133	1	Ballen	Federn —	52	17	Gelsenkirchen	„	
18	C	—	2	—	gusseis. Röster —	—	18	Türkismühle	St. Johann-Saarbr.	
19	C A L	923	1	Kiste	Schrillpfeifen, Trompeten	30	19	Dresden-N. II.	Sächsische Stsb.	
20	C B	2	1	Korb	l. Blechkanne —	7	20	Johannisthal-Niederschöneweide	K. E.-D. Berlin	
21	C B	5589	1	Ballen	Schaufenster-Rouleaux	20	21	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
22	C B	37	1	Kiste	Zucker —	29	22	„	„	
23	C B C	5876	1	—	leere Kiste —	88	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	
24	C M	4669	1	Kiste	? —	66	24	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
25	C S	40/2	3	Pack	Pappe —	266	25	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bielefeld.
26	D Ö P P & Co	5885	1	Fass	Oel —	200	26	Posen	K. E.-D. Posen	
27	D P E	9311	1	—	leere Kiste —	8	27	Hannover E.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
28	E	3	1	Kiste	Reklameschild unter Glas u. Goldrahmen	—	28	Buer	K. E.-D. Essen	*)
29	E B	10/11	2	Pack	leere Säcke —	—	29	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
30	El	15397	1	Wagenladung	gelbe Backsteine —	10 000	30	Gerstungen	„	
31	E M	—	1	Kiste	Kleider, Wäsche u. Bücher	12	31	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	bekl.: Thale-Wolfshagen.
32	E S	—	6	—	Achsbuchsen —	3	32	Ulm	Württemberg. Stsb.	
33	E S	—	1	—	Viehkäfig mit Sackleinen umnäht	—	33	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
34	E V	777	2	—	defekte Wirthschaftswagen	16,5	34	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
35	F	22	1	Pack	leere Säcke —	12	35	Bremen	„	
36	F	6292	1	Kiste	Kernseife —	11	36	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
37	F (weiss)	80	2	Kolli	Achslagertheile —	32	37	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
38	F	3	4	Kisten	Zucker —	111	38	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
39	F	—	5	—	Lager —	—	39	Essen Hptb.	„	
			2	—	Büchsen —					
			4	—	Kammräder —					
40	F G N	181	1	Kiste	Schreibmaschine —	55	40	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
	M T	181								
	Pass	802								
41	F K	I	1	„	Spielwaaren u. Pfefferkuchen	45	41	Meissen	Sächsische Stsb.	
42	F L B	4292	1	„	leer —	35	42	Darmstadt	Direktion Mainz	
43	F T	2228	1	„	unbekannt —	32	43	Gr.-Wartenberg	Breslau-Warschauer	
44	F T	8850	1	Ballen	Webwaaren —	108	44	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	

*) Aufschrift: Dubois Frères Cagnion Cognac Maison Fondue 1860.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	G	4281	3	Pack	6 Stühle —	24	45	Duisburg	K. E.-D. Essen	Zeichen: Jak. Kohn, Wien.
46	G	107	1	Fass	leer —	10	46	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
47	G	1/6	1	Kollo	6 Aschkasten —	5,5	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	
48	G C	8529	1	„	eis. Lampengewichte	18	48	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
49	G D	1447	1	Kiste	Därme —	11	49	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
50	G J	788	1	„	gefüllt —	85	50	Bretten	Württemberg. Stsb.	Köln beschr.
51	G J	44. 43a 43b	1 1 1	Pappkarton Papprolle Plakat	Sämereien — — — — —	14	51	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
52	G R	1546	1	Kiste	Wäsche —	6	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
53	G R	9692	1	„	leere Glasflaschen —	40	53	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
54	G S	320	1	„	1 Büchse mit gelber Masse	10	54	Duisburg	K. E.-D. Essen	
55	H	—	18	Bunde	zugespitzte Holzstöcke	44,5	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	
56	H	1467	1	Ballen	Rosshaare —	134	56	Nienburg (Weser)	K. E.-D. Essen	
57	H A G	—	1	Kiste	30 Gläser Anchovis —	20	57	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
58	H F	8	1	Sack	Lumpen —	25,5	58	Bremen	K. E.-D. Hannover	
59	H L	II	1	—	Bratpfanne —	10	59	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
60	H M J S	—	1	Kiste	Thonwaaren (Abtrittsschüsseln)	67	60	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
61	H M S	14511	3	Rollen	(von Holz) —	15	61	Duisburg	K. E.-D. Essen	
62	H R	162	1	Kiste	leere Flaschen —	32	62	Mainz	Direktion Mainz	
63	H S C	2453	1	„	Gabeln, Löffel u. Messer	11	63	Duisburg	K. E.-D. Essen	
64	H T	5060	1	„	leer —	?	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hannover / Berlin.
65	H v K	6283	1	—	eiserner Hebel —	24	65	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
66	H W	—	1	Pack	2 leere Körbe —	12	66	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
67	H W	15359	1	Sack	Badesalz —	?	67	„	„	bekl.: Osterwald.
68	J	—	1 1	— —	eisernes Rad — eisernes Kreuzstück —	5 11	68	Soldau	K. E.-D. Danzig	
69	J A K	9244	1	Kiste	leer —	18	69	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hannover / Berlin.
70	J H	1297	1	„	Heu u. altes Papier —	42	70	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
71	J H	1	1	Korb	leer —	3	71	Bremen	K. E.-D. Hannover	
72	J K	449	1	—	grosser Feuertopf —	19	72	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
73	J L	—	10	Bund	Bücklingkörbe (40 Stck.)	25	73	Altona	K. E.-D. Altona	
74	J S	4782	1	—	l. Blechkanne —	4	74	München C.	Bayerische Stsb.	
75	J P	364	1	—	l. Petroleumfass —	—	75	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
76	J S C	2803	1	Kollo	hölz. Stuhlsitze —	6	76	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
77	J T	4129	1	Kiste	Papierwaaren —	30	77	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
78	J W Z	287	1	Pack	leere Körbe —	25	78	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
79	K	1/2	2	„	Betten —	70	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	ab Elberfeld.
80	K	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	16	80	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
81	K B	2818	1	Pack	Besen —	7	81	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
82	K C	2889 2890 2892	3	Kisten	leer —	110	82	Bremen	K. E.-D. Hannover	
83	K H	123	1	Fass	leer —	4	83	Neuulm	Bayerische Stsb.	
84	K H	6981	1	—	l. Petroleumfass —	35	84	Forchheim	„	auf d. Strecke gef.
85	K P E V	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	?	85	Kiel	K. E.-D. Altona	
86	K P E V	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	?	86	„	„	schwarz angestrichen.
87	L	4	1	Packet	Messingwaaren —	7,5	87	Basel	Badische Stsb.	
88	L	1752	1	Kiste**)	? —	6,5	88	Gondek	K. E.-D. Posen	**) in Leinwand.
89	L B	504	1	„	leer —	29	89	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hannover / Berlin.
90	L D	3	1	Kollo	ger. Fische —	10	90	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
91	L E	9310	1	Kiste	Karton mit kl. Holzrahmen zu Spielwerken	71	91	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
92	L L	8161	1	Ballen	Manufakturwaaren —	12	92	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
93	M	1/9	9	—	l. Seifenfässer —	130	93	Dortmund K. M.	„	
94	M A	48377	1	—	leere Kiste —	36	94	Bremen	K. E.-D. Hannover	
95	M A R	809	1	Ballen	Tabak —	70	95	Bruch	K. E.-D. Essen	
96	M C R W K	6609 20157	2	—	leere Kisten —	65 45	96	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
97	M C	719	1	—	leere Kiste —	15	97	Altona	K. E.-D. Altona	Stralsund/ Altona.
98	M C U	7 14480	1	—	leerer Tabakserone —	13	98	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
99	M G	10. 11	2	Pack	20 leere Ruthenkörbe	50	99	Zwickau	„	
100	M K	—	1	—	leere Kiste —	12	100	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
101	M & S	506	1	Sack	Kaffee —	15	101	Penzig	K. E.-D. Breslau	
102	M S	356	1	—	l. eis. Fass —	50	102	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
103	N	2	1	—	leere Kiste —	?	103	Barm.-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	

*) Beschr.: Minden, bekl.: Bremerhaven Z. 4/1./Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
104	N	300	1	—	Absperrscheibe eines hydr. Krahns	37,5	104	Hamburg H. Fr.	K. E.-D. Altona	
105	O	2	1	—	Waschkomode in rauhem Zustande	39	105	Darmstadt	Direktion Mainz	
106	O	—	1	Bund	eiserne Platten —	33	106	Duisburg	K. E.-D. Essen	
107	O B	133	1	Pack	leere Säcke —	32	107	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
108	O S	1124/25	2	Kisten	Stearinlichter —	56	108	Worms	Direktion Mainz	
109	O V	—	2	—	Flacheisen —	90	109	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
110	P	1018	1	Sack	Filzpantoffeln —	30	110	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
111	P	8621	1	Ballen	? —	81	111	Rheda	„	
112	P	45869	1	—	leere Kiste —	40	112	Bremen	„	
113	P	290	1	Sack	Sämereien —	25	113	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
114	P H	132	1	Kiste	Apfelsinen —	39	114	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hildesheim.
115	P R	4182	1	—	leere Kiste —	12	115	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
116	P S	143	1	Kiste	leere Flaschen —		116	Treysa	K. E.-D. Cassel	
117	—	—	1	„	leere Streichholzschachteln	40	117			
118	R roth	—	1	Bund	5 eis. Spaten —	11,5	118	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
119	R	160	1	Ballot	Webwaaren —	20	119	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
120	R B C	51	1	Pack	Tischdecken —	5	120	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	bekl. Hannover
121	R G S	3396	1	—	leere Kiste —	?	121	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Menden.
122	R G	1124	1	—	leere Kiste —	15,5	122	Bremen	„	
123	R H	891	1	Pack	Säcke —	36	123	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
124	R S	11232	1	Kiste	schwed. Zündhölzer —	84	124	Pirna	Sächsische Stsb.	
125	S	273	1	—	Pflugschaar —	8	125	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
126	S	749	1	Fass	leer —	8	126	Bremen	K. E.-D. Hannover	
127	S	752	1	Bündel	Säcke —	27	127	Mannheim	Direktion Mainz	
128	S	653	1	Ballen	Garn —	82	128	Heissen	K. E.-D. Essen	
129	S	1/10	10	Fässchen	Sardinen —	48	129	Gelsenkirchen	„	
130	S N / H H	5172 / 5488	1	Korb	Ketten —	95	130	Essen Hptb.	„	bez. Schlieper & Nolle, Weissenfels.
131	S P	—	1	„	Hufnägel —	72,5	131	Nonnweiler	St. Johann-Saarbr.	
132	S R	3523	1	—	leere Kiste —	15	132	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
133	T K	—	1	Fass	Fassdeckel —	65,5	133	Mühlhausen i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	**)
134	T K	85	1	Kiste	Holzwolle —	85	134	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Berlin Schl.
135	T S	—	1	—	l. Seifenfass —	13	135	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
136	V B	2	2	Stück	Pflugschaare —	5	136	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
137	V J	—	1	Steige	Hühner —	90	137	München C.	Bayerische Stsb.	
138	W	802	1	Kistchen	Kräuterkäse —	5	138	Mülh.-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
139	W C	—	1	Koffer	? —	51	139	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
140	W D	48	1	Pack	Sophalehnen —	17	140	Duisburg	K. E.-D. Essen	
141	W E	3870	1	Sack	Säcke —	37	141	Bremen	K E.-D. Hannover	
142	W K	—	1	Fass	? —	79	142	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
143	W U	1309	1	Kiste	Drahtgeflecht —	7	143	Heidelberg	Badische Stsb.	
144	W V	2546	1	Ballen	? —	7,5	144	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
145	W W	3575	1	Kiste	Christbaumständer —	?	145	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
146	K. E.-D. Altona	689	1	—	Heizschlauch —	?	146	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
147	Becker Kopenhagen	—	1	Kiste	Spielwaaren —	12,5	147	Kiel	K. E.-D. Altona	Paris-Kopenhagen bez.
148	H. S. S. Blume	—	1	Pack	leere Säcke —	15	148	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
149	F.W.Bockelmann Bremen	—	1	Sack	Sägespähne —	13	149	Bremen	K. E.-D. Hannover	
150	Düsseldorf Bilk	—	1	—	eisernes Rohr —	72	150	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
151	Elberfeld	—	2	—	alte Ketten, 3 m lang	?	151	„	„	
152	P. C. Ellrich	133	1	Ballen	bw. Waaren —	40	152	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
153	Essen	60510	1	Wagen	Koksasche —	—	153	Altenessen	K. E.-D. Essen	
154	Fischel Söhne Niemes, Böhmen	—	1	—	Decke —	—	154	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
155	W. W. Herzberg a/H.	8860	1	Pack	Cummet —	10	155	Herzberg a/H.	K. E.-D. Cassel	
156	J. F. Hug	—	2	—	Bremsklötze —	7	156	Villingen	Württemberg. Stsb.	

*) Abs. Aug. Pigge Hameln, beschr. Hannover.
**) Eilgutbezettelung von Gotha nach Crawinkel.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
157	V Lehe	28	1	—	leere Kiste —	4,5	157	Bremen	K. E.-D. Hannover	
158	P. H. Lohmen	720	1	Fass	Petroleum —	187	158	Lohmen	Sächsische Stsb.	
159	Magdeburg	33761	2	—	Rungen —	—	159	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
160	Remy	175	1	Kiste	1 Flasche Marwiganlack, 1 Blechbüchse, 1 Packet	17	160	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
161	Saarbr.	50215	1	Wagen	Bruchsteine —	—	161	Weitmar	„	
162	Normalsand Bruno Soky	—	1	Sack	Normalsand —	50	162	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	
163	S. M. Stolberg	3	1	„	neue Säcke —	17	163	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
164	S. A. Warnemünde	—	1	Schlosskorb	ansch. Kleidung —	30	164	Preetz	K. E.-D. Altona	
165	Akt.-Brauerei Wulle	9722	1	—	l. Bierfass —	29	165	Heidelberg	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
166	weiss	II	1	Kollo	Eisen —	0,5	166	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
167	roth	II	1	„	Schaufeln —	27	167	Schlochau	K. E.-D. Danzig	
			4	Pack	Schrauben —					
168	weiss	III	1	Stange	Stahl —	15	168	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	10	1	—	blecherne Milchkanne —	—	169	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
170	—	27/86	1	Bund	2 Ofenkacheln —	3	170	München C.	Bayerische Stsb.	
171	—	35	1	—	Ofenthür —	2,5	171	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	640	1	Kiste	gefüllt —	46	172	Strassberg	Württemberg. Stsb.	
173	—	3600/9	10	Kisten	Käse —	50	173	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
174	—	3668	1	—	leeres Fass —	12	174	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
175		1073 23771	1	Ballen	Linoleum —	200	175	Meissen	Sächsische Stsb.	
176		—	1	Block	Zinn —	7	176	Darmstadt	Direktion Mainz	
177		191/2	2	Kolli	rohe Bettstellentheile	79,5	177	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
178		10/1	2	Fässer	leer —	41	178	Bremen	„	
179		3638	1	Kiste	leer —	12	179	„	„	
180		6274	1	Bund	12 eis. Grudekokslöffel	2	180	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
181		3173	1	Ballen	? —	151	181	Magdeburg Hptb.	„	
182		236	1	Fass	leer, 105,2 l —	27	182	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
183	✕ ✕ weiss	—	1	—	Ofenuntersatz —	4,5	183	Posen	K. E.-D. Posen	
184	— roth	1878	1	Stück	Pflugschaar —	2	184	Altona	K. E.-D. Altona	
185	roth ✕	—	1	„	Eisen 20 ✕ 15 cm mit angelötheten Füssen	?	185	Husum M.	„	
186	// grün	—	1	„	Pflugsohle —	1	186	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
187	—	—	1	—	Achslagertheil —	3	187	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
188	—	—	10	—	dünne Baumstämme —	—	188	Dorsten	„	
189	—	—	1	Sack	Betten —	31	189	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
190	—	—	1	—	l. Bierfass —	48	190	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
191	—	—	1	—	mess. Bierzapfapparat	3	191	Bremen	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	—	l. Blechflasche —	2	192	Speldorf	K. E.-D. Essen	
193	—	—	3	—	Blechgefässe —	—	193	Arnsdorf b. Liegn.	K. E.-D. Breslau	
194	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	17	194	Bamberg	Bayerische Stsb.	
195	—	—	1	—	eis. Bohrstange —	9,5	195	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
196	—	—	6	—	Bretter —	24	196	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
197	—	—	3	—	kief. Bretter —	—	197	Bunzlau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
198	—	—	6	—	Bretter, 2 m lg. —	—	198	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
199	—	—	5	—	lose Bretter (2 Schalbretter à 3 m lg. u. 3 Bretter à 6 m lg.	—	199	Stöwen	K. E.-D. Bromberg	
200	—	—	1	Kollo	3 Bretter —	24	200	Znin	„	
201	—	—	1	Sack	Brot —	37	201	Duisburg	K. E.-D. Essen	
202	—	—	25	Stück	Butterfassdeckel —	7	202	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	zwischen den Gleisen gef.
203	—	—	1	Kiste	Caffee —	17	203	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	—	Decke —	—	204	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
205	—	—	1	—	Eckbrett mit Haken zum Kleideraufhängen	2,5	205	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
206	—	—	1	—	Eckeisenplatte mit 4 Schraubenlöchern	4,5	206	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
207	—	—	1	Eimer	? —	13	207	Bremen	K. E.-D. Hannover	
208	—	—	3	Kolli	altes Eisen —	9	208	Hannover N.	„	
209	—	—	2	Stangen	Eisen —	25	209	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	Kollo	⌊ Eisen —	5	210	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
211	—	—	1	„	⌊⌋ Eisen —	90	211			
212	—	—	1	—	Eisenrohr —	23	212	Duisburg	„	
213	—	—	1	—	Eisenrohr —	26	213			
214	—	—	1	—	Herdgallerie —	—	214			
215	—	—	3	—	Eisenplatten —	31	215	Dt.-Lissa	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
216	—	—	1	Bund	2 Eisenstangen, 3,59 m u. 2,98 m lang u. 15 mm stark	12	216	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	
217	—	—	1	„	Eisenstangen —	25	217	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
218	—	—	1	Sack	Eisentheile —	7	218	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
219	—	—	1	Bund	Façoneisen —	49	219	Minden	K. E.-D. Hannover	
220	—	—	1	„	Façoneisen mit Verzierungen auf der Aussenseite	56	220	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	(10 Stangen.)
221	—	—	2	Fässer	leer (ansch. Oelfässer)	80	221	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
222	—	—	1	—	leeres Fässchen —	2,5	222	Posen	K. E.-D. Posen	beschr.: Kückelhausen.
223	—	—	1	—	Federbund —	4	223	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	2	—	Feldbahnschienen —	160	224	Schalke	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	—	Feuertopf mit Rost —	10	225	Steele N.	„	
226	—	—	1	Korb	frische Fische —	55	226	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
227	—	—	3	—	leere Fischkörbe —	9	227	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	1	Paar	Filzstiefel —	—	228	Wanne	K. E.-D. Essen	
229	—	—	1	—	goldener Fingerring	—	229	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
230	—	—	1	Stange	Flacheisen —	9	230	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
231	—	—	1	—	Flacheisen —	7,5	231	Brieg	K. E.-D. Breslau	4,63 m lg., Streckenfund.
232	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	30	232	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	—	Gasarm —	?	233	Hannover Eilg.-A.	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	—	Gasrohr —	1	234	Wanne	K. E.-D. Essen	
235	—	—	6	—	kl. eis. Muttern —	0,5	235			
236	—	—	1	—	Gasrohr —	11	236	Dortmund K. M.	„	
237	—	—	2	—	Zugschrauben —	34	237			
238	—	—	1	—	Gasrohr —	12	238	Essen Hptb.	„	
239	—	—	1	—	Gewichtsschale —	?	239	Husum M.	K. E.-D. Altona	zur Dez.-Waage gehörend.
240	—	—	4	—	dreieck. eis. Gitter —	8	240	Znin	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	1	—	Gussrad —	3	241	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	—	eis. Gusstheil —	3	242	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
243	—	—	2	—	Hahnen aus Messing	13,5	243	„	„	
244	—	—	1	Sack	Häute —	15	244	Nördlingen	„	
245	—	—	1	Pack	Herdringe —	14	245	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
246	—	—	10	Stück	guss. Heizungsbestandtheile	35	246	Basel	Badische Stsb.	
247	—	—	2	„	Holzschuhe —	2	247	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	versch. Grösse.
248	—	—	1	—	Holzschuh —	?	248	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	10	Bündchen	Holzspähne —	1,5	249	Rheda	K. E.-D. Hannover	
250	—	—	1	Pack	Holzspielzeug —	—	250	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
251	—	—	398	—	Isolatorenhaken —	—	251	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
252	—	—	1	—	Kantholz —	—	252	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	6 m lg., Streckenfund.
253	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	72	253	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	254	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
255	—	—	2	Stück	Katzenfelle —	0,25	255	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
256	—	—	1	—	Keilkissen —	6	256	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
257	—	—	2	—	Ketten 5,35 m u. 3,05 m lg.	9 u. 7	257	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
258	—	—	1	Pack	Kohlenlöffel —	9	258	Hörde	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	braunpol. Kommodenfuss mit Verzierung	0,5	259	Kiel	K. E.-D. Altona	
260	—	—	1	—	Konsole mit 2 Thüren	21	260	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	Bund	3 Körbe —	4	261	Altona	K. E.-D. Altona	
262	—	—	1	Pack	3 Körbe, leer, gebr.	17	262	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
263	—	—	1	„	4 Körbe —	12	263	Borken	K. E.-D. Essen	

*) Fand sich in einer Wagendecke, gez. im Ringe Anna Schönrogge 25. 12. 95.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
264	—	—	1	Korb	leer —	—	264	Bischofsheim	Direktion Mainz	mit Tuch überspannt.
265	—	—	1	„	leer —	2	265	Bretten	Badische Stsb.	
266	—	—	1	Kollo	Krahntheil —	0,5	266	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	Stück	Krone —	1	267	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	von einem Kleiderständer.
			1	„	Spitze —					
268	—	—	1	—	Kurbelwelle —	59	268	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	—	zerbrochene Kuppelung	?	269	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
270	—	—	2	Stück	eis. Lagertheile —	1	270	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
271	—	—	1	—	Laterne, Höhe 23 cm, Breite 13,2 cm	—	271	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
272	—	—	1	Ballen	Leder —	8	272	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	2 Kalbfelle.
273	—	—	1	Sack	Leim —	20	273	Augsburg	Bayerische Stsb.	
274	—	—	2	Kolli	Maschinentheile —	5	274	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
275	—	—	1	Rolle	Matte aus Rohrgeflecht	9,5	275	Herne	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	—	Mausefalle —	?	276	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	2	Stück	Messing —	1,8	277	Hamburg B. Eilg.	K. E.-D. Altona	
278	—	—	1	—	Nagelklaue —	4	278	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
279	—	—	1	Kiste	Ofenkacheln —	13	279	Plagwitz-Lind.	Sächsische Stsb.	
280	—	—	2	—	Ofenröhren —	10	280	Basel	Badische Stsb.	
281	—	—	2	—	Ofenrohre mit Knie	6	281	Bremen	K. E.-D. Hannover	
282	—	—	1	Stück	gusseis. Ofentheil —	2,5	282	Altona	K. E.-D. Altona	
283	—	—	1	—	Ofentheil —	1,5	283	Bremen	K. E.-D. Hannover	
284	—	—	1	—	Ofentheil —	4,5	284	Heidelberg	Badische Stsb.	
285	—	—	1	—	l. Petroleumfass —	—	285	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
286	—	—	1	—	hölz. Pferdebaum —	?	286	Kiel	K. E.-D. Altona	
287	—	—	1	—	eis. Pferdebaum —	?	287	„	„	
288	—	—	1	—	kl. Pflugschaar —	—	288	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
289	—	—	1	—	Plan —	55	289	z. Zt. in Burg	K. E.-D. Magdeburg	*)
290	—	—	1	—	Radscheibe —	15	290	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	—	eiserner Rahmen —	25	291	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
292	—	—	2	—	eiserne Ringe mit Mutterschlüssel	4,5	292	Havelberg	K. E.-D. Altona	
293	—	—	1	—	eisernes Rohr	—	293	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	4,45 m lang, Stärke: oben 12,5 cm, unten 4 cm.
			1	—	Zwangsschraube					
294	—	—	3	Kolli	schwarzlakirte eis. Rohre	36	294	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
295	—	—	1	Korb	Rohrschellen —	11	295	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
296	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	8	296	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
297	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	7	297	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
298	—	—	1	Blechbüchse	Rollmöpse —	3	298	Duisburg	„	
299	—	—	1	Parthie	alte Roststäbe —	2 550	299	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
300	—	—	1	Kollo	Rundeisen —	20	300	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
301	—	—	1	Stange	Rundeisen, 1,5 m lg., 0,05 m stark	25	301	Magdeburg Elbe Bhnhf.	K. E.-D. Magdeburg	
302	—	—	5	Stangen	Rundeisen —	26	302	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
303	—	—	1	Stab	Rundeisen —	4	303	Duisburg	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	Sack	? —	37	304	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
305	—	—	1	Pack	11 Stück alte Säcke	12	305	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
306	—	—	1	„	leere Säcke —	22	306	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
307	—	—	1	„	36 Säcke —	27	307	Duisburg	K. E.-D. Essen	**)
308	—	—	1	—	Saukopfofen —	38	308	Basel	Badische Stsb.	
309	—	—	3	—	eis. Schaufeln mit Holzstiel	6	309	München C.	Bayerische Stsb.	
310	—	—	1	Pack	Schrauben u. Oesen zu Gardinen	0,5	310	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
311	—	—	1	Kollo	Schrauben mit Muttern	3	311	Kreuznach	Direktion Mainz	
312	—	—	—	Pack	Schrauben —	3	312	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
313	—	—	1	Bund	2 Schraubenschlüssel	2,75	313	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	4	—	lose Schraubenschlüssel (16, 20, 25 u. 30 mm Oeffnung	—	314	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
315	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	3	315	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	32 cm Durchmesser.
316	—	—	1	Bund	Stabeisen —	18	316	Duisburg	K. E.-D. Essen	
317	—	—	1	—	Stahlluppe —	61	317	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
318	—	—	1	—	runde Stahlscheibe	4	318	„	„	
319	—	—	1	Bund †)	Stahlstäbe —	58	319	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	†) in Leinwand.
320	—	—	1	—	Stahlwelle —	10	320	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
321	—	—	1	—	eis. Stalleimer —	?	321	Spandau	K. E.-D. Berlin	
322	—	—	1	Bund	33 Stränge mit Oesen	—	322	Hamburg L.	Lübeck-Büchen. B.	4—5 m lang.
323	—	—	1	„	3 Strassenlaternen —	—	323	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
324	—	—	1	„	Stricke mit Blechösen	22	324	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
325	—	—	1	Pack	Stricke —	—	325	Mainz	Direktion Mainz	
326	—	—	1	Korb	Tischdeckenhalter (Klammern)	9	326	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
327	—	—	1	Pack	Traggurten (neu) —	4,5	327	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

*) Seit 10. Aug. v. J. in Thale im Harz überzählig.
**) Umsack trägt die Firma W. Wiese, Langschede.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
328	—	—	1	Pappschachtel	Velocipedsattel —	1,5	328	Pfronten	Bayerische Stsb.	
329	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	?	329	Kiel	K. E.-D. Altnona	
330	—	—	1	Säckchen	Vorlegescheiben von Blech	4	330	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
331	—	—	1	Sack	Wallnüsse —	47	331	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	—	eiserne Walze —	550	332	Bottrop Süd	„	
333	—	—	1	—	Waschspind —	40	333	Essen Hptb.	„	
334	—	—	1	—	Waschkessel —	?	334	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	—	eiserne Welle mit Rippen*)	14,5	335	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	(*) 62 cm lang 8,5 cm Durchmesser.
336	—	—	1	—	schraubenschlüsselartiges Maschinentheil	1	336			
337	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	4	337	Duisburg	K. E.-D. Essen	
338	—	—	1	—	runde eis. Platte mit	12	338			
339	—	—	4	—	eis. Stützen		339			
340	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen	122	340	Wanne	„	
341	—	—	4	„	Flacheisen		341			

Nachtrag.

1	A B G	4259	1	Fass	leer —	27	1	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	A K	I 4030	1	„	leer —	7	2	„	„	
3	C N	8614	1	Kiste	leer —	7	3	Offenbach	„	
4	C E	—	1	Bd.	Eisenblech —	52	4	Kastel	„	
5	E K S	951/52	2	Kisten	leer —	—	5	Oberlahnstein	„	
6	E	—	1	Pack	Eisentheile —	14	6	Wetzlar	„	
7	E A G L N	3630 1046	1	Kiste	gefüllt —	—	7	Frankfurt H. L. B.	„	
8	F Y W B	906	1	Fass	leer —	17	8	Sachsenhausen	„	
9	G L	9	1	Kiste	Eisenwaaren —	21	9	Frkfrt. a.M. H.L.B.	„	
10	G Sch	19838	1	Fass	leer —	36	10	Sachsenhausen	„	
11	G S	954	1	„	leer —	18	11	„	„	
12	H L	9	1	„	Oelfarbe —	32	12	Frankfurt a. M. H.	„	
13	H W	3	1	Bündel	Säcke —	22	13	„	„	
14	J A W	628	1	Kolli	Pflugschaar —	2,5	14	Grünberg	„	
15	K	—	1	Sack	7 Säcke und 8 Pack Tücher	18	15	Hanau W.	„	
16	K C	1821	1	Kiste	leer —	—	16	Frkfrt. a.M. H.L.B.	„	
17	L R	1602	1	„	leer —	—	17	„	„	
18	L J J D	139 1011	1	Spritfass	leer —	75	18	Frankfurt a. M. H.	„	bezettelt: Dombrau-Bingen.
19	L H	7007	1	Kiste	gefüllt —	—	19	Frkfrt. a.M. H.L.B.	„	
20	R	5204	1	Fass	leer —	20	20	Oberlahnstein	„	
21	R	I	1	Bündel	Säcke —	21	21	Frankfurt a. M. H.	„	
22	S H	9575	2	Pack	3 leere Körbe —	7	22	Wetzlar	„	
23	S W	101	1	Kiste	leer —	—	23	Frkfrt. a.M. H.L.B.	„	
24	S	2	1	Koffer	gefüllt —	—	24	„	„	
25	S	I	1	Bund	Gasrohre (8 Stück) —	—	25	Höchst a. M.	„	
26	S E C	365784	1	Korb	leer —	6	26	Bebra	„	11 D R 1897 20,0 Ltr.
27	U F	4	1	Fass	leer —	—	27	Seltersi. Westerw.	„	
28	U R	990	1	Kiste	leer —	7	28	Bebra	„	
29	W R	240	1	Bll.	anschein. Korken —	43	29	Frankfurt a. M. H.	„	
30	W W	906	1	Fass	leer —	54	30	Oberlahnstein	„	
31	Elwich	14013	1	„	leer —	—	31	Frkfrt. a.M. H.L.B.	„	
32	Chr. Schramm	—	1	Blechbüchse	? —	—	32	Frankfurt a. M. H.	„	
33	C. Vogler	—	1	Sack	leere Säcke (33 Stück)	—	33	„	„	Nr. sehr undeutlich, Eisen an beiden Enden gelocht.
34	—	229	1	Fass	anscheinend Petroleum	186	34	Wetzlar	„	
35	—	8038	1	Stab	Flacheisen —	13	35	Frankfurt a. M. H.	„	
36	△	11030	1	Fässchen	ansch. Sardellen —	5	36	Wetzlar	„	
37	—	—	1	Satz	Ofenringe —	12	37	Kastel	„	
38	—	—	2	Kolli	Ofenthüren —		38			
39	—	—	1	„	Roststab —		39			
40	—	—	1	„	T Eisen —	3	40	„	„	
41	—	—	4	Pack	18 Feilen —	2	41	Eilg. Frankfurt H.	„	
42	—	—	1	Fass	leer —	7,5	42	Sachsenhausen	„	
43	—	—	3	Blechkannen	leer —	21	43	„	„	
44	—	—	1	Korbflasche	leer —	21	44	„	„	
45	—	—	1	Pack	leere Körbe —	10	45	„	„	
46	—	—	1		Kleider —	8	46	„	„	
47	—	—	1	Bund	Stabeisen —	37	47	Dillenburg	„	
48	—	—	7	Fässer	leer (Petrol.-Fässer)	252	48	Kastel	„	1 französ. u. 1 deutscher.
49	—	—	1	Pack	2 Kavall.-Säbel —	4	49	Wetzlar	„	
50	—	—	1	Fass	Theer —	31	50	Frankfurt a. M. H.	„	
51	—	—	1	Kolli	Zinkblechdeckel —	2	51	Oberlahnstein	„	
52	—	—	2	„	Stahlstangen —	—	52	„	„	
53	—	—	1	Bund	Gasrohre —	55	53	Höchst a. M.	„	

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung von Frachtsätzen für Kleesaaten russischer Herkunft von Husiatyn trs. nach Breslau O. S. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 gelangen für Kleesaaten russischer Herkunft, in Säcken (Ballen) und Tonnen verpackt, von Husiatyn trs. nach Breslau O. S. bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes, Theil II, Heft 1, für den obbezeichneten Verkehr nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

a) 361 ℳ für 100 kg,
b) 304 „ „ 100 „

Wien, am 18. Februar 1898. (505)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Lieferung der für die Strecke Jablonowo-Riesenburg mit Abzweigung Freystadt-Marienwerder nöthigen Thon- resp. Cementrohre soll sofort vergeben werden.

Es sind erforderlich:

1250 lfd. m 0,30 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
45 lfd. m 0,40 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
120 lfd. m 0,50 m l. W. Thon- oder Monierrohre,
58 lfd. m 0,60 m l. W. Thon- oder Monierrohre.

Die Anlieferung hat theilweise nach Bahnhof Jablonowo, Lessen, Riesenburg und Marienwerder zu erfolgen.

Für die Lieferung sind die Bedingungen der preussischen Staatsbahnverwaltung maassgebend.

Die Offerten sind franco Waggon der obigen Bahnstationen möglichst sofort zu richten an (506)

Die Bauleitung Freystadt (Westpr.).

Anzeigen.

Cigarre der Zukunft!
Wendt's Portuna-Cigarren.
Erfindung des Chemikers und Prof. Dr. Gerold.

Vollkommenster Rauchgenuss, ohne Nikotingefahr. Zu haben in besseren Geschäften oder direkt aus Fabrik. Preisliste gratis. Alleinige Inhaberin der Patente ist die Firma: **Herm. Otto Wendt, Cigarrenfabrik, Bremen.**

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

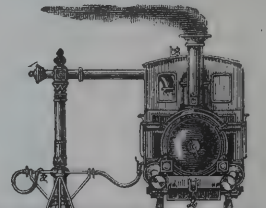
Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

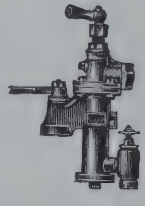
Alle Pflanzen
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. **J. Heins' Söhne,** Halstenbek (Holstein).

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

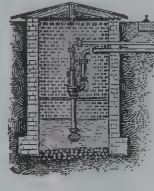
Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Wasserstationen
mit Pulsometer „Neuhaus"
oder Elevatorbetrieb





Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
gratis!

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

№ 17. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. März 1898.

Inhalt:

Der Escheder Eisenbahnunfall vor Gericht.
Vorbildung und Ausbildung der höheren Betriebsbeamten.
Germania docet.
Eine Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts in Handelssachen, Erhebung v. Waagegeld betr.
Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Verschiebung d. Berathung d. Eisenb.-Etats im preuss. Abgeordnetenhause. — Antrag auf Verbilligung der Personen- usw. Tarife im preuss. Abgeordnetenhause. — Kleinbahnbau und Staatsbeihilfe. — Kleinbahnwesen. — Tarifermässigung für Obst. — Rangirbahnhof München. — Stand der Stationen der bayer. Staatsb. — Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau usw. in Württemberg. — Kirchheimer E. — Einnahmen der württemberg. Verkehrsanstalten in 1896/97. — Rundreisehefte Sachsen-Nordböhmen. — Allgem. deutsche Kleinbahngesellsch. — Nebenbahnprojekt Treuenbrietzen-Neustadt a/D. — Kleinbahn Wernshausen - Herges - Vogtei und Trusenthalbahn. — Kleinbahnen im Kreise Hadersleben. — Nessethalbahn. — Dynamitfund auf der Strecke Herne-Rauxel. — Schiffahrtsgebühren auf kanalisirten Flüssen. — Mainkanalisirung. — Postdampfersubventionsvorlage. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Deutsch-Ostafrika.
Oesterreich-Ungarn: Anzeige bei Eisenbahnunfällen. — Staatsfinanzielles. — Beseitigung d. zeitweisen Wagenmangels in Triest. — Einnahmen in der 2. Februardekade. — Verkehrsverhältnisse usw. der böhm. Nordb. — Einnahmen der österr. Staatsbahnen. — Finanzpläne der Südbahn. — Hotelanlagen der Südbahn. — Vorarbeiten der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder E. — Delatyn-Kolomea-Stefanowka. — Wodnian-Moldautein. — Jicin - Turnau. — Verbindungsbahn Czalositz-Czernosek-Czalositz. — Ueberetscherbahn. — Prager Kleinbahn. — Fahrbegünstigung für mittellose Kranke. — Kondukteure beim Eisenbahnminister. — Arvathalvizinalbahn. — Einnahmen der ungar. Staatsb.
Rumänien: Lokalbahngesetz.
Vereins-Ausland: Brücke zwischen Fühnen und Jütland. — Timokthalbahn (Serbien). — Nord-Süd-Expresszug. — Zinsgarantie der französ. Bahnen — Glasgower Untergrundbahnen. — Eisenbahn Dineir-Caesarea (Kleinasien). — Eisenbahnverbindung von Aegypten nach dem persischen Golf. — Eisenbahnpläne für Britisch-Hinterindien. — Chinesische Ostbahn. — Feldbahn Tientsin-Chiangkiang. — Konzessionen in China. — Verschmelzung Vanderbilt'scher Bahnen. — Amerk. Eisen- und Maschinenexport. — Südamerik. Bahnprojekt zur Verbindung des atlant. und stillen Ozeans. — Bahnbau auf Neufundland.
Allgemeines: Anhalten einer Lokomotive durch Gegendampf. — Elektr. Maasseinheiten. — Diebstahl an Telegraphendraht. — Ein sonderbares Verkehrsmittel.
Bücherschau:
System der nationalen Schutzzollpolitik nach aussen. — Weltgeschichte in Umrissen. — Uebersichtskarte des preuss. Staatseisenbahnnetzes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Verdingungen.
Anzeigen.

Der Escheder Eisenbahnunfall vor Gericht.

Wenngleich das Lüneburger Schwurgericht die Angeschuldigten freigesprochen hat und nach Lage der Verhältnisse wohl freisprechen musste, weil ein unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang zwischen ihrem Verhalten und dem schweren Unfall nicht wohl nachzuweisen war, so ist doch nach dem Ergebnisse der Gerichtsverhandlung für jeden Sachkenner nunmehr als erwiesen zu betrachten, dass die Annahme der Bahnverwaltung über die Ursache des Unfalls richtig ist, während sich die vielerlei schweren Anklagen eines Theils der Tagespresse gegen die Eisenbahnverwaltung über angeblich mangelhaften Zustand der betreffenden Strecke als hinfällig erwiesen haben. Diese Annahme der Bahnverwaltung ging bekanntlich von Anbeginn dahin, dass der vorgefundene scharfe Schienenknick schon vor der Befahrung des Gleises durch den verunglückten Schnellzug vorhanden gewesen sei und dessen Entgleisung herbeigeführt habe und dass er nur durch eine ausser-gewöhnliche äussere Krafteinwirkung hervorgerufen sein könne. Und wenn auch anfangs eine einfache Erklärung für diese grosse Krafteinwirkung von aussen kaum zu finden war, so fand sie sich später doch in der Thatsache, dass sich von einem im anderen Gleis vorbeigefahrenen Güterzug aus eine von einem Langholzwagen losgelöste Kuppelstange gegen das Schnellzugsgleis gestemmt und dessen innere Schiene in der vorgefundenen, verhängnissvollen Weise verbogen hatte. In so weit kann man eisenbahnseitig mit der durch die Gerichtsverhandlung geschaffenen Klarheit zufrieden sein.

Bedauerlicher Weise hat sich aber bei der Gerichtsverhandlung von neuem gezeigt, wie ausserordentlich schwer es anscheinend den solche Verhandlungen leitenden Richtern wird, sich in die Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes hineinzudenken und die einschlägigen reichsgesetzlichen Bestimmungen richtig zu verstehen und anzuwenden, wenn man nicht geradezu

mangelhafte Kenntniss dieser Vorschriften annehmen will, was uns natürlich fern liegt. Als Folge der ungenügenden Beherrschung des zu bewältigenden Stoffes ergibt sich dann, dass nur zu leicht selbst Aussagen, die den Stempel der Unwahrscheinlichkeit, ja der Unmöglichkeit und Unwahrheit für den wirklichen Sachverständigen noch so deutlich an der Stirn tragen, für zutreffend gehalten werden, und dass die unbedingt nothwendige Unterscheidung zwischen dem angeblichen und wirklichen Sachverständniss der vernommenen Personen, die natürlich ihr Wissen in desto besseres Licht zu stellen suchen, je geringer es ist, ausserordentlich erschwert wird.

Es ist für jeden mit Eisenbahndingen halbwegs Vertrauten klar, dass man mit einer Bremse nicht einen ganzen Güterzug zum Stehen bringen kann, auch geht zweifelsfrei aus den §§ 13 und 33 der vom Reichskanzler erlassenen Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands hervor, dass eine solche Einrichtung weder beabsichtigt noch vorgeschrieben ist; denn dort ist bestimmt, dass in jedem Zuge so viele Bremsen bedient sein müssen, dass je nach der Geschwindigkeit der Züge und den Neigungsverhältnissen der Bahn 6 % bis zu 59 % der Achsen gebremst werden können und dass die Anzahl der bedienten Bremsen thunlichst gleichmässig über den Zug zu vertheilen ist. Diese mit Gesetzeskraft erlassenen Bestimmungen hätten aber keinen Sinn, wenn es möglich und gewollt wäre, die gewünschte Wirkung mit einer Bremse zu erreichen. Aber der Gerichtsvorsitzende richtete nach den Zeitungsnachrichten trotzdem an den angeklagten Hilfsbremser die Frage: „Konnten Sie mit der Bremse den ganzen Zug zum Stehen bringen?“ Und als dieser das selbstverständlich verneinte, wurde weiter gefragt: „Dann war wohl eine Nothleine am Wagen?“ und als auch das verneint wurde, meinte der Vorsitzende: „Also keine Nothleine im Zuge!“ Auch hier muss wieder auf die Betriebsordnung verwiesen werden, die in § 48 ausdrücklich vorschreibt, dass die Zugleine bei Güterzügen nur von der Lokomotive bis zum „wachthabenden Fahrbeamten“ zu führen ist. Der wachthabende Fahrbeamte ist aber der erste der im Zuge befindlichen Zugbeamten hinter der Lokomotive und kein anderer. Solche Fragen, die nur aus mangelhafter Beherrschung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen reichsgesetzlichen Bestimmungen und der thatsächlichen Verhältnisse zu erklären sind, erscheinen aber um deswillen recht bedauerlich, weil weite Schichten des Volkes daran gewöhnt sind, alle bei gerichtlichen Verhandlungen aus dem Munde der leitenden Personen gethanen Aussprüche, namentlich soweit es sich um rechtsgültige Bestimmungen handelt, als unumstösslich richtig zu betrachten, und es daher nun als feststehend ansehen, dass die Eisenbahnverwaltung ihre Einrichtungen so hätte treffen müssen, dass der betreffende Bremser in der Lage gewesen wäre, den ganzen Zug mit seiner Bremse zum Stehen zu bringen oder dies doch durch eine Zugleine zu veranlassen. Und doch wäre es durch eine kurze Frage an den zur Gerichtsverhandlung zugezogenen Sachverständigen so leicht gewesen, festzustellen, dass beides bei Güterzügen weder zweckmässig, noch technisch in zuverlässiger Weise möglich sei.

Der angeklagte Bahnwärter Hillner hat dann auf verschiedene Fragen ausgesagt, durch Laschenbrüche könnten solche Unfälle entstehen, es hätten dort zum Theil schlechte Schwellen gelegen, im übrigen brächen aber selbst ganz neue buchene Schwellen sehr leicht, sie seien schon manchmal beim Aufladen gebrochen. Kann man sich wohl einen grösseren Unsinn denken; ein gesundes Holz — und eine ganz neue Schwelle besteht doch aus solchem — von 2,50 bis 2,70 m Länge, 16 cm Stärke und 26 cm Breite soll beim Aufladen durchbrechen und ein Laschenbruch — der übrigens auch nach der Entgleisung nirgends festzustellen war — soll einen Unfall von diesem Verlaufe herbeiführen! Aber in den Augen so Vieler ist ein Bahnwärter „sachverständig“ in solchen Fragen, womöglich sachverständiger als die höheren Beamten, die ja nicht genügend praktisch geschult sind!

Als der Zeuge Bauleiter (?) Wolf, der anscheinend mit der Unterhaltung der Strecke zu thun hat, auf die Frage des Vorsitzenden: „Ich habe gehört, dass viele faule Schwellen auf der Strecke gelegen haben“ entschieden erwidert: „Das ist nicht wahr!“ wird ihm entgegengehalten: „Oh, so ohne weiteres dürfen Sie das nicht sagen, es liegen uns Zeugenaussagen vor.“ Nun waren zwar unseres Wissens bis zu diesem Moment in der Schwurgerichtsverhandlung hierüber noch keine Zeugenaussagen gemacht worden, sondern nur die Angaben des „sachverständigen“ Angeklagten Hillner; jetzt kam aber der Gendarm Beckmann mit der Aussage, er habe am Tage nach dem Unfall an Ort und Stelle eine sehr morsche Schwelle bemerkt, die er mit seinem Säbel habe durchstossen können, auch hätten viele zerbrochene Schwellen und Schienen sowie verbogene Schienen herumgelegen. Und obgleich der Sachverständige, Regierungs- und Baurath Thelen, der unmittelbar nach dem Unfall zur Stelle war und diese mehrmals sehr eingehend untersuchte, bestimmt erklärte, das Gleis sei in durchaus gutem Zustand gewesen — eine Wahrnehmung, die dem Vernehmen nach auch von dem an die Unfallstelle entsandten Kommissar des Reichseisenbahnamtes bestätigt wird — so bleibt bei der grossen Masse der Laien nach dem Ergebnisse der Verhandlung doch der Eindruck bestehen: es war auf der Strecke nicht alles in Ordnung, es lagen dort viele faule Schwellen, denn der Gerichtsvorsitzende hat es ja selbst angedeutet und hat eine gegentheilige Zeugenaussage mit bestimmten Worten berichtigt.

Da muss man wirklich fragen: hat der Gendarm Beckmann, der einzige Zeuge, der wenigstens eine morsche Schwelle gefunden hat, schon öfter Eisenbahnunfallstätten gesehen? Dass dort Trümmer von Wagen, Schwellen und Schienen herumliegen, ist leider selbstverständlich, ebenso ist es recht gut möglich, dass dabei die eine oder andere schlechte Stelle in einer Schwelle zu Tage gefördert wird, die bisher unbeachtet blieb, weil sie nicht an den Schienenauflager- und Befestigungsstellen oder in deren Nähe, sondern an ungefährlicher Stelle lag, aber es kann auch sehr leicht vorkommen, dass Schwellen oder andere diesen ähnlich sehende ganz gesunde Hölzer der zertrümmerten Wagen durch den ungeheuren, bei solchen Anlässen vorkommenden Stoss und Druck schwerer Massen so zerstossen und zermalmt werden, dass sie nachher einen gänzlich morschen Eindruck machen; werden doch sogar Schienen und Schwellen glatt wie mit einer Scheere durchgeschnitten. Aber das hilft alles nichts, ein Zeuge hat nach dem Unfall eine morsche Schwelle gefunden und daher haben viele faule Schwellen auf der Strecke gelegen!

Nun wird aber gar nachträglich noch bekannt, dass durch einen der Angeklagten ausgesagt sei, die bewusste Schwelle habe gar nicht zu dem vom verunglückten Zug befahrenen Gleise gehört. Wenigstens wird den „Berliner Neuesten Nachrichten“ von einem im Prozess thätig gewesenen Vertheidiger unterm 26. v. Mts. geschrieben:

> „Als Vertheidiger von zwei Angeklagten habe ich nicht im mindesten Zweifel, dass die Freisprechung derselben mit vollem Rechte erfolgt ist. Dies gestattet aber nicht den Schluss, dass auf die Eisenbahnverwaltung irgendwie ein Vorwurf hätte fallen können. Die Verhandlungen haben die Ursache des Unfalls völlig klargestellt und nicht den geringsten Anhalt dafür gegeben, dass Bahnkörper, Schwellen, Schienen oder das rollende Material in fehlerhaftem Zustande gewesen seien. Richtig ist, dass ein Gendarm am Tage nach dem Unfall an der Unfallstelle eine zum Theil morsche Schwelle konstatirt hat. Es ist aber auch festgestellt, dass sie vor dem Unfall nicht zur Gleisbettung gedient hat. Der eine Angeklagte selbst hat den Fund dahin aufgeklärt, dass diese Schwelle erst nach dem Unfall zur Benutzung bei den Aufräumungsarbeiten von seinem Hofe herbeigeholt ist, wo sie als ausrangirt gelegen habe.“

Wenn diese Nachricht richtig ist, woran wohl kaum gezweifelt werden kann, so ist es kaum zu verstehen, warum die

unverfängliche Herkunft der morschen Schwelle an Gerichtsstelle anscheinend nicht ebenso klar und bestimmt hervorgehoben wurde, wie vorher das angebliche Vorhandensein v i e l e r fauler Schwellen im Gleise.

Mit berechtigtem Stolz sieht der Deutsche auf seine Gerichte und wir Eisenbahner stehen darin nicht zurück, selbst wenn manchmal Sachen vorkommen, die uns nicht in den Kopf wollen. Solange dadurch nur die Eisenbahnen in ein schlechtes Licht gesetzt werden, mag es sein. Aber ist es nicht möglich, dass dadurch zuweilen auch das Ansehen der Gerichte beeinträchtigt werden könnte? Und das wäre schlimm!

Die Vorbildung und Ausbildung der höheren Betriebsbeamten.

Bei Besprechung der dem preussischen Landtag zugegangenen Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit usw. auf den preussischen Staatsbahnen ist in der Tagespresse vielfach auch die in der Ueberschrift genannte Frage erörtert und dabei mehrfach hervorgehoben worden, die bautechnische Vorbildung sei für die Ueberwachung und Leitung des Betriebes weniger geeignet, als die maschinentechnische. Um sich hierüber klar zu werden, muss man zunächst den Begriff Betrieb genau feststellen.

Der Betrieb im weitesten Sinne des Wortes umfasst alles, was zur Beförderung der in den Wagen befindlichen Reisenden und Güter sowie der leeren Wagen nöthig ist, also die hierzu nöthigen Maassnahmen auf den Bahnhöfen und auf der Strecke einschliesslich der Erhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel in dem für die Regelmässigkeit und Sicherheit des Rangir- und Zugverkehres nothwendigen Zustand.

Für die Beförderung eines Zuges von einem Bahnhof zum anderen sind der gute Zustand der Betriebsmittel und der Bahnanlagen wohl von gleicher Bedeutung, die maschinentechnischen und bautechnischen Grundlagen also wohl gleichwerthig. Aber trotzdem besteht schon hier ein wesentlicher Unterschied. Die für die Erhaltung der Betriebsmittel nothwendigen Arbeiten können wegen der selbständigen Beweglichkeit der Betriebsmittel an beliebigen Stellen — in besonderen Werkstätten — ausgeführt werden; ein wechselseitiger unmittelbarer Einfluss zwischen dem Zugverkehr und dem Werkstättendienst findet nicht statt. Letzterer kann daher vom Betriebsdienst vollkommen getrennt werden und das ist wohl auch überall geschehen. Ganz anders beim Streckenunterhaltungsdienst; zwischen diesem und dem Zugverkehr findet eine stetige, unmittelbare, wechselseitige Beeinflussung statt, die zu gegenseitiger Rücksichtnahme zwingt und es nicht zweckmässig erscheinen lässt, die beiden Dienstzweige ganz von einander loszulösen.

In noch viel stärkerem Maasse tritt aber das Ueberwiegen der bautechnischen Grundlagen im Betriebe beim Bahnhofsdienst auf. Der Bahnhof ist für die Regelmässigkeit und daher auch für die Sicherheit des gesammten Betriebsdienstes von erheblich grösserer Wichtigkeit als die Strecke und die Betriebsmittel. Für den Rangirverkehr ist das ohne weiteres klar, aber auch die Unregelmässigkeit des Zugverkehrs, der zunächst ohne Rangirverkehr überhaupt nicht möglich ist, beruht vorzugsweise auf der Aufnahme- und Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe. Sie müssen sich den Betriebsbedürfnissen anpassen, aber oft zwingen auch die örtlichen Verhältnisse umgekehrt dazu, den Betrieb nach der Bahnhofsgestaltung einzurichten. Bautechnisches Wissen und Betriebserfahrungen müssen hier stetig Hand in Hand arbeiten. Man kann die Bahnhöfe wohl als die Hauptgrundlage des ganzen Betriebsdienstes bezeichnen und da sie vorzugsweise bautechnische Anlagen sind, können sie auch ohne gründliche bautechnische Kenntnisse und tüchtige Betriebsschulung nicht so weiter gebildet werden, wie es für den Betrieb nothwendig ist.

Endlich ist auch das ganze weite Gebiet der Signal- und Sicherungsanlagen, wenigstens in Norddeutschland, von Bautechnikern entwickelt und ausgebildet worden und kann daher trotz vieler maschinentechnischer Anklänge als ein bautechnisches bezeichnet werden.

Nach alledem ergibt sich, dass bautechnische Vorbildung für die den Betrieb leitenden und überwachenden Personen doch wohl mindestens ebenso wichtig und geeignet ist, wie maschinentechnische. Andererseits ist es aber auch im Interesse eines geregelten und sicheren Betriebes dringend nothwendig, gerade Bautechniker gründlich im Betriebe zu schulen, damit sie die Betriebsbedürfnisse zu würdigen verstehen und die Weiterentwickelung aller baulichen Anlagen rechtzeitig unter Wahrung der Betriebsanforderungen vorzunehmen vermögen. Alle diese Gesichtspunkte sprechen also dafür, denjenigen Bautechnikern, die für die Unterhaltung und Ergänzung der Bahnanlagen der Strecke wie der Bahnhöfe verantwortlich sind, sie zu überwachen und zu leiten haben, auch den wesentlichsten Theil der Betriebsüberwachung zu übertragen, also namentlich die Ueberwachung des ganzen Bahnhofsdienstes. Zugleich werden so für die leitenden Stellen Personen gewonnen, die mit tüchtigen bautechnischen Kenntnissen eine gründliche Schulung im Betriebe verbinden. Nebenbei bemerkt, spricht für diese Vereinigung auch der Umstand, dass diese Beamten schon aus Anlass der Bahnunterhaltung häufiger auf alle Bahnhöfe ihres Bezirkes kommen als andere Beamten, und dass eine möglichst häufige Revision der Bahnhöfe auch im Betriebsinteresse dringend erwünscht ist.

Die Ansicht, die maschinentechnische Vorbildung sei geeigneter für die Ueberwachung und Leitung des ganzen Betriebes als die bautechnische, entspringt offenbar aus der irrthümlichen und einseitigen Annahme, das Wichtigste im Betriebe sei der eigentliche Fahrdienst, während dieser doch nur einen verhältnissmässig kleinen Theil des Betriebes ausmacht und namentlich bei allen Fragen der Betriebssicherheit nicht so sehr in Betracht kommt wie der Bahnhofsdienst und die Weiterbildung und Unterhaltung der Bahnanlagen.

Aber es ist sowohl in der Ueberwachung wie in der Leitung des Betriebsdienstes recht gut eine Trennung nach maschinen- und bautechnischen Grundlagen möglich, sie ist unseres Wissens auch bei den meisten Bahnen, auch bei den ausländischen *) üblich und ist bei den preussischen Staatsbahnen in durchaus zweckmässiger Weise durchgeführt, indem die Vorstände der Maschineninspektionen bezw. die maschinentechnischen Direktionsmitglieger den gesammten Betriebsmaschinendienst zu bearbeiten haben, während die Ueberwachung und Leitung des übrigen Betriebsdienstes den Vorständen der Betriebsinspektionen und den aus diesen hervorgehenden betriebstechnischen Direktionsmitgliedern obliegt. Diese Theilung erscheint, wie gesagt, durchaus sachgemäss und es könnte höchstens in Frage kommen, ob in besonderen Fällen, wo die Betriebsinspektionen räumlich verhältnissmässig klein sind, den räumlich viel grösseren Maschineninspektionen etwa auch das Zugpersonal zu unterstellen und seine Ueberwachung während der Fahrt zu übertragen wäre.

*) Auch in England, wo keineswegs der ganze Betrieb von Maschinentechnikern geleitet wird, wie vielfach behauptet wurde.

Auch hiergegen würden sich jedoch unseres Erachtens nicht unerhebliche Bedenken geltend machen, namentlich in der Hinsicht, dass dadurch die schon jetzt zwischen den höheren Dienststellen nicht ganz zu vermeidenden Reibungen — speziell so weit das gegenseitige Verhältniss zwischen dem Zug- und Maschinenpersonal in Betracht kommt — unter Umständen verschärft werden könnten.

Es wird daher am besten sein, die z. Zt. bestehende Organisation mit der Theilung des Betriebsdienstes zwischen Betriebs- und Maschineninspektionen und der Vereinigung der Bahnunterhaltung mit einem Theile des Betriebsdienstes bei ersteren, die sich im allgemeinen durchaus bewährt hat, und namentlich der früheren Organisation gegenüber ganz erhebliche Vorzüge besitzt, beizubehalten, andererseits aber auch dafür zu sorgen, dass ein ausreichender Nachwuchs höherer Bautechniker gründlich im Betriebe ausgebildet wird.

In dieser Hinsicht ist ja auch in Preussen in den letzten Jahren mehr geschehen wie früher; namentlich wird sich die Bestimmung, dass die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufaches ein Jahr lang in den Zweigen des Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienstes und dabei ein halbes Jahr im Stationsdienst auszubilden sind, segensreich erweisen, natürlich unter der Voraussetzung, dass sich deren Vorgesetzte gründlich um diese Ausbildung bekümmern und die jungen Leute geeigneten Bahnmeistern und Stationsvorstehern zuweisen. Aber so günstig auch diese Neuerung wirken kann, diese Ausbildungszeit ist zu kurz und da die schon jetzt 3 Jahre betragende Ausbildungszeit der Regierungsbauführer nicht wohl verlängert werden kann, so bleibt nichts übrig, als den Regierungsbaumeister mit möglichst jungen Jahren im Betriebe weiter auszubilden. Je früher das geschieht, desto besser in jeder Hinsicht, es wird den jungen Herren leichter zu lernen, besonders auch von Personen, die in der allgemeinen Bildung unter ihnen stehen, etwas anzunehmen, als älteren.

Man möge daher jeden Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches alsbald bei seinem Eintritt in die Staatsbahnverwaltung auf etwa ein Jahr einer Betriebsinspektion zur Ausbildung überweisen, dann etwa noch ein weiteres Jahr in der Direktion mit Betriebsangelegenheiten und grundsätzlich erst nach dieser zweijährigen Betriebsthätigkeit bei Bauten beschäftigen. Eine solche Ausbildung im Betriebsdienste würde sich auch für die spätere Thätigkeit sowohl bei Neubauten, besonders aber bei den zahlreichen Erweiterungsbauten unserer grossen Bahnhöfe, die fortgesetzt nothwendig sind, als äusserst segensreich erweisen. Die Regierungsbaumeister würden dadurch den wichtigen Grundsatz, dass alle bauliche Thätigkeit dem Betriebe zu dienen hat, frühzeitig erfassen und beherzigen lernen.

Im einzelnen Vorschläge über die Betriebsausbildung zu machen, würde hier zu weit führen, nur so viel sei bemerkt: Es ist wohl nichts besser geeignet, jemanden rasch in den Betrieb einzuführen, ihm seine Grundbedingungen und die Schwierigkeiten innerer und äusserer Art, die sich seiner Regelmässigkeit entgegenstellen, klarzulegen, als die Untersuchung der Betriebsunregelmässigkeiten. Findet hier, anfangs unter sachkundiger Leitung und Ueberwachung durch einen im Betriebe schon vollkommen geschulten Beamten, dann nach und nach unter eigener zunehmender Selbständigkeit eine verständnissvolle Schulung und Uebung statt, so wird sich das Verständniss für den Betrieb bald zeigen.

Zum Schluss noch einige Bemerkungen über den gleichfalls wiederholt aufgetretenen Vorschlag der Schaffung besonderer höherer Betriebsbeamten mit selbständiger, weder rein maschinen- noch bautechnischer Vorbildung und möglichst langer praktischer Schulung im Eisenbahnbetriebe. Wir müssten einen solchen Schritt für durchaus verfehlt halten. Gewiss würden dadurch Beamte gewonnen, die in einigen Zweigen des Betriebsdienstes eine grosse Routine besässen, vielleicht auch Personen, welche die Gesammtheit des Betriebsdienstes zu übersehen vermöchten, aber es ist zu fürchten, dass sie nur in seltenen Ausnahmefällen in der Lage wären, für die Weiterentwickelung der Betriebseinrichtungen, der Betriebsmittel und baulichen Anlagen unter Beachtung und Berücksichtigung aller Wechselwirkungen aus eigenem Wissen so fördernd und entscheidend einzugreifen, wie das von den Betriebsleitenden im Interesse der Sache verlangt werden muss. Andererseits wären die Maschinen- und Bautechniker, Mangels eigener gründlicher Schulung im Betriebe, nicht in der Lage bei ihren Anlagen die Bedürfnisse des Betriebes aus eigener Kenntniss so zu berücksichtigen, wie dies nothwendig und gegenwärtig auch gesichert erscheint. Dadurch könnten aber weder die Handhabung des höheren Dienstes, noch die rasche Weiterentwickelung unserer Einrichtungen, noch gar die Betriebssicherheit gewinnen. Wir erhielten an Stelle des jetzigen Dreigespannes an höheren Beamten ein Viergespann — kaum zur Verminderung der gegenseitigen Reibungen.

Dieser Weg würde unseres Erachtens nur dann gangbar sein, wenn es ohne Schaden für die Tiefe des Wissens möglich wäre alle Zweige der Eisenbahntechnik in eines Menschen Können zu vereinen. Das erscheint aber bei der Vielgestaltigkeit und dem ausserordentlichen Umfang der Eisenbahntechnik ganz unmöglich. Selbst die Begabtesten könnten nur Halbwisser werden, der Durchschnittsmensch würde eine Nichtswisser schlimmster Art, der urtheils- und rettungslos allen berechtigten und unberechtigten Vorschlägen der dann nur ausserhalb der Eisenbahnverwaltung stehenden Spezialisten preisgegeben wäre. Schon jetzt ist es sowohl für den Maschinen- wie für den Bautechniker schwierig genug, sich in allen Theilen seines engeren Eisenbahngebietes das nothwendige Wissen, den erforderlichen Ueberblick zu erhalten, dies wird bei der rastlos fortschreitenden Weiterentwickelung auf allen Gebieten der Eisenbahntechnik immer schwerer und da sollte es möglich sein, einen Einheitseisenbahntechniker vor- und auszubilden? Gott bewahre uns vor solcher Stümperei!

In England findet man ja allerdings vielfach besondere höhere Betriebsbeamte, aber abgesehen von Ausnahmen, die überall zu finden sind und nichts beweisen, kommen sie auch nicht über die Routine hinaus und nirgendwo hört man bei Fragen nach Dingen und Verhältnissen, über welche in der Regel jeder deutsche höhere Eisenbahner, ganz unabhängig von seiner wissenschaftlichen Vorbildung wenigstens einigermaassen Auskunft geben kann, so oft die Antwort: „that is not my departement“, mit der das Nichtwissen entschuldigt wird, als bei den so gründlich praktisch geschulten englischen Betriebsbeamten.

B—m.

Germania docet.

An dieser Stelle wurde bereits kurz ein Aufsatz erwähnt, den ein Genueser Tageblatt, der „Caffaro“, am 19. und 20. Januar 1898 unter dem Titel „Der öffentliche Dienst in Deutschland. Ein bedenklicher Vergleich.“ veröffentlichte. Bei der strengen Beurtheilung, welche die Deutschen den Verwaltungen des öffentlichen Dienstes angedeihen lassen, ist es von Interesse, die Stimme eines Ausländers zu hören, der mit seiner Anerkennung nicht zurückhält, weil er die deutschen Verhältnisse beständig mit denen seiner Heimath vergleicht, also von einem weiteren Gesichtspunkt aus betrachtet. Aus dem nachstehenden Aufsatz wird man daher nicht nur die Vorzüge der Verwaltungen des öffentlichen Dienstes in Deutschland erkennen können, sondern auch die Schwächen dieser Verwaltungsorganisationen in der Heimath des Schreibers, in Italien.

Der Aufsatz lautet:

„Auf dem Gebiete des öffentlichen Dienstes (servizî pubblici) haben wir von Deutschland viel, um nicht zu sagen, alles zu lernen. Nach allen Richtungen hin zeigt sich dieser für Handel, Industrie und Gesammtheit so wichtige Dienst überlegen. In Organisation und Betrieb ist er in Deutschland höher entwickelt, als in England, Belgien und Italien. Ausgeübt wird in Deutschland der öffentliche Dienst entweder vom Staat oder von den Gemeinden. Im Deutschen Reich erfreuen sich die Gemeinden weitgehender Selbständigkeit. Was den Italienern wie ein schöner Traum erscheint, der seiner Verwirklichung noch sehr fern steht, ist in Deutschland längst durchgeführt, die Decentralisation, und sie hat sich vortrefflich bewährt. Obschon die Bürgermeister und ein Theil der Stadträthe von der Regierung ernannt werden und als Agenten des Staates anzusehen sind (hier irrt der italienische Schriftsteller und verwechselt offenbar das Ernennungsrecht mit dem blossen Bestätigungsrecht), so lassen sie sich doch dadurch nicht abhalten, auch gegen die Regierung aufzutreten, so oft die Interessen der Gemeinde im Spiele sind.

In Deutschland stehen Eisenbahnen, Post und Telegraphen unter Staatsverwaltung. Fürst Bismarck strebte vor seinem Rücktritt auch die Einführung des Tabakmonopols an, indessen erlitt er dabei einen Misserfolg und musste darauf verzichten. Jetzt strebt man nach der Einführung eines Spiritusmonopols.

Die deutschen Eisenbahnen sind vorzüglich. Bedeutende Geschwindigkeit, zahlreicher Zugverkehr, vorzügliches Material und dabei Tarifsätze, die jedermann erschwingen kann, das sind die Ideale der Staatsbahnverwaltungen im Interesse des Reiseverkehrs und wir müssen ihnen das grosse Lob spenden, dass sie dieses Ideal erreicht haben. Um einen verhältnissmässig kleinen Betrag kann man durch ganz Deutschland fahren und bei Entnahme einer Zuschlagskarte von 2 ℳ für je 300 km dabei die Schnellzüge benutzen.

Für die Beförderung von Waaren sind die Tarife sehr niedrig. Sie betragen nur etwa den vierten Theil der entsprechenden Sätze in Italien. Der Verkehr ist in Deutschland ausserordentlich lebhaft. In manchen Gegenden des Reiches findet man bis 3 und 4 parallele Bahnen zwischen den nämlichen Städten und der Reisende kann ganz nach seinem Belieben eine dieser Linien wählen. Innerhalb dieser Organisation stellt sich der Verkehr für die Reisenden sehr billig und trotzdem erzielen die deutschen Staatsbahnverwaltungen grossartige Ueberschüsse. Gleichwohl behauptet man in Deutschland, dass der Staat die Eisenbahnen zu fiskalisch ausbeutet. In der ‚Frankf. Ztg.' wurde einmal das angeblich allzu weitgehende fiskalische System, das der Finanzminister ausübe, als bedauerlich und gefährlich bezeichnet. Bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen hätten die Deutschen geglaubt, dass alle Ueberschüsse der Eisenbahnen im allgemeinen Interesse zur Verminderung der Tarife verwendet und nicht der Staatskasse überwiesen werden sollten.

Die deutsche Reichspost hat einen Grad der Vollkommenheit erreicht, von dem wir in Italien keine Ahnung haben. In der deutschen Reichshauptstadt, die weit grösser ist als irgend eine italienische Stadt, wird ein Stadtpostbrief innerhalb 2 bis 3 Stunden befördert. Innerhalb der Stadt kostet der Brief nur 5 ₰ (vorläufig aber mit Ausnahme von Berlin) .... Die Post nimmt auch Bestellungen auf Zeitungen an, bezieht von den betreffenden Zeitungsexpeditionen regelmässig die erscheinenden Nummern ohne Umschlag und Adresse und lässt sie durch die Briefträger vertheilen, welche eine Liste des Besteller besitzen. Die Postpackete werden zu den geringsten Sätzen befördert und der Poste restante-Dienst ist von einer wunderbaren Einfachheit. Das Telephon kostet nur 100 ℳ (?) jährlich, aber die Deutschen finden selbst diesen Preis schon zu hoch. Der Telegraphendienst ist über alles Lob erhaben. Man kann von jeder Stadt in Deutschland fast in jeder Sprache telegraphiren. In den Annahmestellen findet man keinen Telegraphenbeamten, de nicht mindestens 3 Sprachen versteht, englisch, französisch und russisch (?).

Die Gasbeleuchtung befindet sich fast überall in den Händen der Stadtverwaltungen, ebenso wie die Wasserversorgung. Viele Städte, wie Köln, Düsseldorf, Frankfurt, München und nicht wenig andere, haben städtische Elektrizitätswerke begründet, andere Städte haben auf Rechnung der Gemeinde elektrische Bahnen eingeführt. Unter städtischer Verwaltung sind die Fahrpreise sehr gering und betragen nicht mehr als 10 ₰ für jede Fahrt. Das Gas wird zu 12 ₰ für das Kubikmeter abgegeben, elektrisches Licht stellt sich sogar noch etwas billiger als Gas (?). Auch die Preise für elektrische Kraft sind auffallend niedrig.

Im allgemeinen haben die Deutschen eine Abneigung dagegen, Konzessionen an Privatunternehmer zu ertheilen, wo es sich um die Ausübung dieser öffentlichen Dienste handelt. Man zieht in Deutschland die Verstaatlichung oder Verstadtlichung der betreffenden Verwaltungen vor. Bei diesem System erfreut sich die Gesammtheit der Vortheile, welche sonst von den Konzessionären in die Tasche gesteckt werden. Privatkonzessionen werden in der Regel nur dann gegeben, wenn man annimmt, dass die Stadt ein Wagniss eingehen oder eine Neuerung mit kostspieligen und ungewissen Versuchen beginnen muss. Aber auch in diesen Fällen erfolgt die Konzessionsertheilung nur unter tausend Vorbehalten und unter allen Umständen mit dem Recht des Rückkaufs. Zuweilen überlassen die Städte einen öffentlichen Verwaltungsdienst an eine Privatgesellschaft gegen die Zusicherung eines bestimmten Gewinnantheils.

All das vollzieht sich in Deutschland im vollen Tageslicht. Die Städte wie die Handels- und Industriegesellschaften machen ihre Geschäfte in voller Oeffentlichkeit. Die einen wie die anderen bekunden das Bestreben, möglichst billig zu erzeugen und zu verkaufen, um den Verbrauch zu vermehren. Dabei sind die deutschen Industriellen auf grösste Sparsamkeit in der Erzeugung bedacht. Während in Italien der Industrielle in seiner Anlage eine gewisse Zahl von Maschinen mit niedriger Kraft vorzieht, stellt man in Deutschland eine einzige Maschine von grösserer Kraft auf. Eine Maschine von 2000 PS. ist viel sparsamer, braucht weniger Kohlen und weniger Personal als 4 Maschinen von je 500 PS. Ausserdem denkt der deutsche Industrielle bei der Anlage seines Betriebes nicht an die Befriedigung des unmittelbaren Bedürfnisses oder an raschen Gewinn von heute zu morgen, sondern er sieht voraus in die Zukunft und lässt Raum für die Vergrösserungen und Verbesserungen, die 10 oder 15 Jahre später nöthig werden. Wo er mit einer Maschine anfängt, rechnet er mit der Möglichkeit, 10 Maschinen aufstellen zu können.

Wenn man hinzufügt, dass in Deutschland die Arbeiter disziplinirt sind und wie die Soldaten in der Kaserne behandelt werden, dass sie wie menschliche Maschinen unter den gegebenen Verhältnissen das Maximum an Arbeit leisten, wenn man bedenkt, dass die Industriellen fortwährend auf Vervollkommnung ihrer Erzeugung bedacht sind, um immer billigere Preise stellen zu können, so wird man sich das beneidenswerthe Gedeihen von Handel und Industrie in Deutschland erklären können, das bekanntlich in England, in dem bisher anerkannten Sitz von Handel und Industrie, mit nicht geringer Unruhe betrachtet wird.

In Deutschland ist jede Stadtgemeinde ein Industrieller, auf diese Art kommt man zu einem doppelten Gewinn. Einmal wird der Rechnungsabschluss des städtischen Haushalts günstiger gestaltet durch die Heranziehung alljährlich steigender Einnahmequellen aus dem öffentlichen Dienst und sodann wird dieser öffentliche Dienst für die Bevölkerung in einer Art und unter Bedingungen erfüllt, wie sie besser nicht zu wünschen sind."

Eine Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts in Handelssachen, Erhebung von Wägegeld betreffend.

Aus dem „Oesterreichischen Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 143 wird nachstehend die Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts für Handelssachen vom 21. September 1897 Z. 66 906 wiedergegeben. Einerseits betrifft sie eine ähnliche Angelegenheit wie das in Nr. 6 S. 84 d. Ztg. abgedruckte Urtheil der Budapester königlichen Gerichtstafel, andererseits aber gibt sie zu der Erörterung Anlass, ob die unter II. der Entscheidung auf Grund des österreichisch-ungarischen Tariftheils I erfolgte Verurtheilung der Eisenbahnverwaltung auch nach den Bestimmungen des deutschen Tarifs erwartet werden könnte.

Das „Oesterreichische Verordnungsblatt“ schreibt:

„Die Firma N. N. hatte als Rechtsnachfolgerin des Empfängers im Klagewege die seitens einer Bahnverwaltung verweigerte Rückerstattung der von derselben erhobenen Wägegelder für 3 Wagenladungen aus dem Jahre 1896 beansprucht, und zwar:

I. für eine Sendung, weil das Verlangen des Absenders nach bahnamtlicher Abwaage nicht genau mit den Worten, welche in der Zusatzbestimmung VII des gemeinsamen (österreichisch-ungarischen) Tarifs, Theil I, zu § 53 des Betriebsreglements vorgeschrieben sind, nämlich: ‚Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung. Absender.‘ in den Frachtbrief eingetragen war, sondern nur mit den Worten: ‚Die amtliche Abwaage wird verlangt. Absender.‘;

II. für zwei Sendungen deshalb, weil die Erklärung, mit welcher die bahnseitige Gewichtsfeststellung begehrt wurde, vom Absender nicht unterfertigt war.

Das Wiener Bagatellgericht in Handelssachen hat hierüber zu Recht erkannt:

ad I. werde das Klagebegehren abgewiesen;

ad II. dagegen werde demselben stattgegeben.

Gründe:

Ad I. Der Anspruch des Klägers ist abzuweisen, weil mit der Angabe eines bestimmten Wortlautes für die fragliche Erklärung in der citirten Zusatzbestimmung nicht beabsichtigt ist, dass nur mit jenen Worten die Gewichtsfeststellung begehrt werden könne, sondern nur um im allgemeinen und beispielsweise zu zeigen, auf welche Art dieses Begehren gestellt werden könne. Da nun die wirklich gebrauchten, nicht misszuverstehenden Worte an der richtigen Stelle angebracht und vom Absender unterfertigt sind, so besteht kein Zweifel, dass die bahnamtliche Abwaage ordnungsmässig begehrt wurde, und da dieselbe auch wirklich erfolgt ist, so war auch die Gebühr hierfür zu entrichten.

Ad II. Hier war zu entscheiden, ob der ohne Unterschrift gestellte Antrag auf Gewichtsfeststellung die Bahn berechtigt, eine Gebühr für die auf Grund eines in solcher Form gestellten Antrags vorgenommene Abwaage zu begehren. Hierbei muss erwogen werden, dass aus dem Frachtbriefe nicht zu entnehmen ist, ob in der für die Gewichtsangabe bestimmten Rubrik die Höhe des Gewichts vom Absender eingesetzt wurde oder nicht, und dass die Gewichtsfeststellung nicht blos deshalb begehrt wird, damit die Partei die Höhe des Gewichts der Sendung erfahre, sondern um einen Beweis des Gewichts der Sendung, für welches die Bahn dann zu haften hat, gegen die Bahn zu erlangen. Wenn nun einerseits die Bahn zufolge der citirten Zusatzbestimmung VII zu § 53 des Betriebsreglements nur verpflichtet ist, die Gewichtsfeststellung vorzunehmen, falls der Antrag auf Gewichtsfeststellung vom Absender unterfertigt ist, so verliert der Antrag, wenn er nicht unterfertigt ist, für die Partei die Wirkung, welche sie mit demselben erzielen wollte, und daher ist die Partei auch nicht verpflichtet, wenn trotzdem eine Abwaage erfolgt ist, für dieselbe zu bezahlen.

Ferner muss auch in Betracht gezogen werden, dass bei angewiesener Fracht der Empfänger nur dann zur Zahlung der Gebühr für die vorgenommene Abwaage verhalten werden kann, wenn er zu prüfen in der Lage ist, ob dieselbe wirklich vom Absender und somit in einer den Empfänger bindenden Form beantragt ist.

Da nun nach der ursprünglichen Zusatzbestimmung dieser Antrag nur dann ordnungsmässig gestellt erscheint, wenn er vom Absender unterfertigt ist, so kann der Empfänger nur dann sich darauf verlassen, dass der Absender die Abwaage verlangt hat, wenn der betreffende Antrag von demselben unterschrieben ist.

Nachdem dies im Klagefalle nicht zutrifft, war das Begehren des Klägers ad II. gerechtfertigt.“

Der österreichische Tarif lautet in § 53 Zusatzbestimmung VII:

> Falls bei Wagenladungsgütern die Feststellung der Stückzahl bezw. des Gewichts verlangt wird, hat der Absender in der mit den Worten: „sonstige zulässige Erklärungen“ bezeichneten Rubrik des Frachtbriefes folgende Erklärungen einzustellen:
>
> „Beantrage bahnseitige Feststellung der Stückzahl (eventuell: und des Gewichts). Absender.“
>
> beziehungsweise:
>
> „Beantrage bahnseitige Gewichtsfeststellung. Absender.“

Hiernach ist im Eingange ausdrücklich auf eine bestimmte Rubrik des Frachtbriefes hingewiesen, und es ist deshalb anzunehmen, dass die in dem gerichtlichen Erkenntniss behandelte Erklärung wirklich im Frachtbriefe aufgenommen, aber vom Absender nur nicht besonders unterschrieben worden ist. Wenn diese Voraussetzung zutreffen sollte, würde sich das Gericht in Wien mit der königlichen Gerichtstafel zu Budapest nicht in Uebereinstimmung befinden, denn letztere hat dem Mangel der besonderen Unterschrift der Erklärung deshalb keine Bedeutung beigelegt, weil der Frachtbrief von dem Absender unterschrieben war. Möglich wäre allerdings auch, dass in dem vor dem Wiener Gericht verhandelten Falle die Erklärung auf einem besonderen nicht unterschriebenen, dem Frachtbriefe aber angehefteten Zettel sich befunden hat.

Im deutschen Tariftheil I findet sich eine Formel für das Verlangen der Verwiegung und somit auch der Vordruck „Absender“ nicht vor, wohl aber sind im § 53 (3) der Verkehrsordnung die Umstände bezeichnet, unter denen die Eisenbahn verpflichtet ist, ausdrücklichen Anträgen des Absenders auf Feststellung des Gewichts der Wagenladungsgüter stattzugeben. Es ist nicht ausgesprochen, dass der „ausdrückliche Antrag“ des Absenders im Frachtbriefe oder überhaupt schriftlich gestellt sein muss. Wenn aber der Absender sein Verlangen auf dem Frachtbriefe in der Spalte „sonstige zulässige Erklärungen“ ausgedrückt hat, so bildet diese Erklärung einen Abschnitt des von dem Absender unterschriftlich vollzogenen Frachtbriefs. Das Vorhandensein dieser Unterschrift ist aber nach § 51 m der Verkehrsordnung Bedingung für die Gültigkeit und Annahme des Frachtbriefs. Die Unterschrift kann auch durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung ersetzt werden.

Weiter ist im § 53 (3) noch gesagt, dass einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung es gleich zu achten ist, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat. Schliesslich sind auch im Nebengebührentarif unter II. die Voraussetzungen zusammengestellt, unter denen Wägegeld zur Erhebung gelangt.

Hiernach ist in Deutschland nicht zu besorgen, dass die Bahnverwaltung ihren Anspruch auf das Wägegeld verliert, wenn der Antrag auf Verwiegung in einem ordnungsmässig ausgefertigten Frachtbriefe niedergelegt ist, oder durch Unterlassung der Gewichtsangabe kund gegeben wird, oder endlich in anderer bestimmter Weise zum Ausdruck gebracht ist.

Da nach Art. 7 (3) des Internationalen Uebereinkommens hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, die Gesetze und Reglements des betreffenden Staats maassgebend sind, können die vorstehend bezeichneten Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung auch auf Sendungen Anwendung finden, die im internationalen Verkehre abgefertigt werden. T—r.

Zur Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

In der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens wird der 20. Februar 1898 ein wichtiger Tag bleiben. Mit mehr als 561 000 von rund 700 000 Stimmberechtigten, mit einer Mehrheit von 384 000 gegen 177 000, also mit mehr als zwei Dritteln aller Stimmenden, hat — wie bereits gemeldet — das schweizerische Volk die Verstaatlichung der Eisenbahnen durch den Bund beschlossen. Wie erinnerlich lehnten die Bundesräthe bei dem letzten Rückkaufstermin im Jahre 1883 den konzessionsgemässen Ankauf der Eisenbahnen ab. Im Jahre 1880 war man nahe daran, die Nordostbahnaktien zu 100 % zu erwerben, indessen zerschlug sich in letzter Stunde diese Transaktion. Als dann der Bundesrath 1891 die Aktien der Centralbahn zu je 1 000 Frcs. an sich bringen wollte, wurde ihm die Zustimmung durch die Volksabstimmung versagt.

Inzwischen hat der Bundesrath das Eisenbahnrückkaufsgesetz in Kraft gesetzt und für sofort vollziehbar erklärt. In Betreff der Nordostbahn erging folgender Beschluss: Die von der Direktion der schweizerischen Nordostbahn dem Schreiben vom 28. Dezember 1896 eingereichten sektionsweisen Rechnungsaufstellungen über den Reinertrag und das Anlagekapital der Linien der schweizerischen Nordostbahn werden, als den Anforderungen des Rechnungsgesetzes nicht entsprechend zurückgewiesen, und die Direktion der schweizerischen Nordostbahn wird eingeladen, stellenweise Ertragsrechnungen für jede einzelne Bahnstrecke, für welche eine besondere Konzession besteht, bis Ende des Jahres 1898 einzureichen, welche Ertragsrechnungen die wirklichen Einnahmen und Ausgaben der betreffenden Bahnstrecken enthalten. Dabei behält sich der Bundesrath ausdrücklich vor: 1. Die in Artikel 18 und 19 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 vorgesehenen Maassnahmen zu treffen, falls dieser Aufforderung nicht Folge geleistet werden sollte. 2. Von einer zwangsweisen Zusammenlegung der einzelnen Linien der Nordostbahn im Sinne des Absatz 3 des Rechnungsgesetzes wird Umgang genommen. 3. Der konzessionsgemässe Rückkauf wird der schweizerischen Nordostbahngesellschaft nur bezüglich folgender Bahnlinien angekündigt: a) Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen vor dem 25. Februar 1898. b) Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau-Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut vor dem 30. April 1898. c) Winterthur-Schaffhausen vor dem 30. April 1898. d) Eglisau-Neuhausen vor dem 30. April 1900. e) Bötzbergbahn, der halbe Antheil vor dem 7. Juni 1898. f) Koblenz-Stein, der halbe Antheil vor dem 20. Dezember 1898. g) Winterthur-Burlach-Eglisau-Weiach und Waiach-Koblenz vor dem 21. Dezember 1898. h) Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen vor dem 22. Dezember 1898. i) Zürich-Riehtersweil vor dem 19. Juli 1899. k) Riehtersweil-Ziegelbrücke und Ziegelbrücke-Naefels (Glarus) vor dem 31. Januar 1900. l) Aargauische Südbahn, halber Antheil, für die Strecken in den Kantonen Zug und Luzern vor dem 2. Mai 1898 und für die Strecken in den Kantonen Aargau und Schwyz vor dem 30. April 1904. 4. Auf die Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufs gegenüber den anderen Linien der schweizerischen Nordostbahn wird verzichtet.

Bei der Auseinandersetzung mit den betreffenden Privatgesellschaften sind vielfache und zum Theil schwierige Berechnungen zu machen in Betreff des Anlagekapitals, der Erträgnisse, der Bahnerhaltungskosten usw. Nach einer Darstellung der „Frankf. Ztg." hatte die Botschaft des Bundesraths die voraussichtlichen Erträgnisse für den Bund, über Verzinsung und Amortisation der Rückkaufspreise hinaus, auf wenigstens 50 425 Frcs. berechnet, falls man einen Zinsfuss von 4 % annehmen will, auf 2 108 082 Frcs. bei 3,5 %, auf 4 437 090 Frcs. bei 3 %. Seitdem haben die Erträgnisse der letzten Jahre gezeigt dass der Betriebsüberschuss schon jetzt wesentlich grösser ausfällt und auch entwickelungskräftiger ist, als der Bundesrath damals annahm. Andererseits bestätigt sich aber auch die Erwartung der Botschaft, „dass die Bahngesellschaften aus verschiedenen Gründen eine Erhöhung der Entschädigungen beanspruchen werden." Im allgemeinen ist die Abfindung, wie die Konzessionen sie festsetzten, auf das 25 fache des Reinertrags im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts bemessen, mindestens jedoch auf das Anlagekapital. Der Bundesrath hat herausgerechnet, einzig die Centralbahn, die Unionbahn und die Gotthardbahn seien nach dem Reinertrage zu entschädigen, zusammen mit 464 270 000, dagegen Jura-Simplon und Nordost nach dem Anlagekapital mit 574 670 000 Frcs. Hiervon wollte der Bundesrath aber „für materiellen Minderwerth der Rückkaufsobjekte" 74 550 000 Frcs. absetzen, sodass als Rückkaufsentschädigungen nur 964 380 000 Frcs. verbleiben würden. Den Gesellschaften aber sollten hieraus, nach Abzug ihrer Passivsaldi, als Liquidationswerth 386 120 000 Frcs. übrig bleiben. Auch davon wollte der Bundesrath für „ungetilgte Verluste und nicht ersetzte Werthabgänge" noch weitere 102 170 000 Frcs. kürzen, sodass er als „wirkliche Liquidationswerthe" nur 283 950 000 Frcs. voraussah. Wie sich das auf die verschiedenen Gesellschaften vertheilt, und welchen Werth auf diese Weise der Bundesrath auf jede Aktie herausrechnete, das ergibt die nachstehende Tabelle:

	Berechnung des Bundesraths für				Kursstand vom 19. 2. 98		Kursstand vom 24. 2. 98
	Liquidationsbetreffniss nach Abzug von 74 550 000 Frcs. für Minderwerth	ab für ungetilgte Verluste	wirkliches Liquidationsbetreffniss	oder auf jede Aktie	Francs pro Stück	zusammen in Millionen Francs	Francs pro Stück
	Millionen Francs			Francs			
Jura-Simplon . .	104,33	23,31	81,52	P.A. 500,00	535	55,64	424,50
—	....	....	....	St.A. 120,19	177,50	43,59	....
Nordostbahn . .	83,11	28,97	54,15	338,42	552	88,32	504
Centralbahn . .	80,28	25,93	54.31	543,10	716	71,60	688
Unionbahn	43,76	12,06	31,70	P.A. 500,00	528	18,48	382,50
—	....	....	....	St.A. 315,64	397	17,87	....
Gotthardbahn . .	73,90	11,84	62,06	620,62	765	76,50	743
	385,38	102,11	283,74			372,00	

Wie aus der letzten Reihe dieser Uebersicht hervorgeht, sind die Kurse der schweizerischen Eisenbahnpapiere nach der Volksabstimmung nicht unerheblich gefallen, sodass der Unterschied zwischen der Abfindungsberechnung des Bundesraths und dem heutigen Kursstande der Aktien gegenüber dem Stande vom 19. Februar entsprechend vermindert worden ist.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 527 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aufnahme der Gornergratbahn in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 24. v. Mts.).

Nr. 541 vom 18. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1894/95 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 24. v. Mts.).

Nr. 577 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die für den 28. Februar anberaumte zweite **Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung** im preussischen Abgeordnetenhause wurde abgesetzt, da — wie der Unterstaatssekretär Fleck mittheilte — der Minister der öffentlichen Arbeiten **Thielen** an einer schweren Nierensteinkolik erkrankt und infolgedessen behindert war, an den Verhandlungen theilzunehmen. Wie wir in Erfahrung gebracht haben, ist erfreulicherweise in dem Befinden des Herrn Ministers eine Wendung zum besseren eingetreten. Es steht deshalb zu erwarten, dass die zweite Berathung des Etats in einigen Tagen wird erfolgen können.

— Zur zweiten Berathung des Eisenbahnetats **im preussischen Abgeordnetenhaus** hat der Abg. Broemel nachstehenden **Antrag** eingebracht: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine Vereinfachung und Verbilligung der Personen- und Gepäcktarife auf den preussischen Staatsbahnen vorzunehmen."

— Die „Post" schreibt unterm 23. v. Mts. unter „**Kleinbahnbau und Staatshilfe**" folgendes:

Der Abg. Richter hat bei der Etatsberathung im Abgeordnetenhause die Behauptung aufgestellt, dass durch die Bewilligung von Staatsmitteln zur Förderung des Ausbaues von Kleinbahnen die eigene Thätigkeit und Energie der zunächst betheiligten Kreise vermindert worden sei. Der jetzt vorliegende Rechenschaftsbericht über die Verwendung der zur Förderung des Kleinbahnbaues zur Verfügung stehenden Kredite von zusammen 21 000 000 ℳ erweist schlagend die Unrichtigkeit dieser Behauptung. Nach diesem Bericht ist durch die bisher gewährten Beihilfen von etwas über 8 000 000 ℳ der Bau von nicht weniger als 1 050 km Kleinbahnen gesichert worden, so dass auf 1 km der mit Staatshilfe zustande gekommenen Strecken nur etwa 7 800 ℳ Staatshilfe entfallen. Da die Kosten von 1 km Kleinbahn im Durchschnitt wohl nicht unter 30 000 ℳ betragen werden, so erhellt, dass die zunächst Betheiligten nahezu drei Viertel der erforderlichen Baugelder aufgebracht haben, und dass daher die Staatsbeihilfe lediglich dazu gedient hat, ergänzend da hinzuzutreten, wo die eigenen Mittel der Betheiligten zur Finanzirung des Kleinbahnbaues nicht ausreichten.

In noch stärkerem Maasse, als aus dem Nachweise der bereits endgültig bewilligten Staatsbeihilfen, erhellt die Unrichtigkeit der Richter'schen Mittheilung aus der grossen Anzahl der Fälle, welche zur Zeit noch sich in Behandlung befinden, sei es, dass eine Staatshilfe bereits zugesichert, oder nur beantragt ist. Es handelt sich dabei um nicht weniger als 24 Kleinbahnen, denen bereits eine Staatsbeihilfe in Aussicht gestellt ist, und um 12 weitere Fälle, in denen Anträge in bestimmter Höhe bereits vorliegen. Man sieht aus diesen Mittheilungen, dass die Möglichkeit, die nicht völlig zureichenden Mittel der zunächst Betheiligten durch Staatsbeihilfe zu ergänzen, den Unternehmungssinn und die Thatkraft der verkehrsärmeren Landestheile wirksam angespornt hat, und dass so der Zweck erreicht worden ist, auch den weniger leistungsfähigen Theilen des Landes das wichtige Verkehrsmittel der Kleinbahnen zugänglich zu machen.

Vergleicht man das, was durch Förderung des Kleinbahnbaues mit Staatsmitteln für den Verkehr erreicht worden ist, mit denjenigen Summen, welche für die in Aussicht genommenen grossen Kanalbauten erforderlich sein würden, so ergibt sich, dass mit den 300 000 000 ℳ, auf welche ungefähr die Kosten des Mittellandkanals mit allen Nebenanlagen zu veranschlagen sein würden, sich nahezu 40 000 km Kleinbahnen herstellen lassen würden. Das wäre sehr viel mehr, als auch bei der weitestgehenden Berechnung des Bedürfnisses für das ganze Land in absehbarer Zeit an Kleinbahnen erforderlich sein würde. Voraussichtlich werden sehr viel geringere Staatsmittel genügen, um diejenigen Kleinbahnlinien auszubauen, deren Herstellung dem Verkehrsbedürfniss entspricht und wirthschaftlich gerechtfertigt ist. In den östlichen Provinzen, in Ostpreussen, Westpreussen und Posen, fängt unter der förderlichen Einwirkung in Aussicht stehender Staatsbeihilfen erst jetzt der Unternehmungsgeist an, sich lebendiger zu regen, und es ist daher zu wünschen, dass die Staatsregierung auch im laufenden Jahre eine Verstärkung der Kredite zur Förderung des Kleinbahnbaues nachsucht.

— Der brandenburgische Provinziallandtag hat am 23. v. Mts. in Bezug auf das **Kleinbahnwesen** folgende Resolutionen angenommen: 1. der Provinziallandtag bedauert, dass der Herr Minister seinen bisherigen, der Entwickelung des Kleinbahnwesens der Provinz sehr förderlichen, Standpunkt aufgegeben hat, beschliesst indess, unter den vorliegenden Umständen, im Sinne des Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. Juli 1897 das Zugeständniss der Vorausverzinsung des Antheils des kommunalen Unternehmers an dem Anlagekapital in der Erwartung aufzugeben, dass für diejenigen Kleinbahnunternehmungen, welche gerade mit Rücksicht auf die bisher in Aussicht gestellte weitergehende Betheiligung der Provinz und des Staates in einzelnen Kreisen bereits beschlossen worden sind, es noch bei den bisherigen Bestimmungen belassen wird, wie dies dann auch seitens der Provinz zu geschehen hätte; 2. die Anleihe zur Gewährung von Darlehen an Kreise und Gemeinden für Kleinbahnzwecke um weitere 3 000 000 ℳ zu erhöhen. — Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte in dem betr. Erlasse ausgeführt, dass das Zugeständniss der Vorausverzinsung für den Staat immer bedenklicher werde, da bereits andere Provinzen sich auf die Vorgänge in Brandenburg berufen hätten. Diese Form der Unterstützung sei auch unzweckmässig, weil er das Interesse des Unternehmers an der Verringerung der Reineinnahmen aufhebe und den obersten Grundsatz für die Staatsbeihilfen, dass die zunächst Betheiligten auch den grössten Theil des Risikos tragen sollten, in das Gegentheil verkehre. Abg. Rittergutsbesitzer von Rohr (Dannenwalde) tadelte die hohen Tarife der Kleinbahnen, die hohe Einnahmen bringen sollten, aber gerade das Gegentheil bewirkten, indem sie die Frachten die Kleinbahnen fliehen machten. Landessyndikus Gerhardt suchte einige Ausführungen über die Einrichtung der Tarife richtig zu stellen. Er hielt auch seinerseits das Tarifwesen für höchst bedeutsam, glaubte aber, dass man darin nur mit der äussersten Vorsicht vorgehen solle. Die Nothwendigkeit, nach einer Ermässigung, die Tarife später wieder zu erhöhen, wäre sehr bedenklich.

— Die von verschiedenen Interessentenkreisen lange erstrebte **Tarifermässigung für Obst** scheint endlich der Verwirklichung näher zu rücken. Auf Grund einer im Jahre 1896 abgehaltenen Berathung der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Breslau, Bromberg, Köln, Königsberg i/Pr. und Berlin ist von der letztgenannten Direktion neben der Aufnahme von Obst in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter die Einführung von Staffeltarifen für Wagenladungen von den wichtigsten Versandplätzen nach Berlin, Hamburg-Altona und erforderlichenfalls nach Harburg, Frankfurt a/M. und Guben vorgeschlagen worden. In welcher Weise eine Erleichterung des Versandes von Obst als Stückgut herbeizuführen wäre, unterliegt noch besonderer Erwägung. Hinsichtlich der Frachtermässigung für Obst in Wagenladungen bedarf es dagegen, wie uns mitgetheilt wird, noch der Klarstellung, ob und unter welchen Voraussetzungen sowohl bezüglich der einzelnen Obstgattungen wie namentlich auch in Bezug auf die dabei zu berücksichtigenden Versand- und Empfangsgebiete und deren Begrenzung die Einführung von Ausnahmetarifen einerseits als nothwendig zu betrachten ist, andererseits dem Bedürfniss genügt, oder ob eine allgemeine Herabsetzung der Obstfrachten für nothwendig erachtet wird, selbst wenn diese den bestehenden Handels- und Staatsverträgen gemäss auch der ausländischen Einfuhr zu gute kommen würde. Die mit der Geschäftsführung der Bezirkseisenbahnräthe betrauten Eisenbahndirektionen sind beauftragt, diese Frage in der nächsten ordentlichen Sitzung der gedachten Körperschaften zur Erörterung zu stellen.

— Im **Rangirbahnhofe München** verkehren zur Zeit täglich etwa 160 Güterzüge und ebenso viel Verbindungsfahrten zwischen den Ladehöfen des Centralbahnhofs und dem Rangirbahnhof. Das auch dort eingeführte Ablaufsystem hat sich sehr bewährt; namentlich geht das Verstellen der eingelaufenen

Güterzüge ungemein rasch vor sich; in 15 bis 20 Minuten ist ein aus 50 bis 60 Wagen bestehender Güterzug vertheilt. Das Ablaufsystem interessirt besonders die vielen Besucher des Rangirbahnhofs. Fast täglich treffen Kommissare auswärtiger Bahnverwaltungen ein, in deren Bezirken das Ablaufsystem bisher nicht besteht, um dieses Verfahren kennen zu lernen und nach den gemachten Erfahrungen auch auf der eigenen Bahn einzuführen. Von den ungarischen, schweizerischen, belgischen, französischen und einer Anzahl anderer Bahnen waren kürzlich zu diesem Zwecke Vertreter in München, auch die Herren des Reichseisenbahnamts besichtigten den Rangirbahnhof mit grossem Interesse. Der Stationschef von Zürich, woselbst der Bahnhofumbau begonnen hat, verweilte längere Zeit hier. In Zürich soll ein ähnlicher Rangirbahnhof hergestellt werden.

— Ab 17. v. Mts. ist der **Stand der Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen** folgender:

I.	Güterstationen	32
II.	Bahnstationen I. Klasse	71
III.	„ II. „	195
IV.	„ III. „	211
V.	„ IV. „	142
VI.	„ V. „	145

Ausser diesen sind noch vorhanden:

Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern	54
„ „ „ „ Bahnagenten	142
Halteplätze für Personenverkehr an Hauptbahnen	32
„ „ „ „ Nebenbahnen	153
Ladestellen an Nebenbahnen ohne Personenverkehr	1

— In dem Entwurf eines Gesetzes betreffend die **Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der württembergischen Verkehrsanstaltenverwaltung** sind, wie schon in Nr. 14 d. Ztg. erwähnt, für Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials 1 260 000 ℳ. vorgesehen. Hiermit sollen 25 Lokomotiven beschafft werden. Zugleich ist vorbehalten, die Mittel für weitere 25 Lokomotiven im Kreditgesetz für 1899/1901 einzubringen.

— Nach dem Vertrag, welchen die württembergische Staatsbahnverwaltung über die **Abtretung der Kirchheimer Privatbahn** (Bahn Unterboihingen-Kirchheim u/T.) **an den Staat** abgeschlossen hat, tritt die Kirchheimer Eisenbahngesellschaft mit den 1. Januar 1899 ihr bewegliches und unbewegliches Vermögen an die württembergische Staatseisenbahnverwaltung zum vollen Eigenthum ab. Ausgenommen sind der gesetzliche Reservefonds, der Erneuerungs- und Pensionsfonds der Bahn, die bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen hinterlegte Kaution, die baaren Gelder und etwaige Bankguthaben, welche im Eigenthum der Eisenbahngesellschaft verbleiben. Die vom Staat zu zahlende Entschädigungssumme beträgt 812 000 ℳ. Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat sich verpflichtet, dem seitens der Eisenbahngesellschaft bezeichneten Theil des Personals der Privatbahn in der Voraussetzung, dass die betreffenden Bediensteten den Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten vom 5. Juli 1892 genügen, in den ihrer seitherigen Verwendung ähnlichen Dienststellungen und mit entsprechenden Gehalten im Staatseisenbahndienst Anstellung zu geben. Auf eine Verwendung des nicht in den Staatseisenbahndienst übertretenden bisherigen Personals der Eisenbahngesellschaft gegen Taggeld wird die württembergische Eisenbahnverwaltung, soweit angängig, Bedacht nehmen. Die Erwerbung der Bahn zu der vereinbarten Entschädigungssumme wird als für den Staat vortheilhaft bezeichnet, da sich das Anlagekapital der Bahn in den letzten 10 Jahren durchschnittlich zu 6,17 % verzinst hat. Das Personal der Kirchheimer Eisenbahn besteht zur Zeit aus 5 Beamten und 17 Bediensteten. Die Staatsbahnverwaltung wird sich nach Uebernahme der Bahn alsbald mit der Erweiterung und Verbesserung verschiedener Bestandtheile derselben zu befassen haben. Die Kosten dieser Verbesserungen sind zu 140 000 ℳ. geschätzt; die Einbringung einer entsprechenden Forderung ist für das nächste Baukreditgesetz vorbehalten.

— Nach dem eben ausgegebenen **Verwaltungsbericht der königlich württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1896/97** haben beim Eisenbahnbetrieb betragen:

		gegenüber dem Vorjahre
die Gesammteinnahmen	46 273 560 ℳ.	43 485 020 ℳ.
„ Gesammtausgaben	28 677 613 „	27 209 788 „
der Reinertrag	17 595 947 „	16 275 232 „

Im Vergleich mit der im Etat verabschiedeten Summe von 14 310 840 ℳ. ist der Reinertrag der Eisenbahnen für 1896/97 höher um 3 285 107 ℳ. Auf 1 km Betriebslänge kommen:

Einnahmen	1896/97	1895/96
aus dem Personen- und Gepäckverkehr	8 777 ℳ.	8 385 ℳ.
„ „ Güterverkehr	16 071 „	15 274 „
Betriebsausgaben	15 469 „	14 886 „
Reinertrag	10 554 „	9 816 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 535 132 099 ℳ. hat sich verzinst zu 3,42 % gegen 3,23 % im Vorjahre. Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf 1. April 1896 der Betrag von 414 546 313 ℳ., der Zinsbedarf für diese Schuld im Jahre 1896/97 ist zu 16 848 619 ℳ.; berechnet. Nach der baaren Ablieferung zur Staatshauptkasse ergibt sich ein Ueberschuss des Reinertrags der Eisenbahnen über den Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld von 254 912 ℳ, während im Vorjahre die Ablieferung hinter dem letzteren um 667 826 ℳ. zurückgeblieben ist. Durch die Baarablieferung wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 4,12 % (im Jahre 1895/96: 3,93 %) verzinst, wenn ein Betrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

Beim Betrieb der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt haben im Jahre 1896/97 betragen:
die Gesammteinnahmen 341 643 ℳ. (gegen 370 201 ℳ. im Vorjahre)
„ Gesammtausgaben . 312 928 „ („ 303 157 „ „ „)
der Reinertrag . . . . 28 715 „ das ist 25 479 „ mehr als der Etatssatz, 38 329 ℳ. weniger als im Vorjahre. Das Anlagekapital der württembergischen Bodenseedampfschifffahrt ist berechnet zu 1 417 591 ℳ.

— Die königlich sächsische Staatsbahn und die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft lassen für die bekannten **festen Rundreisehefte von Sachsen** über Bodenbach **nach Nordböhmen** eine Neuerung eintreten, die vom Publikum jedenfalls freudig begrüsst werden wird. Diese Rundreisehefte können nämlich vom 1. d. Mts. ab auf der Strecke Dresden-Bodenbach oder Aussig wahlweise zur Fahrt in der Eisenbahn oder auf den Schiffen der sächsisch-böhmischen Dampfschifffahrtsgesellschaft benutzt werden. Die Reisehefte enthalten für die zur Wahl gestellten Strecken mehrere Scheine; jeder einzelne solche Schein kann für die Eisenbahn oder das Schiff verwendet werden. Doch ist innerhalb jeder Fahrscheinstrecke ein Uebergang von Bahn zu Schiff oder umgekehrt nicht angängig. Fahrtunterbrechung ist gleichwie auf jeder Eisenbahnstation so auch auf jeder Schiffstation beliebig lange innerhalb der 35 tägigen Geltungsdauer gestattet.

— Der von uns bereits in Nr. 14 S. 225 d. Ztg. erwähnte Geschäftsbericht der **Allgemeinen deutschen Kleinbahngesellschaft** findet bei der hervorragenden und erfolgreichen Bedeutung, welche das Kleinbahnwesen für Landwirthschaft und Industrie gewonnen hat, ganz besonderes Interesse. Im abgelaufenen Jahre hat die geplante Erweiterung des oberschlesischen Strassenbahnnetzes, u. a. die Linien Königshütte-Schwientochlowitz, Zabrze-Beuthen, Morgenroth-Antonienhütte die Genehmigung erhalten, und der Bau sämmtlicher Linien ist bereits vorgeschritten. Zu den eigenen Bahnen der Gesellschaft sind im abgelaufenen Jahre die Dessau-Radegaster Bahn, für die der Kreis Dessau eine Roheinnahmegarantie übernommen hat und die am 9. Dezember v. J. eröffnet worden ist, und ferner die Bieberthalbahn (Giessen-Bieber), die im laufenden Jahre eröffnet werden wird, hinzugetreten. Zu den Eisenbahnaktien des Effektenkontos sind 2 741 000 ℳ. Aktien der im Juli v. J. begründeten Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahnaktiengesellschaft hinzugetreten. Der Bau dieser Kleinbahn wird in der Mitte des laufenden Jahres begonnen werden. In das laufende Jahr ist nach dem Bericht des Vorstandes die Gesellschaft mit bereits abgeschlossenen Verträgen über eine Reihe zum Theil umfangreicher Unternehmungen eingetreten, deren baldige Verwirklichung erhofft wird.

— Einige Heiterkeit erregte es im brandenburgischen Provinziallandtage, als in der Sitzung vom 25. Februar bei der Berathung über die **Nebenbahn** von **Treuenbrietzen** über **Brandenburg** nach **Neustadt a. D.** der Oberbürgermeister von Brandenburg sich erhob, um die Bedeutung der neuen Bahn in das allerhellste Licht zu rücken. Diese Bahn, sagte er, verbindet nicht nur den Norden der Provinz mit ihrem Süden, sondern stellt auch die direkteste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee und dem adriatischen Meere dar. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass der Herr Oberbürgermeister vollkommen Recht hat, wenngleich in der Praxis der Grundsatz, dass die gerade Linie als der kürzeste Weg den Vorzug verdient, auch im vorliegenden Falle schwerlich zur Geltung kommen dürfte.

— Zur Anlage einer **Kleinbahn** von **Wernshausen** nach **Herges-Vogtei** hat der Landesausschuss zu Cassel dem Kreise Schmalkalden ein Drittel der Baukosten in Höhe von 90 000 ℳ. zu 1,5 % Zinsen und 1,5 % Tilgung bewilligt und die Benutzung der in Frage stehenden Strassen zum Bahnbau genehmigt. Die Eröffnung der **Trusenthalbahn** wird gleich der Neubaulinie Kleinschmalkalden-Brotterode noch in diesem Herbste erwartet.

— Im **Kreise Hadersleben** werden zur Zeit **3 Kleinbahnen** gebaut oder in Angriff genommen. Daneben hatte der Kreis

tag in seiner letzten Sitzung beschlossen, noch weitere 4 Strecken auszubauen, gewiss ein Zeichen einer ausserordentlichen Entwickelung des Kreises, an der das Gedeihen des Deutschthums in der Nordmark nicht unbetheiligt ist.

— Im Eisenbahnausschuss des Grossherzogthums Sachsen-Weimar äusserte sich Minister von Gross bezüglich der **Nessethalbahn** völlig ablehnend, da er diese Bahn nicht für nöthig hält und ihr Bedürfniss nicht anerkennt. Es handelt sich um die Fortsetzung der bestehenden Bahnlinie Gotha-Friedrichswerth nach Eisenach.

— Bezüglich des von uns bereits erwähnten **Dynamitfundes** auf einer Schiene der **Eisenbahnstrecke Herne-Rauxel** (s. Nr. 16 S. 263 d. Ztg.) wird der „Deutschen Tageszeitung" noch geschrieben: Dass das Packet mit 6 Patronen in verbrecherischer Absicht auf den Bahnkörper gelegt worden ist, unterliegt keinem Zweifel. Die eifrigst betriebene Untersuchung über den Ursprung des Dynamits hat bereits ergeben, dass dasselbe aus dem Sprengstoffvorrath der Zeche „Mont-Cenis" bei Herne entwendet worden ist. In jüngster Zeit sind auf dieser Zeche — wie überall — Schiessmeister angestellt, denen die Handhabung der Zündstoffe allein obliegt. Deshalb dürfte sich die weitere gerichtliche Untersuchung nur auf einen ganz bestimmten Kreis von Personen beschränken, denn es kann durch die vorgeschriebene Buchung über die Verabfolgung der Patronen genau nachgewiesen werden, an welche Personen die betreffenden, mit besonderen Zeichen versehenen Patronen verabfolgt sind. Es kann deshalb mit Bestimmtheit angenommen werden, dass recht bald Licht in diese räthselhafte Geschichte, deren rechtzeitige Entdeckung eine höchstwahrscheinlich grauenhafte Katastrophe verhindert hat, gebracht wird.

— **Schifffahrtsgebühren auf kanalisirten Flüssen.** In der Kommission zur Vorberathung der Postdampfervorlage haben die Abgeordneten Müller-Fulda und Dr. Freiherr von Hertlingen von der Centrumspartei folgende Resolution eingebracht: Die Kommission wolle beschliessen, in Erwägung, dass es wünschenswerth erscheint 1. dem Binnenlande den Anschluss an die Ausfuhrhäfen zu erleichtern, 2. die Verwerthung des natürlichen Bodenreichthums und der inländischen landwirthschaftlichen und industriellen Erzeugnisse durch Schiffbarmachung der vorhandenen Wasserstrassen und deren Verbindung unter sich in jeder Weise zu fördern, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, thunlichst bald eine Vereinbarung der verbündeten Regierungen dahingehend herbeizuführen, dass die Erhebung von Schifffahrtsgebühren auf kanalisirten deutschen Flüssen bewilligt wird.

— Gegenüber der vor kurzem in der Hanauer Handelskammer aufgestellten Behauptung, als habe die bayerische Regierung noch immer kein Verlangen zu Verhandlungen über die Fortsetzung der **Mainkanalisirung** nach Bayern gezeigt, stellt das „Süddeutsche Korrespondenzbüreau" fest: Die bayerische Regierung hat schon vor mehr als 2 Jahren die Initiative in dieser Frage ergriffen. Wenn die Angelegenheit einen befriedigenden Fortgang bisher nicht erfahren hat, so ist der Grund hierfür darin zu suchen, dass hierzu die thatsächlichen Unterlagen gefehlt haben, indem die Verhandlungen über die Fortsetzung der Mainkanalisirung nach Bayern sich naturgemäss den vorausgehenden Verhandlungen über die Mainkanalisirung in Hanau anschliessen müssen. Es darf nunmehr aber auf die baldige Eröffnung förmlicher Verhandlungen über die Mainkanalisirung bis Aschaffenburg mit ziemlicher Sicherheit gerechnet werden.

— Im Reichstage wurde die **Postdampfersubventionsvorlage** namentlich von freisinniger Seite mit dem Hinweis darauf bekämpft, dass nach Eröffnung der sibirischen Eisenbahn die deutsche Postdampferverbindung nach Ostasien nicht mehr konkurrenzfähig sein werde. Am treffendsten hat diese Einwendung, genau betrachtet, der sozialdemokratische Abgeordnete Molkenbuhr entkräftet, und zwar mit Gründen, welche freisinnigen Anschauungen entstammen, indem er ausführte, dass die sibirische Bahn nicht eine Beeinträchtigung, sondern geradezu eine Förderung des Postdampferverkehrs bewirken werde. Verkehr schaffe Verkehr. Je mehr Bahnen in Ostasien erbaut würden, um so mehr wachse auch der Schiffsverkehr mit China. Wenn der Abg. Molkenbuhr dennoch die Vorlage ablehnte, so fügte er sich dem Beschlusse der sozialdemokratischen Fraktion.

— **Personalnachrichten.** Am 27. v. Mts. verstarb der Generaldirektionsrath Mennel, Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, nach kurzem Krankenlager im Alter von 66 Jahren.

Derselbe widmete sich in seiner Jugend den bautechnischen Studien und trat nach erfolgreichem Bestehen des praktischen Staatskonkurses in die Praxis bei königlichen Staatsbauämtern, dann bei den vormaligen königlich privilegirten bayerischen Ostbahnen, woselbst er 1859 als Betriebsingenieur in den Status dieser Bahngesellschaft aufgenommen und 1872 als Assistent des Oberingenieurs für Projektirung sowie Bauausführung zur Direktion genannter Gesellschaft berufen wurde. Im Jahre 1888 wurde er in den pragmatischen Staatsdienst übernommen und zum Oberingenieur bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ernannt. 1891 wurde ihm der Verdienstorden vom heiligen Michael IV. Klasse und 1894 aus Anlass seiner erfolgreichen Verwendung als Referent der Generaldirektion der Titel und Rang eines königlichen Rathes bei genannter Centralstelle verliehen. Der Verstorbene hat seinem umfassenden Referate stets mit Geschäftsgewandtheit und grösster Umsicht vorgestanden, in Lösung der schwierigsten Bauaufgaben den Ruf eines erfahrenen Technikers, sowie durch sein einfaches und bescheidenes Auftreten bei allen, die mit ihm zu verkehren hatten, sich ein rühmliches Andenken erworben.

Dem Finanzrath Leo I bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Oberfinanzraths, dem stellvertretenden maschinentechnischen Oberingenieur derselben Generaldirektion, Oberinspektor Kittel, ferner dem Betriebsbauinspektor Camerer in Schondorf je der Titel und Rang eines Bauraths verliehen.

Deutsche Kolonien.

— Die englisch-ostafrikanische Eisenbahn vom Mombas nach Uganda wird auch für **Deutsch-Ostafrika** von Werth sein. Zunächst erscheint sie geeignet, die Entwickelung des Kilimandscharogebietes nachhaltig zu fördern, wenn es sich bestätigt, dass die Bahn eine Zweiglinie nach der den Engländern verbliebenen Oase Taweta erhalten soll. Von Taweta nach Moschi ist es nur eine Tagereise, so dass dann der Kilimandscharo von der Küste aus in 3 Tagen zu erreichen sein wird. Leider wird sich dieser Verkehr auf Kosten der deutsch-ostafrikanischen Hafenplätze vollziehen.

Und noch eine andere englische Eisenbahn in Afrika ist geeignet, die Verbindung mit Theilen deutscher Kolonien wesentlich zu erleichtern. Nach Mittheilungen der Tagespresse wird die Eisenbahn, die von Buluwayo aus nach dem Tanganikasee erbaut werden soll, in der Nähe der Viktoriafälle des Zambesi vorbeiführen, also nahe dem östlichen Zipfel des deutsch-südwestafrikanischen Schutzgebietes. Bestätigt sich diese Nachricht, so würde ein ganz neuer Verkehrsweg nach Deutsch-Südwestafrika geschaffen werden und auf die Entwickelung dieser Kolonie voraussichtlich einen sehr erheblichen und günstigen Einfluss ausüben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Anzeige bei Eisenbahnunfällen.** Das Eisenbahnministerium hat folgenden, vom 11. v. Mts. datirten Erlass an sämmtliche österreichischen Eisenbahnverwaltungen, Dampfstrassenbahnunternehmungen, Zahnradbahnen, elektrische und Drahtseilbahnen gerichtet: „Gemäss dem Erlasse des Handelsministeriums vom 12. August 1856 ist bei jedem Eisenbahnunfalle unverweilt die Anzeige an die bezügliche Gerichtsbehörde (Bezirksgericht) behufs strafgerichtlicher Erhebung des Thatbestandes zu erstatten. In jenen Fällen, in welchen sich das Bezirksgericht am Sitze einer Staatsanwaltschaft befindet, muss nun das Bezirksgericht dann, wenn es den Thatbestand eines Vergehens als begründet erachtet, die Anzeigen an die kompetente Staatsanwaltschaft abtreten. Durch diesen Vorgang entsteht ein überflüssiger, der Sache abträglicher Verzug, der insbesondere deshalb nicht unbedenklich ist, weil dabei die Nöthigung vorliegt, von der in den bestehenden Normen nur für Ausnahmefälle vorgesehenen Gestattung der Vornahme von Veränderungen an der Unfallstelle aus Verkehrsrücksichten in sehr vielen Fällen Gebrauch zu machen, wodurch dann der Gerichtskommission die Aufnahme des Thatbestandes wesentlich erschwert wird. Demnach findet das Eisenbahnministerium über Anregung des Justizministeriums zu verfügen, das Eisenbahnunfälle, welche sich innerhalb des Sprengels des am Sitze eines Landes- oder Kreisgerichtes befindlichen Bezirksgerichtes ereignen, nicht diesem Bezirksgerichte, sondern sofort unmittelbar der Staatsanwaltschaft anzuzeigen sind."

— **Staatsfinanzielles.** Durch die Schliessung der Reichsrathssession ist, wie alle anderen in der vorigen Session eingebrachten Vorlagen, auch das von dem früheren Ministerium vorgelegte Budget für das Jahr 1898 hinfällig geworden und muss letzteres demgemäss von der gegenwärtigen Regierung dem Parlamente neuerdings unterbreitet werden. Der im Vorjahre eingebrachte Voranschlag ist in den letzten Wochen zu diesem Behufe einer Revision unterzogen worden und es schweben derzeit zwischen dem Finanzministerium und den einzelnen Ressortministerien die abschliessenden Verhandlungen über jene Posten, welche neu in den Voranschlag aufgenommen werden sollen. Unter diesen dürfte jene Anforderung die namhafteste sein, welche das Eisenbahnministerium zum Zwecke der Erhöhung der Verkehrssicherheit stellt und welche mit dem Gesammtbetrage von mehreren Millionen Gulden sich auf die verschiedenen Maassnahmen vertheilt, welche in dieser Beziehung theis schon beschlossen und verlautbart, theils in Vorbereitung sind. Zu ersteren gehört die Regelung der Dienstdauer und Ruhezeit im Eisenbahnbetriebe.

— Vor einigen Wochen haben im Eisenbahnministerium zwischen den Vertretern der betheiligten Centralstellen Berathungen stattgefunden, welche eine **Beseitigung des zeitweise in Triest fühlbaren Wagenmangels** und der durch denselben herbeigeführten Verkehrsstockung zum Zwecke hatten. Diesen internen Berathungen folgte sodann die Verhandlung mit der Verwaltung der Südbahn, welche auch bei derselben ihre Bereitwilligkeit, den Bedürfnissen des Triester Verkehres in förderlicher Weise entgegenzukommen, bethätigte. Vor wenigen Tagen hat nun in Triest eine Kommission, bestehend aus Vertretern des Eisenbahn- und Handelsministeriums, der Triester Staatsbahndirektion und der Südbahn stattgefunden, in welcher in betreff der Zu- und Abdirigirung der Eisenbahnwagen in Triest eine den Bedürfnissen des Triester Verkehres günstige Vereinbarung getroffen wurde, die zweifellos die Genehmigung der zuständigen Centralstellen erhalten wird. Das bezügliche neue Uebereinkommen soll mit dem 1. April in Wirksamkeit treten.

— **Einnahmen in der 2. Dekade Februar.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn weist in dieser Periode gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 18 627 fl., die garantirte Linie der österreichischen Nordwestbahn eine solche von 5 879 fl. und die südnorddeutsche Verbindungsbahn eine Mehreinnahme von 175 fl. aus. Die Staatseisenbahngesellschaft hat abermals eine Mindereinnahme und zwar von 31 452 fl., die Elbethalbahn eine solche von 6 028 fl.; auch die Südbahn weist in der 2. Dekade eine Mindereinnahme von 22 379 fl. aus.

— Die Verkehrsverhältnisse der **böhmischen Nordbahn** sind im abgelaufenen Jahre durch verschiedene Einflüsse beeinträchtigt worden. Abgesehen von der schwächeren Zuckerkampagne machte sich der schlechte Geschäftsgang der nordböhmischen Textil- und Glasindustrie fühlbar. Hierzu kamen die durch das Hochwasser entstandenen Verkehrsstörungen, welche erst nach langer Dauer vollständig behoben werden konnten. Die Verkehrsunterbrechung in der Strecke Bodenbach-Tetschen sowie auf dem Elbeumschlagsplatze in Tetschen-Bodenbach erfolgte am 30. Juli und erst am 10. November konnte daselbst der Gesammtverkehr unbeschränkt wieder aufgenommen werden. Der Verkehr musste über Hilfsrouten geleitet werden, was immerhin eine finanzielle Einbusse nach sich zog. Viel empfindlicher waren die Verluste, welche dem Unternehmen durch die Beschädigung des Bahnkörpers und verschiedener Hochbauobjekte, so namentlich der Elbebrückenpfeiler zwischen Bodenbach und Tetschen, erwachsen sind. Die Kosten der Wiederherstellung aller beschädigten Objekte dürften wohl die Summe von 200 000 fl. überschritten haben, und es entsteht die Frage, aus welchem Titel die Kosten werden bestritten werden. Man glaubt, dass hierzu der Erneuerungsfonds wird herangezogen werden, welcher sich mit mehr als 700 000 fl. beziffert. Die Transporteinnahmen der böhmischen Nordbahn für das Jahr 1897 betrugen 4 930 000 fl., um 60 000 fl. weniger als im Vorjahre. Die Regulirung der Eingänge für das letzte Vierteljahr 1897 dürfte dieses Minus etwas herabdrücken, immerhin aber dürfte ein Ausfall von mindestens 40 000 fl. zu gewärtigen sein. Die verschiedenen Einnahmen, die im Jahre 1896 sich auf 70 411 fl. stellten, werden wohl gleichfalls eine Herabminderung aufzuweisen haben, da die Nordbahn einen grösseren Theil ihrer disponiblen Mittel zu Investitionen verwendet hatte; dadurch dürfte sich eine Reduktion der Aktivzinsen ergeben haben. Auf der andern Seite sind die Betriebsauslagen gestiegen. Das gilt insbesondere von den persönlichen Ausgaben, die, wie bei allen Bahnen, auch bei der Nordbahn ihre steigende Tendenz fortgesetzt haben. Des weiteren hat sich der Aufwand für die Wohlfahrtseinrichtungen gesteigert. Im ganzen kann einer Steigerung der Betriebskosten um 80 000 fl. bis 100 000 fl. entgegengesehen werden. Das Reinerträgniss der Nordbahn für das Jahr 1896 bezifferte sich mit 1 375 232 fl. Rechnet man nun einerseits mit einem Ausfalle der Betriebseinnahmen von 40 000 fl. und andererseits mit einer Erhöhung der Lasten von etwa 100 000 fl., so würde sich ein Nettoerträgniss von etwa 1 230 000 fl. herausstellen. Der Reingewinn des Jahres 1896 betrug 1 370 000 fl.

— Bei Gegenüberstellung der **Transporteinnahmenergebnisse der österreichischen Staatsbahnen** für Januar 1898 und 1897 zeigt sich im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 173 732 Personen mit einer Mehreinnahme von 48 270 fl. Im Güterverkehre ergibt sich eine Mehrfracht von 144 277 t mit einer Mehreinnahme von 483 374 fl. Im Personenverkehre rührt die Steigerung in der Anzahl der beförderten Reisenden aus dem Nahverkehre her, wodurch auch die verhältnissmäsig geringe Mehreinnahme ihre Erklärung findet. Im Güterverkehre verzeichnen die westlichen Staatsbahnen hauptsächlich in den Artikeln Eis, Eisen und Eisenwaaren, Erde, Sand, Steine, Erze, Gips, Holz, Salz und Ziegel eine Verkehrszunahme. Dass trotz der bedeutenden Steigerung der Frequenz die Einnahmen eine nur mässige Höhe erfahren haben, liegt einerseits in der Mehrbeförderung solcher Güter, welche, wie zum Beispiel Erze, Erde, Sand, Steine, meist nur auf geringe Entfernungen und zu niederen Frachtsätzen gefahren werden, anderseits in dem Ausfalle höher tarifirender und auf grössere Entfernungen zur Beförderung gelangender Güter. Zu den letzteren zählen Getreide und Mehl, von welchem um 1 500 Wagenladungen weniger zur Verfrachtung gelangten. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Zunahme der Frequenz vorwiegend dem lebhaften Getreidedurchzugsverkehre von Russland nach Deutschland zuzuschreiben. Die Summe der beförderten Getreidemengen belief sich auf 6 500 Wagenladungen, gegen 2 400 im Januar 1897, wonach in diesem Artikel allein eine Mehrbeförderung von 4 100 Wagenladungen stattgefunden hat. Ueberdies weisen, mit Ausnahme von Baumaterialien, Kohle, Mehl und Petroleum, auch die übrigen Güter, insbesondere Stammholz, eine Mehrfrequenz auf. Insgesammt ergibt sich im Personen- und Güterverkehre der österreichischen Staatsbahnen für Januar 1898 eine Mehreinnahme von 531 644 fl.

— **Die Finanzpläne der Südbahn.** Die finanziellen Propositionen der Südbahn haben in den letzten Wochen den Gegenstand eingehender Erhebungen in den verschiedenen Ressortministerien gebildet. Sowohl das Justizministerium als das Finanzministerium haben zu der Frage der Konversion der 5 % Südbahnprioritäten sowie der Emission der Investitionsanleihe Stellung genommen. In der nächsten Woche dürfte eine Konferenz im Eisenbahnministerium stattfinden, an welcher die Vertreter der Südbahn theilnehmen werden. Da das Projekt der Südbahn die prinzipielle Genehmigung der einzelnen Ministerien gefunden hat und auch bereits die Detailfragen wie der Text der neuen Titres gelöst sind, dürfte die Südbahn die Ermächtigung zur Durchführung der ganzen Operation in naher Frist erhalten. Die Gesellschaft beabsichtigt, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, die Vorbereitungsmaassregeln für die Prioritätenkonversion derart zu beschleunigen, dass die Prioritätenbesitzer eventuell noch im kommenden Frühjahre eingeladen werden können, ihre Titres gegen Bezug der Konversionsprämie zur Abstempelung einzureichen. Die Konversion kann nach dem Text der Titres, welcher eine verstärkte Verloosung nicht zulässt, nur eine freiwillige sein und dürfte sich desshalb auf einen längeren Zeitraum erstrecken; die Besitzer werden eine Konversionsprämie in 3 % Prioritäten eventuell in Baarem erhalten. Die Emission der geplanten 4 % Investitionsanleihe wird naturgemäss erst in einem späteren Zeitpunkte erfolgen, weil die Südbahn hierzu die Genehmigung der Generalversammlung einholen muss.

— Zwischen der **Südbahn** und der Schlafwagengesellschaft ist eine prinzipielle Einigung über die **Verpachtung der Hotelanlagen** in Abbazia erzielt worden. In den nächsten Tagen werden sich Vertreter beider Gesellschaften nach Abbazia begeben, um daselbst die nothwendigen Aufnahmen durchzuführen. Daran wird sich die Abfassung der zu schliessenden Uebereinkommen und Detailverträge schliessen. Der wesentliche Inhalt der getroffenen Abmachungen lässt sich folgendermaassen kurz zusammenfassen:

Die Südbahn verpachtet ihre Hotels, Villen, Parks und sonstige Anlagen in Abbazia an die Schlafwagengesellschaft für die Dauer von 25 Jahren. Der Pachtzins beträgt 160 000 fl.; dazu treten noch gewisse von der Schlafwagengesellschaft zu leistende Steuervergütungen, deren Höhe noch nicht feststeht. Die Schlafwagengesellschaft erhält das Recht, jederzeit den Pachtvertrag in einen Kauf zu verwandeln und das Eigenthum der Anlagen zu erwerben. Der Kaufpreis wurde progressiv, je nach dem Zeitpunkte, in welchem die Schlafwagengesellschaft von ihrem Optionsrechte Gebrauch macht, fixirt. Die Schlaf-

wagengesellschaft kann das Eigenthum der Hotels gegen eine Zahlung von 3 100 000 fl. sofort erwerben; wenn sie sich in einem späteren Zeitpunkte zum Ankaufe entschliesst, steigt der Preis allmählich bis 4 000 000 fl.

Der Termin für den Beginn des Pachtverhältnisses ist noch nicht endgültig festgestellt; die Entscheidung schwankt zwischen dem 1. Juli 1897 und dem 1. Januar 1898. Die Schlafwagengesellschaft will den Betrieb der Hotels reorganisiren und in Abbazia namhafte Investitionen durchführen.

Zwischen der Südbahn und der Schlafwagengesellschaft ist in der letzten Zeit überhaupt eine nähere geschäftliche Beziehung angeknüpft worden. So wird die Südbahn ihre eigenen Schlafwagen ab Mai l. J. auflassen, und die Nachtzüge werden die internationalen Sleepingcars der Schlafwagengesellschaft befördern. Dagegen werden die Speisewagen auf den Linien der Südbahn nicht verkehren, weil die ungünstigen Terrainverhältnisse die Beförderung derart schwerer Wagen nicht thunlich erscheinen lassen.

— Die Verwaltung der **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn** befasst sich nunmehr ernstlich mit den Vorarbeiten für die neue Linie Tannwald-Reichsgrenze. Der Kostenvoranschlag liegt bereits vor und soll schon in einer demnächst stattfindenden Sitzung über die Durchführung des Baues definitiver Beschluss gefasst werden.

— **Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowka.** Einer Mittheilung aus Lemberg zufolge wird auf Grund der vor kurzem durchgeführten Konzessionsverhandlungen dem galizischen Landesausschusse die Konzession zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahnverbindung zwischen der Station Delatyn der Linie Stanislau-Woronienka über Kolomea nach Stefanowka (Endstation der im Bau befindlichen Linie Luzan-Zaleszczyki) ertheilt werden. Diese 110 km lange Linie, welche zu Beginn der diesbezüglichen Verhandlungen als Hauptbahn zweiten Ranges in Aussicht genommen war, wird nunmehr als Lokalbahn unter Anwendung der gesetzlich zulässigen Erleichterungen ausgeführt. Die Bauvergebung und Bauüberwachung erfolgt durch den galizischen Landesausschuss. Die Baukosten sind mit 3 800 000 fl. veranschlagt, die Kosten für den von den Staatsbahnen zu beschaffenden Fahrpark sind mit rund 400 000 fl. berechnet.

— Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der rücksichtlich des Detailprojektes der **Lokalbahn Wodnian-Moldautein** im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung durchgeführten politischen Begehung wurde seitens der Statthalterei in Prag im Namen des Eisenbahnministeriums der Baukonsens ertheilt.

— **Lokalbahnprojekt Jicin-Libun-Rovensko-Turnau.** Der Eisenbahnrath des Königreiches Böhmen hat dem Jiciner Eisenbahnbaukonsortium zur Kenntniss gebracht, dass sich die Baukosten des Eisenbahnprojektes Jicin-Turnau, deren Länge 29,6 km betragen wird, auf 1 430 000 fl. belaufen und dass zu den gesetzlichen 30 % noch immer 121 000 fl. fehlen. Um diesen der Vorlage des Projektes in dieser Landtagssession entgegenstehenden Hindernissen abzuhelfen, begaben sich 2 Mitglieder des Jiciner Eisenbahnkonsortiums nach Wien, um für das noch fehlende Kapital an Baukosten wenigstens eine theilweise Garantie vom Staate zu erlangen und weiter dahin zu wirken, dass die Angelegenheit noch in dieser Landtagssession zur Vorlage gebracht und der Bau der geplanten Eisenbahn noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werde.

— **Verbindungsbahn Bahnhof Czalositz-Czernosek-Station Czalositz.** Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der politischen Begehung, Enteignungsverhandlung und Festsetzung der feuersicheren Herstellungen, betreffend das Projekt für eine Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Czalositz-Czernosek der Nordwestbahn und der Station Czalositz der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, hat die Statthalterei in Prag im Namen des Eisenbahnministeriums den Baukonsens ertheilt.

— **Ueberetscherbahn.** Auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich des Projektes der normalspurigen Lokalbahn Sigmundskron-Kaltern wurde der Baukonsens im Namen des Eisenbahnministeriums mit dem Bemerken ertheilt, dass derselbe erst nach Ertheilung der Konzession in Kraft tritt.

— Das Ministerium des Innern hat die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „**Prager Kleinbahn- und Elektrizitätsaktiengesellschaft**“ mit dem Sitze in Prag ertheilt und die Statthalterei in Prag zur definitiven Genehmigung der Gesellschaftsstatuten ermächtigt.

— **Fahrbegünstigung für mittellose Kranke.** Das Eisenbahnministerium hat dem Ministerium des Innern mitgetheilt, dass in der österreichischen Eisenbahndirektorenkonferenz beschlossen worden ist, mittellosen Personen, welche durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzt worden sind und sich mit einem, die Mittellosigkeit bestätigenden gemeindeamtlichen Zeugnisse über die Nothwendigkeit der Reise mit der Eisenbahn in die Lyssaschutzimpfungsanstalt in der Krankenanstalt „Rudolfsstiftung“ in Wien ausweisen, sowie dem eventuell beigegebenen Begleiter jene Fahrbegünstigung zu gewähren, welche bei den betreffenden in Anspruch genommenen Bahnen für mittellose Kranke eingeführt ist.

— **Kondukteure beim Eisenbahnminister.** Vor einigen Tagen sprach bei dem Eisenbahnminister Dr. von Wittek eine Deputation von pensionirten Oberkondukteuren vor, um demselben mehrere Bitten vorzutragen. Die Deputation wies zunächst darauf hin, dass es den Pensionären ganz unmöglich sei, mit Rücksicht auf die enorm theuren Lebensmittel mit der Pension das Auskommen zu finden. Die Bediensteten müssen, ehe sie definitiv angestellt werden, lange Jahre provisorische Dienste leisten, wodurch es ihnen unmöglich wird, höhere Pensionsbezüge zu erreichen. Die Deputation stellte an den Minister die Bitte, das Ruhegehalt wenigstens um einige Prozente des im aktiven Dienste bezogenen Quartiergeldes zu erhöhen. Eine zweite Bitte der Deputation ging dahin, dass den Pensionären die gleiche Begünstigung der freien Fahrt auf den Bahnen eingeräumt werden möge, wie den aktiven Bediensteten. Der Eisenbahnminister hat die Deputation in der liebenswürdigsten Weise empfangen und sich eingehend über alle Einzelheiten informiren lassen. Beim Abschiede versicherte Minister von Wittek, dass es von seiner Seite an Entgegenkommen nicht fehlen und er die überreichte Petition an das Finanzministerium leiten werde.

— Der Bau der **Arvathalvizinalbahn** schreitet rasch vorwärts. Die Trasse dieser Bahn führt von der Station Kralovan der Kaschau-Oderberger Bahn ausgehend über Alsó-Kubin, Arva-Váralja und Turdosin und wird den Anschluss an die galizische Transversalbahn vermitteln. Die Bahn wird eine wichtige nationalökonomische Bedeutung erhalten, nicht allein für das Komitat Arva selbst, das bisher einer solchen Verbindung entbehrte, sondern auch für den Handel und Verkehr mit Galizien. Ausserdem hat die Bahn auch vom strategischen Standpunkte eine grosse Bedeutung. Die Bahn hat den Charakter einer Bergbahn, deren erste 27 km die technisch schwierigsten sind. In diese Sektion fallen: ein grosser Tunnel, grosse Felssprengungen, Uferschutz- und Brückenbauten, die dank den günstigen Witterungsverhältnissen glücklich überwunden sind, so dass diese schwierigste Sektion schon im Laufe dieses Hochsommers dem Verkehr übergeben werden kann. Da auch an dem übrigen Theil der Bahn eifrig gearbeitet wird, steht zu erhoffen, dass die Eröffnung der ganzen Eisenbahnlinie einige Monate nach Inbetriebsetzung der Theilstrecke möglich sein wird. Der rasche Ausbau der Bahn wurde nur durch Zusammenwirken der Regierung, des Komitats und der Interessenten ermöglicht.

— Nach der ungarischen Staatskassengebahrung für das Jahr 1897 beliefen sich die **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** auf 94 497 084 fl. (1896: 96 985 165 fl., 1895: 88 004 944 fl.), die laufenden Ausgaben auf 60 834 025 fl. (1896: 60 514 074 fl., 1895: 56 414 998 fl.) und die Investitionen auf 9 870 591 fl. (1896: 18 598 694 fl., 1895: 9 534 760 fl.).

Rumänien.

In den Kreisen der Privatinteressenten finden die neuen inzwischen angenommenen **Abänderungen** zu dem **Lokalbahngesetz** von 1895 (siehe Nr. 15 S. 247 d. Ztg.) nicht durchgängig Beifall, angeblich weil dadurch die Anlage von Lokalbahnen, die Ausbeutung von Wäldern, Steinbrüchen, Bergwerken usw. nicht erheblich erleichtert wird. Bei allen Begünstigungen durch kostenfreie Ueberlassung des Bahnbauterrains von Seiten des Staates, der Krondomänen oder der Gemeinden und trotz gewisser Steuerbefreiungen sei doch der Kreis, innerhalb dessen Lokalbahnen durch Private gebaut werden können, so eng gezogen, dass der Bau solcher Bahnen schwerlich in Aussicht stehe. Nach dem neuen Gesetz hat sich — wie bereits mitgetheilt — der Staat den Bau von 22 Linien vorbehalten und zwar angeblich aller jener Linien, die irgend welche Aussichten bieten. Ferner darf nach den neuen Bestimmungen keine Konzession für eine Lokal- oder Privatbahn ertheilt werden, die in der Verlängerung einer Staatsbahnlinie liegt, zur Landesgrenze oder zur Donau führt oder deren Endstation von einer Station der gegenwärtigen oder vorbehaltenen Staatsbahnlinien weniger als 32 km entfernt ist. Endlich soll keine Privatbahn konzessionirt werden, die den Staatsbahnen irgendwie Konkurrenz machen könnte.

Vereins-Ausland.

— Nach Berichten dänischer Blätter wird der Plan, die Insel **Fühnen** mit **Jütland** durch eine **feste Brücke** zu verbinden, ernstlich erörtert. Die neue Brücke soll 130 Fuss über dem Meere liegen, sodass sie die Schifffahrt nicht im geringsten behindert. Nach dem bisherigen Plane wird die Brücke etwa 4500 Fuss lang und von 4 bis 6 Pfeilern gestützt werden. Man berechnet ihre Kosten auf 11 500 000 bis 12 500 000 Kr. Die Brücke wird unter Umständen auch für Deutschland von Werth sein, namentlich wenn in strengen Wintern die übrigen Verkehrswege versagen.

— Das serbische Ministerium soll mit der Société générale in Brüssel wegen der Finanzirung und des Baues der **Timokthalbahn** in Verhandlungen stehen.

— Der **Nordsüdexpresszug (Brenner)** wird nunmehr die von allem Anfang an erstrebte, aber von den italienischen Bahnen zunächst abgelehnte Fortsetzung nach Venedig und Mailand erhalten. Von Verona nach Venedig wird der Expresszug vom 1. d. Mts. ab an jedem Dienstag und Freitag weitergeführt (Ankunft in Venedig 9 Uhr 10 Min. Abends). Von Venedig erfolgt die Rückfahrt jeden Mittwoch und Sonnabend 8 Uhr 35 Min. Vorm. nach Verona und Deutschland. Die Fortsetzung des Expresszuges von Verona nach Mailand erfolgt an 3 Tagen in der Woche und zwar Montag, Donnerstag und Sonnabend nach Mailand (Ankunft dort um 10 Uhr 10 Min. Abends), und Dienstag, Freitag und Sonntag 8 Uhr 10 Min. Vorm. von Mailand nach Verona und Deutschland. Die Weiterführung des Expresszuges nach Brindisi ist zunächst aufgegeben. Dagegen wird der österreichische Lloyd eine Dampfschiffverbindung an den Expresszug von Aegypten in Venedig herstellen und zwar jeden Mittwoch durch den 7 Uhr 15 Min. früh in Venedig eintreffenden Eildampfer.

— In einer Reihe von Aufsätzen über die **französischen Eisenbahnen** und die **Zinsengarantie** („Economiste Français“ vom 27. November, 4. und 11. Dezember 1897) spricht Paul Leroy-Beaulieu die Erwartung aus, dass im Jahre 1905 die grossen Eisenbahngesellschaften nicht mehr in der Lage sein werden, die Zinsgarantien des Staates zu beanspruchen. Bekanntlich hat den französischen Eisenbahngesellschaften der Staat eine gewisse Dividende verbürgt. Wird eine bestimmte Einnahme überschritten, so ist der Ueberschuss zwischen dem Staat und den Gesellschaften zu theilen. Bisher ist allerdings diese Eventualität noch nicht eingetroffen, im Gegentheil, fast alle Eisenbahngesellschaften mit Ausnahme der Nordbahn waren genöthigt, die staatlichen Zinsbürgschaften in Anspruch zu nehmen, die im Jahre 1895 eine Höhe von nahezu 100 000 000 Frcs. erreichten. Seither hat sich die Lage der französischen Eisenbahnen aber so ausserordentlich verbessert, dass für das Jahr 1898 zu diesem Zweck höchstens 38 000 000 Frcs. aufzuwenden sein werden. Leroy-Beaulieu erachtet die finanziellen Aussichten der französischen Eisenbahngesellschaften, wie gesagt, für ausserordentlich günstig. Aber auch vom wirthschaftlichen Gesichtspunkte betrachtet glaubt er, dass sie am Vorabend einer neuen Zeit stehen, namentlich hinsichtlich des Personenverkehrs. Das Verkehrsbedürfniss erstrecke sich auf alle gesellschaftlichen Schichten. Die Eisenbahngesellschaften würden ausserdem viele technische Fortschritte durchführen können. Leroy-Beaulieu glaubt sogar, dass die Eisenbahnen unter der Konkurrenz des Automobilismus genöthigt sein würden, ihren örtlichen Dienst umzugestalten. Paul Leroy-Beaulieu ist Optimist und besitzt Phantasie.

— Ueber die **Glasgower Untergrundbahnen**, über welche wir wiederholt berichtet haben, hielt am 14. v. Mts. im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien Civilingenieur E. A. Ziffer einen Vortrag. In demselben führte er aus, dass mit seinen in Tunneln geführten 3 Untergrundbahnen Glasgow in den Besitz hochentwickelter Verkehrsanlagen getreten sei, welche ganz besonderes Interesse sowohl in Bezug auf Bau- als Betriebseinrichtungen beanspruchen. Die erste dieser Bahnen ist die normalspurige City- und Districtbahn, welche, 1883—1886 erbaut, in einer Länge von 5 km mitten durch die Stadt läuft und auf 4 km in einem Tunnel bezw. gedeckten Einschnitt geführt ist. Der Bau wurde theils in Felsen oder Thonboden, theils in nacktem, beweglichem Sand hergestellt. Die Baukosten ohne Fahrbetriebsmittel betrugen 84 000 000 fl.

Die zweite unterirdische, gleichfalls normalspurige Stadtbahn ist die Glasgow-Centralbahn, welche nach einer 7jährigen Bauzeit am 10. August 1896 eröffnet wurde und deren Länge 10,46 km beträgt. Die technische Ausführung des 8,5 km langen, grösstentheils im offenen Einschnitte gelegenen und in Thon, Schlamm und Sand hergestellten Tunnels bietet vielfach interessante Erscheinungen. Bei dieser Anlage erforderten die Nebenarbeiten allein einen Kostenaufwand von 4 200 000 fl. und erschwerte die Rücksichtnahme auf den ungewöhnlich starken Strassenverkehr die Ausführung des Tunnels, dessen Bauausführung der Vortragende an der Hand der Tunnelprofile ausführlich erläuterte. Diese Linie hat 13 Stationen, deren Bau sich durch besondere Eleganz und Räumlichkeit auszeichnet. Die Stationen sind elektrisch beleuchtet und mit hydraulischen Aufzügen und Fahrstühlen versehen. Die Züge folgen sich in Zwischenräumen von 15 Minuten in jeder Richtung, die Fahrtdauer beträgt 28 Minuten. Die Kosten der ganzen Anlage belaufen sich auf 21 000 000 fl.

Während die beiden vorgenannten Bahnen insbesondere wegen der Mitbenutzung für den Güterverkehr den Charakter von Vollbahnen erhalten mussten, ist die dritte in Glasgow hergestellte Stadtbahn als Kleinbahn mit der Spurweite von 1,22 m ausgeführt worden. Der Betrieb dieser Glasgow-District-Untergrundbahn genannten Linie, welcher nach einer 6jährigen Bauzeit am 21. Januar 1897 aufgenommen wurde, wird mittelst endlosem Kabel bewirkt. Die Bahn bildet, ähnlich den neuen Londoner Untergrundbahnen, einen länglichen Ring von 10,46 km aus 2 getrennten eingleisigen cylindrischen Tunnelröhren, deren innerer Durchmesser 3,36 km beträgt, welche theils mit Eisenverkleidung nach dem Greathead'schen Systeme, theils in Felsen und Sandboden hergestellt wurden. Die Bahn hat 15 Stationen, die Fahrgeschwindigkeit beträgt 20 km in der Stunde und wird der Betrieb mit Zügen von 2 Wagen zu je 40 Personen mit 3½ Minutenverkehr bewirkt. Die Fahrtdauer ist 36 Minuten. Als Fahrpreise sind 5 und 10 kr. festgesetzt. Die gesammten Kosten der Bahn beziffern sich auf 13 200 000 fl. oder 1 267 868 fl. für das Kilometer. Sehr eingehend besprach der Redner die Einrichtung des Tunnels, die Kraftstation, den Oberbau und die zur Anwendung gelangenden Seile, sowie endlich die zur Unterstützung und Führung derselben dienenden Vorrichtungen. Anschliessend hieran beschrieb derselbe unter Vorführung von Zeichnungen die mit einem Fassungsvermögen von je 42 Sitzplätzen ausgestatteten Seilbahndurchgangswagen.

Durch zahlreiche vorzügliche Photographien wurden die besprochenen Bahnen vorgeführt und durch einen übersichtlich ausgeführten Lageplan die Linienführung der vom Vortragenden beschriebenen Untergrundbahnen veranschaulicht. Nach einer interessanten vergleichenden Zusammenstellung der Flächenverhältnisse der Tunnels bei verschiedenen Untergrundbahnen zog Ingenieur Ziffer auf Grund seiner Ausführungen über die Glasgower Untergrundbahnen die Nutzanwendung, dass das Seilbahnsystem eine ausserordentliche Leistungsfähigkeit besitze und in Bezug auf die Herstellung ähnlicher Anlagen für den Wiener Verkehr lehrreiche Schlüsse gefolgert werden können.

— Nach einer Meldung des Standard aus Konstantinopel ist eine französisch-belgische Gruppe dort eifrig bemüht, die Bewilligung zum Bau einer **Eisenbahn von Dineir nach Caesarea** (ungefähr 500 km) zu erlangen. Diese Bewerbung wurde in Konstantinopel allgemein mit einer angeblichen Absicht Frankreichs und Russlands in Verbindung gebracht, einen Schlag gegen den Einfluss der Deutschen dort und in Kleinasien zu führen.

— Ein Artikel der „Bombay Gazette“ empfahl kürzlich aufs neue den Bau einer **Eisenbahnverbindung von Aegypten durch Arabien nach dem persischen Golf.** In London hat sich bereits eine Gesellschaft mit einem Kapital von 60 000 £ gebildet, „the Railway to India Pioneer Company“, um die den Bau vorbereitenden Handlungen vorzunehmen. Dazu wird der „Allg. Ztg.“ geschrieben:

In den Interessentenkreisen wird unumwunden ausgesprochen, dass England den persischen Golf und die Ostküste der arabischen Halbinsel als ausschliesslich englische Interessensphäre und Domäne betrachtet. Die gegenwärtigen Vorgänge in und am persischen Golf erhalten damit erst die richtige Beleuchtung. Die Erwartung, dass ganz Arabien, wie Aegypten, unter englischen Einfluss kommen werde, gewinnt unter den Engländern immer mehr Anhänger. Es spielen bei diesem Wunsch nicht nur wirthschaftliche, sondern auch rein politische Verhältnisse mit. Seit England mit dem Sultan auf schlechtem Fuss steht und seit infolge dessen überall in der mohammedanischen Welt, wenigstens unter denjenigen, die in dem Sultan als dem Beherrscher von Mekka ihr religiöses Oberhaupt erblicken, sich eine Gährung und zum Theil offene Ausbrüche von Feindseligkeit gegen die Engländer bemerkbar machen, muss bei der englischen Regierung der Wunsch immer grösser werden, die nicht sehr fest begründete Herrschaft des Padischah in Arabien zu beseitigen und sich selbst zum Herrn auch der Westküste mit Mekka zu machen. Damit würde der Sultan, da er nicht seiner Abstammung nach, sondern nur als Beherrscher der heiligen Plätze des Islam seine Würde als Haupt der gläubigen Sunniten innehat, nicht mehr auf die unter der Herrschaft der Engländer stehenden oder mit ihnen verfeindeten mohammedanischen Stämme einen Einfluss wie bisher ausüben

können, vielmehr würde ein gewiss schnell gefundenes, von den Engländern abhängiges neues religiöses Oberhaupt in Mekka in der den Engländern feindlichen Stimmung der mohammedanischen Welt Wandel schaffen. Diese politischen Verhältnisse kommen sowohl für die Wahl der Eisenbahnroute nach Indien als auch für die Zeit ihrer Ausführung in Frage. Denn dass mit dem Bau einer solchen unter englischem Regime und Kontrole stehenden Bahn quer durch Arabien eine gewaltige Steigerung der englischen Machtstellung und eine Verminderung der türkischen Herrschaftsrechte in der Halbinsel verbunden wären, braucht nicht näher ausgeführt zu werden.

— Die **Eisenbahnpläne für Britisch-Hinterindien** werden jetzt in der Londoner Zeitschrift „Engineer" besprochen. Birma wird danach folgende Eisenbahnlinien erhalten: Bereits in Betrieb ist die Eisenbahn zwischen der Hauptstadt Rangun und der Stadt Prome am Irawaddi in der Nähe der Grenze zwischen Nieder- und Oberbirma. Die Länge dieser Linie beträgt einschliesslich einer Vorstadtbahn in der Hauptstadt etwa 260 km. Die zweite Stammlinie ist diejenige des Sittangthales, zunächst von Rangun bis Tangu, etwa 255 km, und daran anschliessend von Tangu bis Mandalay am Irawaddi, der Hauptstadt von Oberbirma, mit Zweigbahn von Miohung nach dem Amapuraufer des Irawaddi und von Thasi nach Meiktila, zusammen etwa 390 km. Für die weitere Annäherung an China werden die folgenden Bahnen wichtig: Die im Bau begriffene Eisenbahn des Muthales von Sagain auf dem rechten Ufer des Irawaddi etwas unterhalb Mandalay nordwärts nach Mogung an dem gleichnamigen Flusse (etwa 470 km), daran anschliessend die Linie nach Myitkina und die kleine Zweigbahn nach Katha am Irawaddi. Von noch grösserer Bedeutung kann die etwa 380 km lange Strecke von Mandalay nach Kunlong werden, deren Bau befriedigende Fortschritte macht, obgleich ihre Vollendung wegen der grossen Schwierigkeiten des Geländes vor Verlauf von noch 2 bis 3 Jahren nicht zu erwarten ist. Für eine Zweigbahn von der Mandalaystrecke bei Meiktila westlich nach Mjingjang am Irawaddi sind die Vermessungen bereits gemacht, und der Kostenanschlag von 3 250 000 Rupien hat die Genehmigung der Behörde erhalten. Im ganzen umfasst das Eisenbahnnetz von Birma nach dem jetzigen Stand der Dinge etwa 1850 km, von denen etwas über 1 400 km dem Betrieb bereits übergeben, die übrigen etwa 420 km entweder schon im Bau begriffen oder wenigstens genehmigt sind.

— Ein Berichterstatter, welcher vor kurzem die Strecke längs der geplanten **chinesischen Ostbahn** (Mandschurei) durchreist hat, meldet, dass er die ihren Standorten zureisenden Ingenieure unter einer Kosakenbedeckung angetroffen habe, die hinreichend sei, auf die Bewohner einen mächtigen Eindruck zu machen. Die endgültig geplante Strecke überschreitet die Grenze südlich von Staro und Zuruchaitujewsk auf Chailar zu, überschreitet die Chinganberge auf einem noch nicht festgestellten Passe, steigt auf dem rechten Ufer des Dschols nach Dscholkoton und westlich dem Sungari nach Kirin, darauf nach Omoso, Ninguta, Poltowka ab, vermeidet dadurch die Schwierigkeiten eines Ueberganges über den Nonni bei Tsitsichar und über den Sungari bei Petune sowie die Uebersteigung des Gebirges bei Ninguta und Lalin. Die Schwierigkeiten des Geländes auf der geplanten Strecke übersteigen die Erwartungen, die Vollendung der Linie innerhalb 6 Jahren scheint schwer möglich. Kirin, der Mittelpunkt der Thätigkeit, liegt in einem fruchtbaren Gelände, besitzt Kohlen und Bauholz im Ueberfluss und liegt bequem für Luschnankan, wohin sich die vorläufige Aufnahme wendet. Auch in Tsitsichar sowie Petune herrscht rege Thätigkeit. Schliesslich soll eine Zweiglinie diese Punkte mit Blagowjeschtschenk verbinden. Die chinesischen Beamten leisten jegliche Förderung.

(„Ostas. Lloyd.")

— Die „Times" melden aus Peking: Eine kaiserliche Verfügung hatte ein chinesisches Syndikat ermächtigt, mit fremdem Beistande, muthmaasslich amerikanischem, eine **Feldbahn von Tientsin nach Chiangkiang** durch Shantung zu bauen. Der deutsche Gesandte Baron Heyking erhob dagegen Einspruch, weil Deutschland das ausschliessliche Recht, Eisenbahnen in Shantung anzulegen, gewährt worden sei. Eine Pekinger Reuter-Drahtung bestätigt, dass Deutschland ein thathsächliches Eisenbahn- und Bergbaumonopol in der Provinz Shantung erlangt habe.

Nach einer anderweiten Meldung des Reuter'schen Büreaus aus Peking soll Baron Heyking bezüglich der Eisenbahn von Tientsin nach Chiangkiang durch die Provinz Shantung auf Anstellung deutscher Ingenieure und Verwendung deutschen Materiales bestehen.

— Von der chinesischen Regierung soll auch eine englische Kapitalistengruppe **Konzessionen zur Anlage von Eisenbahnen** und zur Ausbeutung von Kohlen-, Erz- und Petroleumwerken erhalten haben und zwar für die Provinz Schensi.

— **Die Verschmelzung Vanderbilt'scher Bahnen.** Die Newyork Centralbahn wird mit der Lake Shorebahn verschmolzen. Dass dies nicht bereits viel früher geschehen ist, ist, wie die „N.-Y. H.-Z." schreibt, der Hauptsache nach auf eine zwischen den Brüdern Cornelius und William K. Vanderbilt bestehende Rivalität zurückzuführen. William H. Vanderbilt, der Sohn und Haupterbe des Begründers der mächtigsten und reichsten Eisenbahnfirmen der Welt, „Commodore" Vanderbilt, hinterliess bei seinem 1885 erfolgten Tode den weitaus grössten Theil seiner Eisenbahnaktien seinen beiden ältesten Söhnen Cornelius und William mit der Bestimmung, dass Cornelius die Oberleitung der Newyork Central und letzterer die der Lake Shorebahn übernehmen sollte. Cornelius Vanderbilt gilt als bedächtig und konservativ, William K. als genial und fortschrittlich. Die Lake Shorebahn hat während der jüngstverflossenen schlechten Geschäftsjahre ununterbrochen 6 % Dividende auf die Stammaktien bezahlt, während die Newyork Centralbahn nur mit knapper Noth 4 % zu erschwingen vermochte. Anfang vorigen Jahres erlitt Cornelius Vanderbilt einen Schlaganfall und hat seitdem jeder geschäftlichen Thätigkeit entsagen müssen. Seine vollständige Wiederherstellung wird für zweifelhaft gehalten. Seit dieser Zeit ist William K. Vanderbilt der thatsächliche Leiter des ungeheuren Eisenbahnbesitzes der Familie Vanderbilt und hat als solcher die Verschmelzung der Lake Shore mit der Newyork Central durchgesetzt. Für 5 Stück Aktien der Lake Shorebahn wird ein 3,5 % 1 000 D.-Bond der Newyork Centralbahn gegeben.

— In den nunmehr bekannt gewordenen Zahlen über den **amerikanischen Eisen- und Maschinenexport** im Jahre 1896/97 lässt sich recht deutlich die Ursache des Rückganges der englischen Ausfuhr erkennen. Man ersieht hieraus, in wie scharfer Konkurrenz Amerika mit England auftritt, indem ersteres Land selbst auf Kosten des Preises seinen Export nach England und den Kolonien auszudehnen sucht. Unter anderem stieg die Ausfuhr an Lokomotiven in den Jahren 1893 bis 1897 von 195 auf 338 Stück; in den ersten 3 Monaten des Finanzjahres 1897/98 wurden 80 Lokomotiven ins Ausland gesandt. Diese Lieferungen gehen meist nach Brasilien, Cuba, Chile, Japan, Mexiko und Russland. Dort aber ist die amerikanische Industrie der grösste Konkurrent von England.

— Zum Bau der geplanten **südamerikanischen Eisenbahn** zur Verbindung des **atlantischen** mit dem **stillen Meere**, wie sie durch das Uebereinkommen von Brasilien, Bolivia, Peru und Chile in Aussicht genommen worden ist, soll das erforderliche Kapital bereits vorhanden sein. Die Arbeiten werden mindestens 9 Jahre in Anspruch nehmen. Die Linie soll von Rio de Janeiro ausgehen und mit einem grossen Tunnel durch die Anden nach der Westküste geführt werden. Man erhofft von dem Unternehmen die Entstehung enger politischer und wirthschaftlicher Beziehungen zwischen den verschiedenen Republiken der südamerikanischen Festlande. Das neue Verkehrsmittel wird zweifellos geeignet sein, den Austausch der Erzeugnisse dieser Länder zu begünstigen und zu beschleunigen, weil der Beförderungsweg wesentlich abgekürzt wird im Vergleich zum jetzigen langen Seeweg durch die Magelhaensstrasse, und weil die Gefahren und Kosten der Beförderung gegenüber denen des jetzigen Weges sich bedeutend verringern. Gegenwärtig leidet besonders Bolivia unter dem Mangel geeigneter Verkehrswege. Mehr als 1 000 000 Einwohner sind gezwungen, ihre Güter auf den Rücken von Maulthieren über steile Pfade in mehr als 13 000 Fuss Meereshöhe schleppen zu lassen, um sie an die kleinen Hafenplätze des grossen Ozeans zur Einschiffung nach Valparaiso zu bringen. Von dort führen grössere Schiffe die Waaren auf dem erwähnten Seewege nach Rio de Janeiro. Falls die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Meeren sich verwirklichen sollte, würden die Güter vom Fusse der Anden in Bolivia bis nach Rio de Janeiro etwa 2 360 englische Meilen zurückzulegen haben. Rechnet man einen mittleren Frachtsatz von 2 Cents für die Tonne und das Kilometer, so würde die Fracht für den ganzen Weg ungefähr 25 D. betragen und damit nur etwa die Hälfte der jetzigen erreichen. Bei 27 Meilen Geschwindigkeit würde die Reise 4 Tage in Anspruch nehmen, anstatt wie jetzt 45 Tage.

— Aus St. Johns wird unterm 19. Februar geschrieben: Die Regierung von **Neufundland** hat mit dem Unternehmer Reid einen Vertrag abgeschlossen zum **Bau einer Eisenbahn** quer durch die Insel. Er hat die Bahn 50 Jahre lang zu betreiben. Dafür erhält er 2500 Acres auf die englische Meile geschenkt. Reid zahlt 1 000 000 D. jetzt ein. Nach dem Ablauf der Periode werden es 7 000 000 D. Dann nimmt die Kolonie die Eisenbahn und der Unternehmer das Geld. Sollte er seinen Vertrag nicht erfüllen, so verfallen Geld und Eisenbahn der Kolonie. Reid kauft das St. Johnsdock für den Preis von 350 000 D. und die Staatstelegraphen für 125 000 D. Er verpflichtet sich auch, 7 Postdampfer in den grossen Buchten

laufen zu lassen. Dafür erhält er 30 Jahre lang eine jährliche Subvention von 100 000 D. Reid erwirbt gewisse Kohlenlager, Papier- und Sägemühlen. Ferner hat er in der Stadt St. Johns eine elektrische Bahn zu bauen. Die Legislatur ist bereit, diesen Vertrag zu genehmigen. Auf diese Weise erhält die Kolonie 15 000 000 D.

Allgemeines.

— **Anhalten einer Lokomotive durch Gegendampf.** Die Frage, ob es überhaupt rathsam und nützlich ist, zum Anhalten einer mit kräftiger Bremse versehenen Lokomotive in Gefahrfällen ausser der Bremse auch noch Gegendampf anzuwenden, bildet seit einiger Zeit den Gegenstand der Erörterung in den amerikanischen Fachzeitschriften. Eine eingehende Abhandlung in der „Railroad Gazette“ vom 4. Februar d. J. gelangt im wesentlichen zu dem Schlusse, dass die Anwendung des Gegendampfes dann zwecklos und sogar nachtheilig sei, wenn die Wirkung der Bremse ausreicht, die Räder festzustellen. Denn schon dieses Feststellen vermindert bekanntlich die Reibung der Räder auf den Schienen und verlängert die Zeit vom Beginn des Bremsens bis zum Anhalten. Wenn es aber nicht zweckmässig sei, die Räder ganz festzubremsen, so sei es natürlich noch weniger von Nutzen, sie durch Gegendampf zum Schleudern zu bringen. Diese Ansicht erscheint zutreffend; dass sie aber in den Kreisen der deutschen Eisenbahnfachleute nicht allgemein getheilt wird, ergibt sich aus einer Bemerkung, die im Verein deutscher Maschineningenieure in der Sitzung vom 30. November v. J. gelegentlich der Besprechung des Eisenbahnunfalles auf dem Potsdamer Südringbahnhof in Berlin fiel. Als ein Umstand, der bei dem Unfalle mitgewirkt haben dürfte, wurde nämlich angeführt, dass der Gegendampf nicht habe wirksam werden können, weil die Bremse zu fest angezogen war. Letztere Annahme werde durch die Beobachtung nahegelegt, dass die Triebräder der Lokomotive beim Einfahren in die Halle schleiften. Nach der vorher erörterten Auffassung bestand aber der Nachtheil des zu festen Anziehens der Bremse nicht darin, dass dadurch die Wirkung des Gegendampfes gehemmt wurde, sondern in der Herbeiführung des Schleifens der Räder an sich, das den Bremsweg verlängerte. Wäre die Bremswirkung etwas schwächer gewesen, so dass die Räder gerade noch hätten rollen können, so hätte sich ein kürzerer Bremsweg ergeben; wäre dann aber ausser der Bremse auch noch Gegendampf angewandt worden, so wäre wiederum Schleifen oder gar Schleudern der Räder und eine Verlängerung des Bremsweges die Folge gewesen. Ist dies richtig, so würde es sich empfehlen, den Lokomotivführern vorzuschreiben, in Gefahrfällen nur dann Gegendampf zu geben, wenn die Bremsen versagen. Dafür spricht auch der Umstand, dass die plötzliche Anwendung von Gegendampf eine etwas gewaltsame Maassregel ist, die neue Gefahren und Nachtheile für die Maschine herbeiführen kann.

(„C.-Bl. d. Bauverw.“).

— In dem zur Zeit dem Bundesrath vorliegenden Gesetzentwurf über die **elektrischen Maasseinheiten** ist, so schreibt die „D. Verkehrs-Ztg.“, als Einheit des elektrischen Widerstandes das „Ohm“ festgesetzt. Mit Rücksicht hierauf hat das Reichspostamt angeordnet, dass von jetzt ab bei allen im Bereiche der Reichspost- und Telegraphenverwaltung vorkommenden Bestimmungen elektrischer Widerstände an Stelle der Siemensschen Einheit das „Ohm“ mit dem angegebenen Werthe zu Grunde gelegt werde. Bei allen für den Telegraphenbetrieb neu zu beschaffenden Apparaten und Messinstrumenten werden die Widerstandswerthe künftig in „Ohm“ ausgedrückt werden. Vorhandene, nach S. E. geaichte Kurbelrheostaten und die in Verbindung mit diesen zu benutzenden künstlichen Widerstände von 100 000 Einheiten sollen nachträglich nach „Ohm“ abgeglichen werden. Bei allen übrigen vorhandenen Apparaten und Messinstrumenten bleiben die in S. E. ausgedrückten Widerstandsangaben unverändert, bis etwa bei Instandsetzungen durch die Telegraphenapparatwerkstatt des Reichspostamts ohnehin eine anderweite Widerstandsbestimmung erforderlich wird. Alle Widerstandsangaben in amtlichen Berichten, Nachweisungen usw. sind künftig nach „Ohm“ zu bewirken. Widerstandswerthe, die bei den Messungen usw. in S. E. abgelesen werden, sind nach dem angegebenen Verhältniss in „Ohm“ umzurechnen.

— Zwischen den Eisenbahnstationen Berschad und Golta in Russland wurde kürzlich in einer Ausdehnung von 193 Werst (1 Werst = 1066,79 m) der **Telegraphendraht von den Telegraphenpfosten gestohlen.** Der gestohlene Draht repräsentirt das respektable Gewicht von mehr als 1 000 Pud (1 Pud = 16,375 kg). Von wem und unter welchen Umständen dieser einzig dastehende Diebstahl verübt worden ist, konnte bis jetzt noch nicht festgestellt werden.

— Berliner Blättern zufolge hat ein Berliner Eisenbau- und Betriebsunternehmer an die städtische Verkehrsdeputation, unter Ueberreichung eines von ihm verfassten Werkes, auf ein von ihm ausfindig gemachtes höchst **sonderbares Verkehrssystem** hingewiesen, über das er aber nur mündlich näher berichten will. Folgende Vorzüge soll dieses System, dessen Ausführung einen Kostenaufwand von 250 000 000 ℳ für ganz Berlin beanspruchen würde, angeblich im künftigen Verkehr schaffen: 1. Jeder Fahrgast soll in nächster Nähe seiner Wohnung Gelegenheit finden, nach jedem Punkt der Stadt zu gelangen, 2. Fortfall der lästigen Kontrole der Fahrscheine, 3. die Fahrgeschwindigkeit soll bis auf 30 km in der Stunde gesteigert werden, 4. der Bau der Anlage soll keine Störungen des Strassenverkehrs hervorrufen, 5. Strassenerweiterungen sollen in Zukunft nicht mehr nothwendig sein, 6. jede Gefahr der Zusammenstösse usw. soll ausgeschlossen sein und der Verkehr auch dann aufrecht erhalten werden, wenn Strassensperrungen sich als nothwendig erweisen.“ Dieses Ideal von Verkehrsmittel soll sogar soweit ausgebildet werden, dass in Zeiten der Gefahr ein entsprechendes Aufgebot von Militär oder Polizei unbemerkt an beliebige Punkte der Stadt in kürzester Zeit geschafft werden könne. Die Geschichte eignet sich nicht übel zu einem Aprilscherz.

Bücherschau.

— In seinem „**System der nationalen Schutzzollpolitik nach aussen**“ (Jena bei Gustav Fischer, Preis 6 ℳ) erörtert Dr. Johannes Wernicke u. a. auch die Entwickelung des Verkehrswesens und ihren Einfluss auf die Gestaltung der Volkswirthschaft, das erstaunliche Sinken der Seefrachten seit 20 Jahren und die Bestrebungen auf Erweiterung und Ausdehnung des Verkehrswesens wie auf Verbilligung der Tarife. Wernicke findet, dass die Eisenbahngütertarife, die sich nach seinen Angaben auf 2,3—4,5 ₰ für das Tonnenkilometer stellen, zu hoch sind. In Amerika betrage der Ausfuhrtarif nur 1—1,4 ₰, welcher Satz aber wohl nur vorübergehend in Anwendung gekommen ist. In Russland sinkt er, aber nur bei weiten Entfernungen, auf 1,2 ₰. Nach Wernicke's Angaben betragen ferner die industriellen Rohstofftarife in Deutschland 2,57—3,6 ₰, in Frankreich nur 1,68 ₰, in Belgien 1,36 ₰. Nur für Kohlen bestehen in Deutschland ausnahmsweise niedrige Tarife, die bis auf 1,18 ₰ zurückgehen. Deutschland, meint Dr. Wernicke, leidet an zu hohen Frachtkosten im Verhältniss zu anderen Ländern, seine Konkurrenzfähigkeit werde dadurch geschwächt. Und um seine Industrie wieder konkurrenzfähig zu machen, müsse es unbedingt die Frachtsätze auf den Eisenbahnen ermässigen und zwar nach den Forderungen der Industriellen auf den Satz von 1,2 ₰ für das Tonnenkilometer. Im Hinblick auf die Ueberschüsse der preussischen Staatsbahnen erachtet Wernicke derartige Tarifermässigungen für durchführbar, zumal sie merkliche Frachtverbilligungen im Gefolge haben und eine rasche Steigerung der Einnahmen erwarten lassen dürfen. Das Verhältniss zwischen Finanz- und Eisenbahnverwaltung sollte nach Wernicke's Vorschlägen derart geregelt werden, dass die Staatskasse eine bestimmte Summe aus dem Eisenbahnüberschuss erhält, während der Rest zur Sammlung eines Reservefonds und zu Betriebsverbesserungen verwendet wird. So radikal wie der gelehrte Theoretiker wird der vorsichtige Praktiker nicht vorgehen können. Immerhin sind Tarifreformen unter allen Verhältnissen zu erwägen und insbesondere auch die internationalen Konkurrenzbedingungen zu berücksichtigen. Im übrigen enthält das Wernicke'sche Buch ein reichhaltiges Material zur Orientirung über die Tagesfragen auf den Gebieten der gesammten Handels- und Wirthschaftspolitik.

— **Weltgeschichte in Umrissen.** Federzeichnungen eines Deutschen. Ein Rückblick am Schlusse des 19. Jahrhunderts. Berlin 1897 bei Mittler & Sohn. Preis 9 ℳ.

Wer nach einer gewissen universellen Bildung strebt, wird dieses Buch zur Hand nehmen müssen, um sich auf der Höhe der Zeit zu halten. Der ungenannte Verfasser, allem Anschein nach ein höherer Offizier, hat mit anerkennenswerthem Geschick, reichem und reifen Geist das Wagniss gelöst, einen Ueberblick der gesammten Weltgeschichte bis zur Gegenwart in einem mittelstarken Bande zu geben. Es ist ihm gelungen, die leitenden Ideen der verschiedenen Zeiten herauszuheben und aus ihnen Folgerungen für Gegenwart und Zukunft des Deutschen Staates und Volkes zu ziehen. Dieses stete, mitunter etwas unvermittelte, aber häufig sehr originelle Herstellen von Beziehungen zwischen ferner und fernster Vergangenheit und den Kämpfen und Bedürfnissen der Gegenwart verleiht dem Buche einen eigenartigen Reiz. So bietet es in der That, was es verspricht, einen weltgeschichtlichen Rückblick am Schlusse des 19. Jahrhunderts. Die ganze Darstellung

durchweht ein Geist wärmster Vaterlandsliebe; in religiösen Fragen steht der Verfasser auf dem Standpunkt eines von Engherzigkeit freien Christenthums. Der Einführung des Buches hat sich an Stelle des ungenannten Verfassers Graf zu Limburg-Stirum, Mitglied des Reichstages und des Abgeordnetenhauses, unterzogen. Die Ausführungen des verdienstvollen Parlamentarier, dass das Buch dem Gebildeten ebenso geistigen Genuss beim Lesen wie Anregung zu eigenem Nachdenken, sei es im Einklang, sei es im Widerspruch mit den Ideen des Verfassers, bieten müsse, sagen nicht zu viel.

— **Uebersichtskarte des preussischen Staatseisenbahnnetzes, einschliesslich des Netzes der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz sowie der übrigen deutschen Eisenbahnen**, bearbeitet im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Im Maassstab 1 : 1 000 000. 4 Blatt. 1898. Verlag von Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50.

Die vorbezeichnete Karte ist durch vollständige Umarbeitung der bisherigen Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der preussischen Staatseisenbahnen die erste offizielle Karte, welche die sämmtlichen Direktionsbezirke enthält. Sie dient insbesondere als Anlage zum Verwaltungsbericht, welcher den beiden Häusern des preussischen Landtages zugeht, wie auch zum Handgebrauch bei den Eisenbahnbehörden. Dieselbe ist in 12fachem Farbendruck ausgeführt und gewährt ein übersichtliches Bild von dem Stande des deutschen Eisenbahnnetzes, unter Hervorhebung aller Details für die Verkehrsverhältnisse und den Grunderwerb. In grösseren Maassstäben als Kartons beigefügte Spezialkarten der Bergwerksreviere, Eisenbahnknotenpunkte und grösseren Bahnhofsanlagen erhöhen den Werth der in Stich und Druck vorzüglich ausgeführten Karte. Der Verkaufspreis der Karte, von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf 5 ℳ pro Exemplar festgesetzt, ist als sehr mässig zu bezeichnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Maasbüll der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn unter der Bezeichnung „Maasbüll i. Angeln“ auch für den Wagenladungsgüterverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet.

Zwischen dieser Station und den Stationen Altona, Friedrichstadt, Hamburg B., Hamburg H., Hamburg - Sternschanze, Rendsburg, Schwarzenbek und Tornesch des Direktionsbezirks Altona gelangen von diesem Tage ab direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Altona, den 26. Februar 1898. (507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rhein- und Mainumschlagstarif vom 1. August 1886. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 a für Getreide etc. von Mannheim nach Kufstein und Salzburg finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in das städtische Lagerhaus in München Südbahnhof oder in die Lagerhäuser in München Ostbahnhof (C. Schmederer und bayer. Handelsbank oder in das städtische Lagerhaus in Rosenheim eingelagert und von da nach Kufstein oder Salzburg weiterbefördert werden, und zwar gelangen diejenigen Sätze zur Anwendung, welche zur Zeit der Weitersendung vom Lagerhaus in Geltung stehen.

Die Sendungen müssen in der Einlagerungsstation unter der Adresse der Lagerhausverwaltung eingehen und bei der Weiterbeförderung von dieser zur Aufgabe gebracht werden. Vermittelungsadressen sind ausgeschlossen.

Auf Sendungen, welche mit einem höheren als dem Eingangsgewichte weitergesendet werden, findet das Reexpeditionsverfahren keine Anwendung. Als Lagerfrist (Reexpeditionsfrist) wird ein Zeitraum von 12 Monaten während der Gültigkeit des Rhein- und Mainumschlagstarifes festgesetzt. Die Berechnung dieser Frist erfolgt vom Tage des Eintreffens der Sendungen in dem Lagerhause an.

Während dieser Zeit müssen die Sendungen ununterbrochen unter Bahnaufsicht stehen.

Die Vergütung des Frachtunterschiedes zwischen der bis und ab der Einlagerungsstation ursprünglich berechneten und der nach dem Rhein- und Mainumschlagstarife sich ergebenden Fracht wird nur im Wege der Frachtrückerstattung — ohne Zinsvergütung — und nur dann gewährt, wenn die im Rhein- und Mainumschlagstarife vom 1. Oktober 1886 enthaltenen Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs vollständig erfüllt sind, insbesondere auch bei Weitersendung vom Lagerhaus im Frachtbriefe der Anspruch auf die Sätze des Rhein- und Mainumschlagstarifes zum Ausdruck gelangt ist.

München, im Februar 1898.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion (508)
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 5, kommt am 1. März der II. Nachtrag mit Frachtsätzen des Spezialtarifs III für Schimpach zur Einführung (gratis).

Ferner kommt am 1. April d. J. der Nachtrag II zum Theil II zur Ausgabe. (Gratis.) Derselbe enthält ein anderweites Waarenverzeichniss zur Ziffer 4 des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz und sonstige Aenderungen der bisherigen Bestimmungen.

Strassburg, den 21. Febr. 1898. (509)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. März tritt zu dem Ausnahmetarife für die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten usw. von deutschen Stationen nach Frankreich (Tarif vom 20. Januar d. J.) der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr von einigen Stationen der braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft. (Gratis.)

Strassburg, den 20. Febr. 1898. (510)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch - schweizerischer Güterverkehr. Allgemeine Ausschreiben. Für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art, welche im Verkehre zwischen Sachsen einerseits und der Schweiz andererseits auf Grund des 1. Heftes der sächsisch - schweizerischen Gütertarife vom 1. August 1895 über Bayern-Lindau in beiden Richtungen direkt abgefertigt werden, wird mit sofortiger Wirksamkeit die über Schaffhausen, Singen, Waldshut oder Basel erreichbare Fracht, gekürzt um 20 ₰ für 100 kg bei Eilstückgütern, um 10 ₰ für 100 kg bei Frachtstückgütern und Sendungen der allgemeinen Wagenladungsklasse A und um 6 ₰ für 100 kg bei sonstigen Wagenladungsgütern, gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege gewährt.

München, im Februar 1898. (511)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Ermässigungen von Frachtsätzen, sowie Ergänzungen und Erweiterungen der Ausnahmetarife.

München, den 23. Februar 1898. (512)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr, Theil II, Heft 6 vom 1. April 1895. Am 1. März 1898 tritt der Nachtrag I in Kraft.

München, im Februar 1898. (513)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der Nachträge, sowie Ermässigungen von Frachtsätzen.

München, im Februar 1898. (514)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der Gruppe VI. Am 1. März d. J. wird zum Gruppentarif VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) der Nachtrag V ausgegeben. Derselbe enthält hauptsächlich anderweite Stationsfrachtsätze für Bingerbrück transit (Wasserweg) mit Ausdehnung derselben auf Bingen transit (Wasserweg), ferner Aenderungen verschiedener Ausnahmetarife und den neuen Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von

denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 24. Februar 1898.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion. (515)

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. März d. J. treten für die Beförderung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz, nach Frankreich und darüber hinaus (Ausnahmetarif 3 b der Tarifhefte Nr. 3 und 4) bei Auflieferung in Ladungen von 10 000 kg im Verkehre von den Stationen Gera (Reuss), sächs. Staatsb., Görlitz i. Schles., Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig - Stötteritz, Plagwitz - Lindenau, sächs. Staatsb. und Zeitz, sächs. Staatsb., nach den deutsch-schweizerischen und deutsch - französischen Uebergangsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Altmünsterol, Avricourt und Chambrey theils ermässigte und theils neue Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Die bisher für Sendungen von vorgenannten sächsischen Stationen nach Basel und Schaffhausen loco und transit für Ladungen von 5 000 kg bestandenen Ausnahmesätze, sowie diejenigen für Sendungen von Altenburg, Chemnitz, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) und Freiberg nach Basel und Schaffhausen loco und transit für Ladungen von 5000 und 10000 kg werden Ende August 1898 ohne Ersatz aufgehoben.

Ueber die Höhe der neu eingeführten Sätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 22. Februar 1898. (516)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermässigung für Sendungen nach dem schlesischen Ueberschwemmungsgebiet. Die nach unserer Bekanntmachung vom 6. Januar d. J. bis Ende Februar d. J. bewilligte 50 % Frachtermässigung für von Hans Heinrich-Tiefbau, Charlottenbrunn und Wenzeslausgrube nach Gottesberg zur Beförderung kommenden, zur Koksbereitung bestimmten Steinkohlen in Wagenladungen von mindestens 10 t, welche als Ersatz für den durch das vorjährige Hochwasser verursachten Mangel an eigenen Kohlen bezogen werden, wird unter den gleichen Bedingungen bis einschliesslich 30. April d. J. im Rückvergütungswege gewährt.

Breslau, den 25. Februar 1898. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Für frische Blumen in Körben und Schachteln im Gewichte von 20 bis 100 kg, die in Kufstein nach Leipzig, bayer. Bhf., als Schnellzugsgut zur Beförderung mit dem Nord-Süd-Expresszug (Brenner) aufgegeben werden, wird am 1. März d. J. ein Frachtsatz von 24,84 ℳ für 100 kg eingeführt.

Hierzu tritt zu Gunsten der Schlafwagengesellschaft eine Gebühr von 20 ₰ der Bahnfracht.

Dresden, den 24. Februar 1898. (518)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. In den Nachträgen IX und X zu den Tarifheften 1, 3 und 4 sind einzelne Aenderungen von Tarifentfernungen mit sofortiger Gültigkeit durchgeführt worden. Die ausserdem bewirkte Berichtigung der Entfernung Griesheim b. Darmstadt-Plagwitz-Lindenau (sächs. Staatsb.) von 387 auf 417 km und des Frachtsatzes der Klasse B Schwetzingen - Bodenbach/Tetschen von 2,72 auf 3,72 ℳ tritt erst am 15. April 1898 in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Dresden, den 24. Februar 1898. (519)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rechtsrheinisch-hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.) Am 1. März d. J. tritt der Tarifnachtrag IV in Kraft, welcher neue, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Bernterode, Bleicherode, Dingelstädt (Eichsfeld), Küllstedt, Niederorschel und Sollstedt des Direktionsbezirks Cassel, ausserdem die Entfernungen für die binnen kurzem zur Eröffnung gelangende Station Caternberg des Direktionsbezirks Essen sowie einige andere, zum Theil bereits eingeführte Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 24. Februar 1898. (520)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Tarifnachtrag III in Kraft, welcher neue ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bleicherode, Dingelstädt (Eichsfeld), Küllstedt, Niederorschel und Sollstedt des Direktionsbezirks Cassel sowie einige Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben

Essen, den 24. Februar 1898. (521)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband. Für den Seehafenausnahmetarif des vorbezeichneten (früher westdeutschen) Verbandes wird zum 1. März d. J. ein Tarifnachtrag herausgegeben, welcher ausser anderweit bereits bekanntgemachten Ergänzungen theilweise ermässigte Petroleum- und Naphthasätze für die schweizer Uebergangsstationen, sowie für Stationen der Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a/M. enthält.

Der Nachtrag kann von Ende dieses Monats ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 25. Februar 1898. (522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Mit dem 1. März d. J. kommen für Petroleum- und Naphthasendungen nach Lindau trans. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 25. Februar 1898. (523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897. Der Artikel „Blut, getrocknet (Blutstücke oder Blutkuchen)“ wird mit Gültigkeit vom 1. März 1898 ab für das ganze Verkehrsgebiet des oben bezeichneten Ausnahmetarifs in das Waarenverzeichniss unter I. 1. A aufgenommen.

Am gleichen Tage wird die niederlausitzer Eisenbahn und die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, letztere jedoch nur für ihren Binnenverkehr in den Ausnahmetarif einbezogen und die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn in den Abschnitt III. B des Ausnahmetarifs aufgenommen.

Berlin, den 24. Februar 1898. (524)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband. Am 1. März d. J. treten für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Wagenladungen von 10 t von einer Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i. Pr. und Stettin nach Lindau transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus erheblich ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze und die zur Anwendung gelangenden Kontrolvorschriften ertheilen die Auskunftsstellen der königlich preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin (Bahnhof Alexanderplatz), Frankfurt a. M., Leipzig, Hamburg und Breslau (oberschlesischer Bahnhof) sowie die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 25. Februar 1898. (525)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit kommen für die Beförderung von Sprit und Spiritus in Wagenladungen von 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Stationen Cottbus, Sangerhausen, Wittenberg und Halle a. S. des Direktionsbezirks Halle a. S., sowie Braunschweig Hauptbahnhof, Cöthen, Halberstadt, Magdeburg und Oschersleben des Direktionsbezirks Magdeburg nach Lindau trans. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus ermässigte Ausnahmetarifsätze unter Aufhebung der im Ausnahmetarife 18 vorgesehenen Frachtsätze für Sendungen von 10 000 kg zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze ist das Nähere bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 26. Februar 1898. (526)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. erscheint im obenbezeichneten Verkehre ein Berichtigungsblatt, welches Richtigstellung einzelner Frachtsätze enthält.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 1. Mai d. J. in Geltung.

Das Berichtigungsblatt ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 26. Februar 1898. (527)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr. Vom 1. März d. J. ab werden die Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn: Blankenburg (Harz), Derenburg, Elbingerode, Langenstein, Rothehütte-Königshof, Rübeland, Spiegelsberge und Tanne in den Gütertarif des Reichsbahn-Staatsbahnverkehrs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Februar 1898. (528)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Am 5. März d. J. treten

im Ausnahmetarif 18 der Tarifhefte 3 und 4 für den Verkehr von den Stationen Berlin Hamb. und Lehrter Bhf., Berlin Stett. Bhf., Frankfurt a. O., Fürstenwalde, Guben, Potsdam und Gogolin nach den deutsch-schweizerischen Grenzstationen neue Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz etc. in Kraft.

Aufgehoben werden mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab die Frachtsätze des gleichen Ausnahmetarifs im Verkehr von Lagerhof bei Gesundbrunnen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin und der in den Tarifheften 3, 4 und 6 enthaltene Vermerk wegen der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 18 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr etc.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 11. Februar d. J. erfolgte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 18 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr etc. für Ladungen von 5000 kg ist vom 20. Februar d. J. ab nur insoweit in Kraft getreten, als mit dieser Maassnahme Frachterhöhungen nicht verknüpft sind. Im übrigen gelten diese Sätze noch bis Ende April d. J.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. Februar 1898. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. wird die zwischen Wittenberge und Karstädt belegene Haltestelle Dergenthin des Direktionsbezirks Altona in den Nord-Ostsee Verbandsgüter- und Viehtarif aufgenommen.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und schwerwiegenden Fahrzeugen ist die Haltestelle nicht geeignet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 27. Februar 1898. (530)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. tritt im Gütertarif für den oben bezeichneten Verband an Stelle des bisherigen ein anderweiter, erweiterter Seehafenausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und **Flussschiffen** in Kraft.

Neben Frachtermässigungen treten hierbei für die dem Spezialtarif I angehörigen Artikel: „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern“ Frachterhöhungen ein, welche jedoch erst am 1. Oktober 1898 Gültigkeit erlangen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betreffenden Dienststellen.

Hannover, den 26. Februar 1898. (531)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr. Theil II, Heft 1—5 vom 1. Januar 1895. Am 1. März 1898 treten zu Theil II, Heft 1, 2, 3 und 5 die Nachträge I und zu Theil II Heft 4 Nachtrag II in Kraft.

München, im Februar 1898. (532)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn usw. vom 1. September 1897. Vom 20. März d. J. ab finden die in dem vorbezeichneten Ausnahmetarife für die Station Freiheitau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bestehenden Frachtsätze unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr nach der zwischen Schönbrunn und Freiheitau gelegenen Haltestelle Strzebowitz der vorgenannten Verwaltung Anwendung.

Sendungen nach dieser Haltestelle werden jedoch nur frankirt und ohne Nachnahme zur Beförderung angenommen.

Kattowitz, den 24. Februar 1898. (532a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppe I, II/V.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 wird die Station Rietschen als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 24. Februar 1898. (533)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. März 1898 finden die im Nachtrag II zum 8. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) für den Verkehr mit Schaffhausen transit vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 40 für Getreide usw. zur Ausfuhr auch Anwendung auf den Verkehr nach Schaffhausen loco.

Karlsruhe, den 23. Februar 1898. (534)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Zum Tarifheft 2 tritt am 1. März d. J. der Nachtrag XXVIII in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die theilweise erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Spezialtarifes II usw. mit der Station Eisenstein kommen erst vom 16. April 1898 ab zur Anwendung und die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für Holz des Spezialtarifes III tritt erst am 16. April 1898 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 22. Februar 1898. (535)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Zu dem vom 1. Januar d. J. an gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10000 kg im Verkehre von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Oesterreich sowie darüber hinaus ist der Nachtrag I, gültig vom 1. März 1898, erschienen und bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Er enthält u. a. neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Grossenstein i. S. A. und Meuselwitz sowie für die bayerischen Stationen Eisenstein und Furth i. Wald transit.

Dresden, den 22. Februar 1898. (536)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 1. März 1898 gelangen zwischen Otusch und Dombrowka und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen im Ausnahmetarif 10 des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs für Getreide und Mühlenfabrikate Ausnahmesätze in Höhe derjenigen ab Station Posen zur Einführung. Gleichzeitig werden die Sätze dieses Ausnahmetarifs für Krotoschin aufgehoben. An deren Stelle kommen die billigeren Sätze des Spezialtarifs I zur Anwendung.

Breslau, den 23. Februar 1898. (537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt der 10. Nachtrag zum deutsch-niederländischen Vieh- etc. Tarif, Theil II, in Kraft.

Durch denselben gelangen neue bezw. ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh (Schafe usw.) in ein- und mehrbödigen Wagen:

a) im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg einerseits und den niederländischen Stationen Oldenzaal, Amsterdam und Rotterdam andererseits,
b) im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg einerseits und der Station Vlissingen der niederländischen Staatsbahn andererseits zur Einführung. Die infolge von Druckfehlerberichtigungen erhöhten und unter Pos. IV des obenerwähnten Nachtrags näher bezeichneten Frachtsätze treten erst am 15. April 1898 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 25. Februar 1898. (538)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer und sächsisch-thüringischer Verband. Am 1. März 1898 gelangt zum thüringisch-hessisch-sächsischen Gütertarif der Nachtrag X und zum sächsisch-thüringischen Vieh- etc. Tarif der Nachtrag VIII zur Einführung.

Neben einzelnen theils schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Tariftabellen und der Vorbemerkungen hierzu enthalten diese Nachträge hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Gera (Reuss), Schlachthof des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 24. Februar 1898. (539)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach Frankreich. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden für den Transport von Steinkohlen und Koks von den elsässischen Stationen Lauterburg, Strassburg C. B. und Strassburg-Neudorf, welche daselbst zu Schiff in den Rheinhäfen angekommen sind, einschliesslich derjenigen Sendungen, welche als Kohlen eingegangen sind und zu Brikets verarbeitet, weitergehen, nach den deutsch-französischen Uebergangsstationen im Kohlentarif Nr. 21 vom 25. Februar 1894 ermässigte Frachtsätze zur Einführung kommen.

Näheres ist bei den genannten Umschlagsstationen zu erfahren. (540)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Febr. 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband Mit 1. März 1898 wird die Station Coswig (Sachsen) in den Ausnahmetarif 42 (Petroleum) einbezogen. Die Fracht (Mähr.-Ostrau-Coswig) beträgt im Ausnahmetarif 42 a 184 ₰ und im Ausnahmetarif 42 b 197 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief.

Dresden, den 25. Februar 1898. (541)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer bezw. -nordwestdeutscher, rheinisch-niederdeutscher und deutsch-dänischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. März d. J. werden die in den vorgenannten Verkehren von den Stationen Weitmar und Wiemelhausen für Sendungen von mindestens 45 t bestehenden Kohlenfrachtsätze um je 0,01 ℳ für 100 kg ermässigt.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 21. Februar 1898. (542)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Ausgabe eines Berichtigungsblattes zum Tariftheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 gelangt zu dem in der Ueberschrift bezeichneten Tarife ein „Berichtigungsblatt", welches Richtigstellungen von Druckfehlern enthält, zur Einführung.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Frachtsätze des obigen Tarifheftes noch bis 15. März 1898 in Gültigkeit.

Abdrücke dieses Berichtigungsblattes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen gratis erhältlich.

Wien, am 23. Februar 1898. (543)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Einbeziehung einiger Stationen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. März 1898 werden die Stationen Hotzendorf und Wall. Meseritsch der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den vom 1. Januar 1896 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc. mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach	Von																	
	Brody (Bhf.) transit				Granica trs. bezw. Szczakowa transit		Husiatyn transit		Nadbrzezie Landungsplatz transit		Nowosielitza (Bhf.) transit				Podwoloczyska (Bhf.) transit			
	A*)		B*)								A*)		B*)		A*)		B*)	
	a	b	a	b	a	b	a	b	a†)	b†)	a	b	a	b	a	b	a	b
	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.	Getreide etc.	Kleie etc.
	pro 100 kg in Hellern																	
Hotzendorf . .	237	237	185	185	82	82	299	299	183	183	293	293	243	243	260	260	217	217
Wall. Meseritsch	240	240	188	188	86	86	302	302	186	186	296	296	246	246	263	263	220	220

*) Ueber die Anwendung der unter A und unter B angesetzten Frachtsätze siehe die Bestimmungen Seite 6 des in der 8. Rubrik bezeichneten Tarifes unter II/2 bezw. Seite 3 des Nachtrages III hierzu unter I/1.

†) Für Sendungen in loser Schüttung ermässigen sich die Frachtsätze um 4 Heller pro 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1898. (544)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Thon-, Steingut-, Chamotte- und Töpferwaaren treten 14 Tage nach ertolger Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	für Stückgut	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Gröschelmauth . . .	245 ₰	192 ₰	162 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Gröschelmauth . . .	240 ₰	187 ₰	157 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Gröschelmauth . . .	—	232 ₰	191 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1898. (545)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Talg, thierischer, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Schreckenstein. .	13 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Schreckenstein. .	60 ₰

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. Februar 1898. (546)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung zweier stehenden Dampfkessel von je 9 qm Heizfläche und 6 Atm. Ueberdruck in einem Loose für die Wasserstation Jablonowo am 24. März 1898, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Angebotbogen, Bedingungen und Zeichnung sind gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 54 vom 4. März 1897 bekannt gemacht. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Danzig, den 19. Februar 1898. (547)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. Staatseisenbahnen 8 a E.

Die Lieferung von:

2 000	Schienen aus Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. . .	983 t
16 000	Schwellen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca.	933 „
2 200	Paar Laschen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca.	41 „
18 000	Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. . . .	35 „
18 000	Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. . . .	36 „
18 000	Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. . . .	12 „
18 000	Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. . . .	12 „
36 000	Hakenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca.	20 „
40 000	einfache Federringe aus Flussstahl ist zu vergeben.	

Zeichnungen und Bedingungen für diese Oberbaumaterialien können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien" versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine anzugeben sind, sind bis zum 15. März d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 23. Februar 1898. (548)

Direktion der Main-Neckareisenbahn.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Dirschau am 17. März 1898, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33 a, 33, 36, 37 sowie eine Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 2,5 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Werden auch die Zeichnungen Blatt 34, 35, 38—40 gewünscht, so müssen im ganzen 5 ℳ eingesandt werden. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 54 vom 4. März 1897 bekannt gemacht.

Danzig, den 19. Februar 1898. (549)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Alle Pflanzen
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

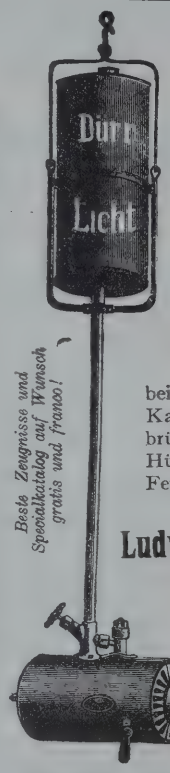
Handgeschmiedete Schienennägel
liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

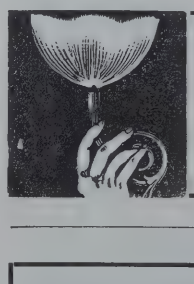
Bedeutende Preisermässigung.
Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht
***ist das stärkste** bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.*
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.
Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.
Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.



Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.



Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 18.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. März 1898.

Inhalt:

Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.
„Ein geborgter Zugführer."
Die Staatsunterstützung der Kleinbahnen in Preussen.
Die Eisenbahnen im deutschen Reichstage.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Deutscher Eisenbahnverkehrsverband.
Nachrichten:
Deutschland: Ausnahmetarife für Eisbeförderung. — Amtskautionen. — Eisenbahntarifreform. — Fortschritte des Kleinbahnwesens in Ostpreussen. — Verschüttung der Lahnbahn durch Berggeröll. — Dienstliche Inanspruchnahme des bayer. Eisenbahnpersonals. — Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen. — Ueber Verkehrsstockungen auf den pfälzischen Bahnen. — Amerikan. Wettbewerb in der Eisenindustrie und die Frachtenfrage. — Offiziere mit der Berechtigung zur Anstellung im Civildienst. — Bayerischer Eisenbahnerverband. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Feldbahn Swakopmund-Otyimbingwe.
Oesterreich-Ungarn: Durchführungsvorschriften zur neuen Exekutionsordnung. — Niederösterr. Lokalbahnen. — Dienst- und Ruhezeit des Betriebspersonals. — Einnahmen der österr. Nordwestbahn. — Konzessionirung elektrischer Strassenbahnlinien in Wien. — Fahrkartendruck-Apparat. — Eisenbahnunfall b. Seekirchen vor Gericht. — Frachtrechtliche Entscheidung. — Bahnprojekt Gran-Párkány-Nána. — Bahnprojekt Oedenburg-Güns. — Bahnprojekt Margitta-Szilagy-Somlyó. — Bahnhofserweiterung in Miskolcz. — Gemeinde- und Bahnärzte. — Personalnachrichten.
Belgien: Vereinfachung und Verbilligung der Fahrpreise.
Vereins-Ausland: Verstaatlichung der schweizer. Bahnen. — Sitzung des Komitees der sibirischen E. — Verbindung der beiden russ. Südwestbahnstationen Proskurow und Schepetowka. — Endgültige Abrechnung, betr. den Ankauf der russ. Südwestbahn — Postzüge auf der russ. Nikolaibahn. — Britische Eisenbahningenieure in chinesischem Dienst.
Allgemeines: Haftbarkeit von Eisenbahnen mit elektr. Betrieb. — Mendelpass. — Hebung schwerer eiserner Gegenstände mittelst Elektromagneten. — Anlage von Reservoirs in Aegypten zur Bewässerung v. Wüstenstrichen.
Entwickelung der Montanindustrie in Russland.
Bücherschau:
Elektrische Licht- und Kraftanlagen. — Finanzarchiv, Zeitschrift für das gesammte Finanzwesen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- u. Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
4. Verkauf von Altmaterialien.
5. Vermischte Bekanntmachung.
Anzeigen.

Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.

Die in der „Täglichen Rundschau" unter dem 9. Februar d. J. begonnene Kritik der Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit auf den preussischen Staatsbahnen, sowie die hieran anschliessende Kritik der im Jahre 1895 umgestalteten preussischen Staatsbahnverwaltung ist in Nr. 15 d. Ztg. hinsichtlich der Denkschrift bereits näher beleuchtet worden. Es war unschwer zu erkennen, dass die „Tägliche Rundschau" das in der Denkschrift gebotene Zahlenmaterial nur unvollständig in den Kreis ihrer Betrachtungen gezogen, die Unfallnachweisungen bei Beurtheilung der Gesammtverhältnisse theils ausser Acht gelassen, theils unrichtig ausgelegt hatte und aus diesem Grunde zu einem unrichtigen Bild insofern gelangt, als sie der Steigerung der Unfallzahlen von 1895 ab eine grössere Bedeutung beilegt, als ihr zukommt. Die „Tägliche Rundschau" gibt denn auch der Vermuthung eines Zusammenhangs zwischen der eben erwähnten Steigerung und der in demselben Jahre erfolgten Umgestaltung der Staatsbahnverwaltung Raum und fährt dann fort:

„Unter der Herrschaft der früheren Organisation vertheilte sich die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes auf 11 Direktionen und 75 Betriebsämter. Sie lag in der Hand von bautechnisch vorgebildeten Beamten, denen bei allen Mängeln ihrer theoretischen und namentlich praktischen Schulung für den — im engeren Sinne des Wortes nicht technischen — Betriebsdienst doch wenigstens gewisse Erfahrungen, eine geschäftliche Routine zur Seite standen, die sie sich im Laufe der Jahre anzueignen mehr oder minder ausgiebige Gelegenheit hatten. Am 1. April 1895, dem Tage des Inkrafttretens der ‚Neuordnung', sind diese Geschäfte auf damals 20, jetzt 21 Direktionen und 230, jetzt

241 Betriebsinspektionen übergegangen. Mögen die betriebsleitenden Beamten in den Direktionen auch grösstentheils schon früher, bei den alten Direktionen und den Betriebsämtern, in diesem Dienstzweige thätig gewesen sein, von den 230 (241) Betriebsinspektoren hat ein sehr grosser, wenn nicht der grösste Theil bis dahin so gut wie gar nichts damit zu thun gehabt. Ihm hat bis dahin ausschliesslich die Fürsorge für die Herstellung und bauliche Unterhaltung der Bahnanlagen obgelegen, eine Thätigkeit, bei der sich eine genauere Kenntniss der Erfordernisse und Aufgaben des eigentlichen Betriebsdienstes, geschweige denn die für seine sachgemässe Leitung und Beaufsichtigung unentbehrliche eingehende Vertrautheit damit beim besten Willen nicht erreichen lässt. Dazu kommt, dass die meisten dieser Inspektionsvorstände in einem Lebensalter stehen, das der Aufnahme und selbständigen Verarbeitung neuer Eindrücke, der Uebernahme eines vollständig neuen Wirkungskreises neben der schon früher geübten Thätigkeit mindestens nicht mehr günstig ist."

Man mag über die frühere und die seit 1895 zur Einführung gelangte gegenwärtige Organisation denken, wie man will, so viel steht fest, dass das frühere Oberbeamtenpersonal zum grössten Theil noch jetzt thätig ist. Aeltere Beamte sind in grösserer Zahl bei Umgestaltung der Staatsbahnverwaltung ausgeschieden, jüngere sind dafür an ihre Stelle gerückt. Der Stamm aber an bautechnisch vorgebildeten höheren Beamten aus den Jahren vor 1895, denen die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes bei den früheren Direktionen und Betriebsämtern oblag, ist noch heute vorhanden. Und der Gesammtheit dieser Techniker, die noch heute theils als Direktionsmitglieder, theils als Vorstände bedeutenderer Betriebsinspektionen thätig sind, spricht die „Tägliche Rundschau" die Vollwerthigkeit als Betriebsbeamte ab, indem sie denselben mangelhafte theoretische und praktische Schulung für den Betriebsdienst vorwirft, als kümmerlichen Ersatz für alle sonstigen Erfordernisse aber nur „gewisse Erfahrungen" und „eine geschäftliche Routine" gelten lässt. Wenn nun aber diese Routine im Laufe der Jahre durch sich darbietende Gelegenheit damals erworben werden konnte, wie die „Tägliche Rundschau" selbst zugibt, weshalb soll dies nicht auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen bei den Betriebsinspektoren zutreffen, die nun schon nahezu 3 Jahre ihres Amtes walten? Was berechtigt zu der Annahme, dass gerade sie, in ihrem erweiterten Wirkungskreise, inmitten des Betriebes stehend, die erforderliche Kenntniss des Betriebsdienstes und die unentbehrliche Vertrautheit mit den Aufgaben desselben nicht besitzen, um die den Betrieb leitenden Direktionen in der Ausführung und Ueberwachung des örtlichen Betriebsdienstes — die Leitung liegt den Vorständen der Betriebsinspektionen gar nicht ob, wie die „Tägliche Rundschau" fälschlich annimmt — mit Erfolg zu unterstützen?

Diese Fragen drängen sich dem Leser des Artikels der „Täglichen Rundschau" unwillkürlich auf und lassen recht bedenkliche Mängel in der Folgerichtigkeit ihrer Ausführungen erkennen, denn niemand wird es der „Täglichen Rundschau" glauben, dass gerade die Betriebsinspektoren, die als frühere Bauinspektionsvorstände von jeher den Nachwuchs für die betriebsleitenden Beamten der Direktionen und früheren Betriebsämter gebildet haben, nach Inkrafttreten der Neuordnung plötzlich unfähig geworden sein sollen, das zu leisten, was sie früher geleistet haben, zumal sie mit geringen Ausnahmen im besten Mannesalter stehen, das durch Schaffensdrang und Arbeitsfreudigkeit sich bethätigt. Es muss daher Befremden erregen, dass die „Tägliche Rundschau" die Betriebsinspektoren einfach für zu alt erklärt, um neue Eindrücke aufnehmen und selbständig verarbeiten zu können, um überhaupt in ihrem seit 1895 erweiterten, aber durchaus nicht „vollständig neuen" Wirkungskreis etwas Erspriessliches zu leisten.

Es ist weder Theorie noch Praxis, wenn die „Tägliche Rundschau" fortfährt:

„Für jeden, der mit den betreffenden Verhältnissen auch nur mehr als oberflächlich vertraut ist, sind die hierin begründeten Uebelstände klar erkennbar. Mangel an ausreichender Sachkenntniss und besonders praktischer Durchbildung und Erfahrung bei den Beamten, denen die Leitung und Beaufsichtigung des mit dem beständigen Anwachsen des Verkehrs immer schwieriger und verwickelter werdenden Betriebsdienstes anvertraut ist. Als unvermeidliche Folge davon Unsicherheit, Tasten und Schwanken auf der einen, Minderung des Vertrauens zu der Einsicht der Vorgesetzten, ihrer Autorität, und damit Lockerung der Disziplin auf der anderen Seite. Dazu die übergrosse Vielköpfigkeit und damit Verschiedenartigkeit der Auffassung in einem Dienstzweige, der einer gewissen Einheitlichkeit, wenigstens innerhalb grösserer Bezirke mit annähernd gleichartigen Verhältnissen nicht entbehren und am allerwenigsten eine weitere Trennung an sich zusammengehöriger Theile (Stations-, Fahr- und Lokomotivdienst) vertragen kann, ohne an seiner Gesammtwirkung Schaden zu nehmen."

Wenn die „Tägliche Rundschau" durch Wiederholung ihres abfälligen Urtheils über die Eisenbahner Preussens glaubt, demselben mehr Nachdruck zu verleihen, wenn sie wähnt, die Ursachen der beklagenswerthen, von so schweren Folgen für Leben und Gesundheit der Reisenden begleiteten Unfälle im letzten Sommer und Herbst nunmehr aufgedeckt zu haben, indem sie aus ihren unerwiesenen Behauptungen auch noch weitergehende Schlüsse zieht, die nur als Redewendungen bezeichnet werden können, so muss der „Täglichen Rundschau" vorgehalten werden, dass man allerdings nicht blos „oberflächlich" mit den Verhältnissen der Eisenbahn vertraut sein muss, um an ihren Organen Kritik zu üben.

In einem II. Aufsatz vom 12. Februar lässt nun die „Tägliche Rundschau" dem abfälligen Urtheil über die Beamten eine Kritik der am 1. April 1895 eingeführten Neuordnung der preussischen Staatsbahnverwaltung folgen.

Es wird die „löbliche" Absicht anerkannt, durch Beseitigung einer Verwaltungsinstanz, nämlich der früheren Betriebsämter, und Uebertragung ihrer Befugnisse theils auf die Direktionen, theils auf die neugeschaffenen Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsinspektionen den Geschäftsgang zu vereinfachen, mit Hilfe der letzterwähnten Inspektionen eine engere Verbindung mit den Verkehrsinteressenten herzustellen und den Betrieb und Verkehr selbst mit seinen mannigfaltigen Anforderungen in innigere Berührung mit den zu seiner Beaufsichtigung bestellten Organen zu bringen. Diese sollten den betreffenden Verhältnissen möglichst nahe gerückt werden, um überall auf Grund eigener Anschauung persönlich urtheilen und eingreifen zu können. Dieser Gedanke sei unzweifelhaft richtig. Bemängelt wird von der „Täglichen Rundschau" die Ausführung. Die Vertheilung der Aufsicht über den Betriebsdienst auf 241 Betriebsinspektoren sei fehlerhaft. Ebenso die Loslösung des, einen wesentlichen Theil des Betriebsdienstes bildenden Maschinen-(Lokomotiv-)dienstes und Ueberweisung der Beaufsichtigung dieses Theils an besondere Beamte. Alsdann fährt die „Tägliche Rundschau" folgendermaassen fort:

„Man hat sich hier bei der in jedem grossen Betriebe unbedingt gebotenen Arbeitstheilung augenscheinlich in bedauerlicher Weise vergriffen. Anstatt den nothwendigen Schnitt da zu machen, wo kein unlöslicher, sachlich begründeter Zusammenhang vorhanden ist, eine Trennung also unbedenklich war, hat man auf der einen Seite Zusammengehöriges geschieden, wie beim Betriebsdienst, und auf der anderen Seite Dienstzweige mit einander vereinigt, die eine strenge Auseinanderhaltung ohne Schädigung ihrer Interessen vertragen können, nämlich den Betriebsdienst mit der Bahnunterhaltung. Schon die völlige Verschiedenheit ihrer Aufgaben und ihrer Anforderungen an die Vorbildung der in ihnen thätigen Kräfte lässt erkennen, dass es sich hier um zwei Dienstzweige handelt, die an und für sich wenig mit einander gemein haben und deshalb, da eine Arbeitstheilung

unabweislich ist, nicht ohne Noth zusammengeworfen werden dürfen. Die Herstellung und Unterhaltung der Bahnanlagen erfordert als rein technischer Natur selbstverständlich auch rein technisch gebildete Kräfte. Der Betriebsdienst dagegen hat mit der eigentlichen (Bau- und Maschinen-) Technik nur sehr wenig zu thun. Sein Schwerpunkt liegt in der zweckmässigen Regelung der Zugfolge (des Fahrplans), des Betriebs-, Rangir-, Zugbegleit- und Lokomotivdienstes und allem was damit zusammenhängt, besonders auch in der Auswahl und Schulung der dafür erforderlichen Beamten, also hauptsächlich und ganz überwiegend auf dem Gebiet der Verwaltungstechnik.

Da die Eisenbahnen sich nicht Selbstzweck, sondern der Beförderung von Personen und Sachen zu dienen bestimmt sind, ist die dem jeweiligen Bedürfniss angepasste Regelung und Abwickelung des Verkehrs ihre eigentliche Aufgabe, der sich alle anderen Dienstzweige, Bahnherstellung und Unterhaltung, wie Betrieb, als wichtige und unentbehrliche Mittel zur Erfüllung dieser Aufgabe unbedingt unterzuordnen haben. Das unmittelbar wichtigste davon ist der Betrieb, der sich den wechselnden Anforderungen des Verkehrs stets aufs engste anschmiegen muss, um dessen ordnungsmässige Durchführung jederzeit sicher zu stellen. Diese letzte Erwägung aber legt es nahe, den Betrieb, der zu dem Verkehr in engster Wechselbeziehung steht, mit diesem grundsätzlich in einer Hand zu vereinigen. Nur dadurch kann in denkbar vollkommenster Weise erreicht werden, dass der Betrieb als ausführende Hand dem Verkehr als leitendem Haupt jeden Augenblick in vollstem Maasse zu Gebote steht, jedem seiner Winke auf der Stelle folgt und nie im Augenblicke der Noth versagt, wenigstens nicht, soweit menschliche Einrichtungen Mängel und Fehler fernzuhalten vermögen."

Es folgt hierauf der übliche und beliebte Hinweis auf andere Länder. In England und Amerika sei das Eisenbahnwesen namentlich in wirthschaftlich richtiger und sachgemässer Arbeitstheilung am weitesten vorgeschritten. Dort sei der Bahnunterhaltungsdienst vom Betriebsdienst streng geschieden, dieser aber mit dem Verkehrsdienst „meist" in einer Hand vereinigt.

Für Vereinigung des Betriebs- und Verkehrsdienstes wird noch geltend gemacht, dass beide Dienstzweige, die bei den unteren ausübenden Stellen ja meistens in einer Hand lägen, vielfach so unmerklich in einander übergingen, dass auch aus diesem Grunde eine Trennung äusserst schwierig, wenn nicht unmöglich sei. Es sei ferner ein Hinderniss für eine schnelle Verständigung und ein gedeihliches Zusammenwirken, dass die Vorstände der Betriebsinspektionen meist nicht am Sitz der Verkehrsinspektionen wohnhaft seien.

Der Schwerpunkt des Artikels der „Täglichen Rundschau" vom 12. Februar liegt in der verlangten Trennung des Betriebsdienstes vom Bahnunterhaltungsdienst. Beide Dienstzweige sind bekanntlich seit Einführung der Neuordnung bei den Aufsichtsstellen in einer Hand vereinigt. Der — nach Ansicht der „Täglichen Rundschau" — „nothwendige Schnitt" würde somit gerade die Betriebsinspektoren treffen, die der „Täglichen Rundschau" anscheinend ein Dorn im Auge sind. Sie begründet diese neue Operation am Verwaltungskörper damit, dass die Bahnunterhaltung ihrer Natur nach zur Bautechnik gehöre, der Betriebsdienst aber zur „Verwaltungstechnik", dass also beide Dienstzweige bei der völligen Verschiedenheit ihrer Aufgaben und ihrer Anforderungen an die Vorbildung wenig mit einander zu thun hätten.

Für die Frage der Vereinigung oder Auseinanderhaltung des Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes ist es ganz nebensächlich, zu welcher Art von Technik man jeden der beiden Dienstzweige rechnet. Es kommt allein auf die Berührungspunkte an und auf den Umfang der Beziehungen, die zwischen beiden Dienstzweigen bestehen. In dieser Hinsicht muss zwischen den Betriebsinspektionen und Direktionen unterschieden werden. Sowohl diesen wie jenen liegt die Wahrnehmung von Geschäften des Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienstes ob: den Direktionen, als den leitenden Behörden, die Leitung in beiden Dienstzweigen, den Betriebsinspektionen, als den ausführenden Organen, die Ueberwachung der örtlichen Ausführung des Betriebsdienstes sowie die Sorge für Instandhaltung der Bahn und aller zugehörigen baulichen Anlagen. Da nun der letztere Theil des gesammten Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienstes der leitenden Behörde abgenommen und den Betriebsinspektionen zugefallen ist, so sind auch alle diejenigen engeren Beziehungen zwischen beiden Dienstzweigen, die in den abgegrenzten Betriebsinspektionsbezirken zur Geltung kommen, für die Direktionen nicht mehr vorhanden und der Zusammenhang zwischen Bahnunterhaltung und Betrieb wird für die leitende Behörde, die Direktion, um so loser, je grösser der Bezirk ist. Es konnte daher bei den Direktionen ohne weiteres eine Trennung der vorgenannten beiden Dienstzweige vorgenommen werden, die überdies auch schon mit Rücksicht auf den Umfang der Geschäfte geboten war. Anders liegt die Sache bei den Betriebsinspektionen. Es ist gar nicht zu verkennen, dass hier unzählige Beziehungen zwischen Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienst bestehen. Zur Bestätigung mögen die folgenden Andeutungen dienen.

Die Regelung und Ueberwachung des gesammten Stationsdienstes sowie des Zugbetriebes liegt den Betriebsinspektoren innerhalb ihres Amtsbezirks ob. Zu ihrer Kenntniss gelangen daher Verfehlungen und Unregelmässigkeiten jeglicher Art, die in einem so grossen Betriebe, wie im Eisenbahnbetriebe, unvermeidlich sind. Diese sind nun keineswegs lediglich auf mangelhafte Handhabung der Vorschriften, auf Dienstvernachlässigung, auf Böswilligkeit oder Unwissenheit des Personals zurückzuführen, sondern werden häufig durch Umstände veranlasst oder begünstigt, die z. B. im Versagen baulicher Anlagen, zu denen hauptsächlich alle Sicherungsanlagen für den Betrieb zu rechnen sind, ihre Ursache haben. Hierbei treten die Beziehungen zwischen Betrieb und Bahnunterhaltung deutlich zu Tage. Denn wie sollte eine sachgemässe Aufsicht über den äusseren Betriebsdienst möglich und denkbar sein, wenn das Verständniss für die Einrichtungen und baulichen Anlagen, auf denen alle Bestimmungen für die Sicherheit des Betriebes beruhen, fehlt? Ebenso verhält es sich bei Um- und Ergänzungsbauten grösseren Umfangs, namentlich von Bahnhöfen. Hier greift die Bauausführung so in den Betriebsdienst ein, dass eine Trennung aus Rücksichten der Betriebssicherheit ausgeschlossen ist. Nun ist zwar Umbau keine Bahnunterhaltung, allein die T h ä t i g k e i t bleibt dieselbe und die beim Umbau vorwiegend in Frage kommenden Gleisarbeiten lassen sich von der Bahnunterhaltung, die ebenfalls vorwiegend Gleisunterhaltung ist, schlechterdings nicht loslösen. Um- und Ergänzungsbauten von Bahnhöfen können überdies nicht mehr zu den Ausnahmen gerechnet werden. Der von Jahr zu Jahr zunehmende Eisenbahnverkehr wird auch in Zukunft noch wachsen, denn Stillstand ist Rückschritt. Von einem solchen ist aber in unserem Eisenbahnwesen nichts wahrzunehmen, im Gegentheil: das kräftige Emporblühen von Handel und Industrie hat einen schnelleren Umsatz zur Folge, der in erster Reihe die Eisenbahn, das vornehmste Verkehrsmittel trifft. Es ist daher einleuchtend, dass auch ihre Einrichtungen sich ständig den Verhältnissen anpassen, also entsprechend umgestaltet, ergänzt oder erweitert werden müssen, wenn die Leistungsfähigkeit nicht herabsinken soll, dass also Um- und Ergänzungsbauten als d a u e r n d e Z u g a b e n zu den gewöhnlichen Arbeiten der Bahnunterhaltung zu rechnen sind, die ebenso wenig wie diese von dem lokalen Betriebsdienst zu trennen sind.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass der mit dem Signal- und Rangirdienst verbundene und von den Betriebsinspektionen zu überwachende Stations- und Zugbetrieb, also der Betrieb im e n g e r e n S i n n, in ständigen engen Wechselbeziehungen zu der Einrichtung der örtlichen Anlagen steht und es daher ausgeschlossen ist, Betrieb und Bahnunterhaltung, einschliesslich Um- und Ergänzungsbauten, von einander zu trennen, wie dies

aus den bereits erwähnten Gründen bei den Direktionen zweckmässig und nothwendig war. Gerade der Umstand, dass bei den Betriebsinspektionen beide Dienstzweige in einer Hand liegen, ermöglicht es, etwa hervortretende Mängel in ihren Wechselwirkungen zu erkennen und auf dem schnellsten Wege zu beseitigen, wodurch einerseits die Betriebssicherheit der Anlagen und andererseits die Sicherheit des Betriebes gewährleistet wird. Der Verkehr ist zwar Endzweck der Eisenbahn, der leitende Gesichtspunkt für alle Einrichtungen derselben, nicht aber das „leitende Haupt", wie die „Tägliche Rundschau" so schön gedacht und zum Ausdruck gebracht hat. Das leitende Haupt und zugleich die ausführende Hand ist und bleibt der Betrieb.

Und hiermit kommen wir zum zweiten Punkt in dem II. Aufsatz der „Täglichen Rundschau" vom 12. Februar: Vereinigung von Betrieb und Verkehr bei den Inspektionen.

Die Beziehungen zum Betrieb bestehen im wesentlichen in der Abfertigung der Güter (genügende Benutzung und Ausnutzung der Güterzüge, Einstellung von Kurswagen) sowie in der Prüfung des Aufenthalts, der Gestellung und Ausnutzung der Wagen. Im übrigen zählen zu den Aufgaben der Verkehrsinspektionen hauptsächlich die Abfertigung der Personen und des Gepäcks, die Behandlung von Anträgen und Reklamationen, die Beaufsichtigung des Abfertigungs- und Kassendienstes, Ueberwachung des Rollfuhrwesens usw. Die vornehmste Aufgabe besteht aber in der dauernden Aufrechterhaltung einer lebendigen Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Verkehrsinteressenten. Dieser gesammte Wirkungskreis erstreckt sich nicht auf die eigentliche Ausführung des Betriebes. Es liegen daher weder zwingende Gründe zu einer Vereinigung von Verkehr und Betrieb im engeren Sinn vor, noch ist es nöthig, dass sich die Beaufsichtigung des Verkehrs und Betriebes mit den räumlichen Bezirken deckt. Der Aufsichtsbezirk für den Verkehr kann ohne Nachtheil und ohne Beeinträchtigung eines gedeihlichen Zusammenwirkens aus dem bereits erwähnten Grunde mehrere Betriebsinspektionsbezirke umfassen. Der Umstand endlich, dass bei den unteren ausübenden Dienststellen Betriebs- und Verkehrsdienst häufig in einer Hand liegt, beweist nichts für die Nothwendigkeit einer Zusammenlegung von Betrieb und Verkehr bei den Inspektionen. Hier kommen dieselben Erwägungen in Betracht, die hinsichtlich der Frage einer Trennung oder Vereinigung von Betrieb und Bahnunterhaltung bei den Direktionen bezw. Betriebsinspektionen entscheidend waren.

Im vorstehenden ist versucht worden, darzulegen, dass innerhalb der Inspektionen Betrieb und Bahnunterhaltung nicht, wie die „Tägliche Rundschau" sich vorsichtig ausdrückt, „an und für sich wenig mit einander gemein haben", sondern in sehr engen Wechselbeziehungen stehen und deshalb zusammengehören, und andererseits zu widerlegen, dass Betrieb und Verkehr zwei von einander untrennbare Dienstzweige seien. Es erübrigt nun noch, den weiteren Einwand der „Täglichen Rundschau" gegen die Vereinigung von Betrieb und Bahnunterhaltung bei den Betriebsinspektionen zu entkräften, dass beide Dienstzweige völlig verschiedene Anforderungen an die Vorbildung der höheren Beamten — um diese handelt es sich nur — stellen und demnach die Vorbildung auch verschieden sein müsse.

Der Hinweis der „Täglichen Rundschau" darauf, dass der Betriebsdienst zur Verwaltungstechnik gehöre und mit der eigentlichen Bau- und Maschinentechnik sehr wenig zu thun habe, lässt vermuthen, dass sie nicht den bautechnisch vorgebildeten, sondern den Verwaltungsbeamten für geeigneter zur Leitung bezw. Ueberwachung des Betriebes hält. Eine solche Auffassung findet in dem Umstande eine scheinbare Bestätigung, dass die im Stationsbetrieb thätigen und den Stationsdienst ausübenden mittleren und unteren Beamten meist nicht technisch vorgebildet sind. Ein solcher Vergleich kann aber nicht ohne weiteres gezogen werden, denn die Aufgaben dieser und der zur Leitung bezw. Beaufsichtigung des Betriebes berufenen höheren Beamten sind nicht dieselben. Für erstere ist neben der Kenntniss der für ihre besondere Thätigkeit geltenden Bestimmungen eine durch jahrelange ständige Uebung erlernte Gewandtheit in der praktischen Handhabung ihres Dienstes die Hauptsache. Dies ist bei den Aufsichtsorganen nicht nöthig. Sie müssen zwar die Obliegenheiten eines jeden im äusseren Betriebsdienst thätigen Beamten genau kennen; sie müssen ferner neben den hierauf bezüglichen Bestimmungen auch mit der praktischen Thätigkeit der einzelnen Bediensteten vertraut sein, brauchen aber nicht diejenige praktische Schulung durchzumachen, welche für die Ausübung des Betriebsdienstes unerlässlich ist. Man kann mit den Aufgaben eines Rangirmeisters sehr wohl vertraut sein, ohne selbst die Thätigkeit eines solchen ausgeübt zu haben und man kann den Stationsdienst in allen seinen Einzelheiten genau kennen lernen, ohne selbst die rothe Mütze aufgehabt zu haben. Nicht in der Fähigkeit, den Betriebsdienst praktisch auszuüben, sondern in der Fähigkeit, den ganzen Apparat bezüglich aller seiner Einzelheiten und Einrichtungen zu verstehen, in seinen Wirkungen zu beurtheilen und in seinen Mängeln zu erkennen, um die bessernde Hand anlegen zu können, ist die Aufgabe der zur Beaufsichtigung des Betriebsdienstes berufenen höheren Beamten, der Betriebsinspektoren, zu erblicken. Zur Erfüllung dieser Aufgabe genügen aber nicht blos praktische Schulung, Routine oder gewisse, im Laufe der Jahre gesammelte Erfahrungen neben einseitigen Fachkenntnissen, sondern es ist eine allgemeine wissenschaftliche Vorbildung nöthig, wie sie jeder höhere Beruf verlangt.

Das gesammte Eisenbahnwesen ist auf technischer Grundlage aufgebaut. Es ist kein fertiges Ganzes, das lediglich zu verwalten wäre, sondern etwas im Werden und Wachsen Begriffenes und nie Vollendetes, das gerade deshalb in keinem seiner Theile die Technik entbehren kann. Wie sollten die zur Ueberwachung der örtlichen Ausführung des Betriebsdienstes Berufenen die betriebssichere Handhabung des Stationsbetriebes überhaupt beurtheilen, wie die Bestimmungen und Anordnungen hinsichtlich der Betriebssicherheit verstehen können ohne technische Vorbildung? Wie wären sie imstande, bei vorzunehmenden Erweiterungen oder Aenderungen bestehender, dem Stationsbetrieb dienender Anlagen aus Anlass von Bahnhofsumbauten usw. die für die Sicherheit des Betriebes erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, wenn ihnen das technische Verständniss fehlt? Hieraus geht hervor, dass der Betrieb ganz dieselbe wissenschaftliche Vorbildung verlangt wie die Bahnunterhaltung, nämlich die bautechnische Vorbildung. Ohne diese ist weder eine sachgemässe, die Sicherheit des Betriebes gewährleistende Leitung, noch Beaufsichtigung des Betriebsdienstes möglich. Wie der Arzt, der sich einem besonderen Zweige der Heilkunde gewidmet hat, eine gründliche naturwissenschaftliche Vorbildung nicht entbehren kann, auch wenn er in der Praxis die erworbenen naturwissenschaftlichen Kenntnisse selten bezw. gar nicht unmittelbar verwerthen kann, so wird auch der im Betriebsdienst thätige höhere Eisenbahnbeamte auf das Studium der bautechnischen Wissenschaften nicht verzichten können, ohne der Grundlagen für seinen Beruf verlustig zu gehen.

Hiernach war die Ausführung des der Neuordnung zu Grunde liegenden Gedankens der Arbeitstheilung durchaus keine verfehlte. Als verfehlt müssen lediglich die Ausführungen der „Täglichen Rundschau" bezeichnet werden, die ihren II. Aufsatz vom 12. Februar mit folgenden Worten schliesst:

> „Aus dieser unzweckmässigen Ausführung eines an sich richtigen Gedankens haben sich nach der glaubwürdigen Schilderung davon betroffener Persönlichkeiten je länger je mehr Zustände entwickelt, die auf die Dauer unhaltbar sind. Abgesehen von Eifersüchteleien und Misshelligkeiten aller Art, die unausbleiblich daraus entstehen mussten, ist es bei der Vielköpfigkeit und Zersplitterung des Aufsichtsapparats, der unsachlichen Vertheilung und Abgrenzung seiner Obliegenheiten und Befugnisse, und leider auch der unzureichenden Sachkenntniss eines grossen, wenn nicht des grössten Theiles seiner Träger dahin gekommen, dass dieser

Apparat in recht unbefriedigender Weise funktionirt. Allerorten machen sich störende Reibungen fühlbar, die deutlich auf eine fehlerhafte Anlage hinweisen."

Dass bei einer Umwälzung, wie sie die preussische Staatsbahnverwaltung im Jahre 1895 erfahren hat, manchem die frühere Organisation zweckmässiger, die jetzige unzweckmässig erscheinen mag, beweist schon der Hinweis der „Täglichen Rundschau" auf „davon betroffene Persönlichkeiten", zu deren Organ sie sich gemacht hat, indem sie die Schilderungen dieser Unzufriedenen der Oeffentlichkeit übergibt. Geradezu abgeschmackt ist die Erwähnung von Eifersüchteleien und Misshelligkeiten, die als nothwendige Folge der Neuordnung hingestellt werden, als ob solche nicht stets bestanden haben und bestehen werden. Es ist viel wahrscheinlicher, dass die erweiterten Befugnisse und die grössere Selbständigkeit der Inspektionen dazu beitragen werden, die Arbeitsfreudigkeit zu erhöhen und ein gedeihliches Zusammen- und Nebeneinanderwirken zu fördern. Verwunderlich ist auch die Bemängelung der Vielköpfigkeit des Aufsichtsapparats. Auf dem Prinzip der Arbeitstheilung beruht die Neuordnung. Die nothwendige Folge ist daher die Vielköpfigkeit. Wie kann die „Tägliche Rundschau" also diese bemängeln, wenn sie den Gedanken der Neuordnung gutheisst? Das sind Widersprüche! An mehrfachen Wiederholungen unerwiesener Behauptungen lässt es die „Tägliche Rundschau" auch nicht fehlen. Es überrascht daher nicht mehr, dass die „unzureichende Sachkenntniss der Träger des Aufsichtsapparats" auch am Schluss des II. Artikels abermals in grelle Beleuchtung gerückt und der Apparat selbst als mangelhaft funktionirend bezeichnet wird. Dass dies Urtheil mit dem maassgebender Kreise im Widerspruch steht, ist für die „Tägliche Rundschau" Nebensache. Es genügt ihr die Schilderung einiger über die Neuordnung klugredenden Persönlichkeiten, um die bestehenden Zustände einfach für unhaltbar zu erklären. Kleinigkeiten und Nebensächliches werden zu schweren Schäden gestempelt, aus störenden Reibungen, die sich bekanntlich in jedem grossen Betriebe mitunter zeigen und niemals ganz zu vermeiden sind, wird ohne weiteres auf fehlerhafte Anlage geschlossen. Kann es da noch überraschen, dass die „Tägliche Rundschau" schliesslich einen „befremdlichen Widerspruch" zwischen Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung entdeckt?

In einem III. Aufsatz vom 16. Februar d. J. wird als Quelle dieses Widerspruchs angegeben: „unzureichende Vertrautheit mit den praktischen Verhältnissen und ihren berechtigten Forderungen an den leitenden Stellen." Also nichts Neues! Dasselbe hat die „Tägliche Rundschau" in den früheren Artikeln vom 9. und 12. Februar d. J. bereits im Uebermaass ausgesprochen, ohne Beweise hierfür zu erbringen. In Ermangelung solcher sucht sie ihre obige Behauptung mit gewissen Erscheinungen und Bewegungen in den Reihen des Eisenbahnpersonals in Verbindung zu bringen. Sie schreibt:

„. . . . . wir sehen grosse Kreise des Eisenbahnpersonals von tiefer Unzufriedenheit erfüllt. Mehr oder minder ausgedehnte Bewegungen in seinen Reihen und mit zahlreichen Unterschriften bedeckte Eingaben an die Volksvertretung lassen darüber keinen Zweifel. Ebenso sicher ist aber auch, dass nicht unbegründete Begehrlichkeit für sich allein zu jenen Bewegungen geführt hat, wenngleich es daran, wie überall, so auch in den Kreisen der Eisenbahnbediensteten (Beamten und Arbeiter) nicht fehlt. Bei dem vorzüglichen Geist, der im allgemeinen unter dem Eisenbahnpersonal herrscht, sind Bewegungen in der beobachteten Ausdehnung ohne zureichenden Grund völlig undenkbar."

Es ist wahr, dass ein vorzüglicher Geist im allgemeinen unter dem Eisenbahnpersonal herrscht, es ist deshalb nicht wahr, dass die erwähnten Erscheinungen auf „Minderung des Vertrauens zur Einsicht der Vorgesetzten, ihrer Autorität und Lockerung der Disziplin" zurückzuführen sind, wie die „Tägliche Rundschau" bereits an anderer Stelle glaubhaft zu machen versucht hat. Es ist nicht wahr, dass die Neuordnung tiefe Unzufriedenheit in weite Kreise hineingetragen hat, es ist endlich nicht wahr, dass die Eingaben an die Volksvertretung in ursächlichem Zusammenhange mit obigen Andeutungen stehen. Sind Eingaben an die Volksvertretung etwa erst durch die Neuordnung hervorgerufen worden? Weshalb schweigt sich die „Tägliche Rundschau" über die Bestrebungen der Eisenbahnbediensteten vollständig aus? Weshalb lässt sie ihre Leser über den Inhalt der Eingaben im Unklaren? Ist dieser zur Prüfung der Behauptungen der „Täglichen Rundschau" etwa gleichgültig? Wenn sie das Bedürfniss fühlt, den Ursachen unliebsamer Erscheinungen nachzuspüren, die bei einer Zahl von 300 000 Arbeitern und Beamten im Grossbetriebe der Eisenbahn ab und zu wahrzunehmen sind, wenn sie die Einflüsse kennen lernen, die Einwirkungen beobachten will, die von aussen auf dies Beamtenheer ausgeübt werden, so möge sie ihr Augenmerk auf die Tagespresse richten. Diese ist es, die den Samen der Unzufriedenheit und Begehrlichkeit streut.

In Nr. 15 d. Ztg. haben wir darauf hingewiesen, dass die „Tägliche Rundschau" die Dinge bei der Eisenbahn durch die trübe Brille ihrer Voreingenommenheit betrachtet. Dies hat sie durch das abfällige Urtheil über die seit 1895 in Kraft getretene Neuordnung sowie die leitenden und Aufsicht führenden Beamten im Eisenbahnbetriebe in den Artikeln vom 12. und 16. Februar d. J. nur bestätigt. Sie hat sich ferner gemüssigt gefühlt, nicht nur an der Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit Kritik zu üben, sondern hieran anknüpfend der Staatseisenbahnverwaltung allerlei Belehrungen und Rathschläge zu ertheilen, die eine mangelhafte Kenntniss der thatsächlichen Verhältnisse bekunden. Aus alledem möge die „Tägliche Rundschau" die Lehre ziehen, die im Buch Jesus Sirach Kapitel 5 Vers 14 so schön zum Ausdruck gebracht ist. D.

„Der geborgte Zugführer."

Welcher Art die Kritik ist, der zur Zeit Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung unterzogen werden, zeigt eine Auslassung im „Berliner Tageblatt" vom 23. v. Mts., die mit den Worten anhebt: „Den Gipfel der Sparsamkeit scheint die preussische Staatseisenbahnverwaltung auf der Sekundärbahnlinie Terespol-Schwetz erreicht zu haben." Nach dieser Einleitung sollte man annehmen, dass zum mindesten etwa das Fahren ohne Räder und ohne Schienen, vielleicht auch ohne Dienstpersonal verrathen werden solle. Aber nichts von alledem! Der Gewährsmann vermag nur zu konstatiren, dass die auf der Bahnstrecke Terespol-Schwetz fahrenden Zugführer nicht jeden Tag diese Bahnstrecke befahren, sondern dass sie auch Touren auf anderen Bahnstrecken leisten, also im Dienste auf sehr einfachen und auf verkehrsstärkeren Bahnstrecken wechseln. Und an die Mittheilung dieses welterschütternden Ereignisses wird sodann mit einer unglaublichen Unwissenheit in sonst selbst dem Laien nicht unbekannten Dingen die Bemerkung geknüpft, die Zugführer seien also nur geborgt. Geborgte Zugführer, das sei jedenfalls etwas neues selbst im Reiche des Herrn Thielen.

Man weiss nicht, worüber man mehr erstaunen soll, über die Unverfrorenheit von Leuten, die es ohne irgend welche Kenntniss des Eisenbahnbetriebes unternehmen, auf allen Bahnen, sowohl Staats- als Privatbahnen, bestehende und allgemein erprobte Betriebseinrichtungen in verständnissloser Weise

einer Kritik zu unterziehen, oder über den Umstand, dass sich das „Berliner Tageblatt“, eine viel gelesene Zeitung der Reichshauptstadt, bereit finden lässt, solchen unsinnigen Auslassungen ihre Spalten zu öffnen. Selbst dem Laien kann es nicht unbekannt sein, dass das Zugpersonal zum allergrössten Theile überhaupt nicht jeden Tag dieselben Touren fährt, auch nicht fahren kann.

Für den Fachmann aber bedarf es keiner besonderen Ausführung, dass dies in der Eigenthümlichkeit des Eisenbahnbetriebes begründet ist und vornehmlich gerade im Interesse des Personals liegt. Abgesehen davon, dass es häufig gar nicht zulässig ist, dieselben Touren jeden Tag von demselben Personal fahren zu lassen, — denn dann würden Personale in die Lage kommen, vielleicht Tag für Tag 16 stündige Touren zu fahren — wird durch den Wechsel des Dienstes auf mehr oder weniger verkehrsreichen, auf kürzeren oder längeren Bahnstrecken, bei rascher oder langsamer fahrenden Zügen usw. erreicht, dass Dienstdauer und Ruhe des Personals eines und desselben Stationsortes möglichst gleich bemessen, die Kräfte aller in möglichst gleichem Maasse in Anspruch genommen werden. Was würde der sach- und fachkundige Gewährsmann des „Berliner Tageblatt“ wohl dazu sagen, wenn von dem Zugpersonale eines und desselben Stationsortes einige Leute nur bei den bequemeren Zügen, die anderen aber nur bei den anstrengenderen Zügen thätig wären, oder wenn ein Theil des Personals stundenlang ohne jede Beschäftigung bliebe, dem anderen Theil es aber an den nöthigen Unterbrechungen der Dienstschicht fehlte? Es tritt aber noch ein weiteres hinzu Das Fahrpersonal erhält Nebenbezüge nach dem Maasse seiner Leistung. Je mehr die Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, den Dienst der Beamten gleichmässig zu gestalten, desto mehr werden unliebsame, von dem Personale empfundene Verschiedenheiten in der Höhe der Nebenbezüge vermieden. Dass der Wechsel des Dienstes auch zur Verhütung einer allzu einseitigen Beschäftigung des Personals zweckmässig und geboten ist, bedarf keiner weiteren Ausführungen. Nicht aus irgend welchen Ersparnissrücksichten, sondern aus der wohlmeinenden Fürsorge der Verwaltung für ihr Personal entspringt mithin die Maassnahme, die mit erstaunlicher Unkenntniss zu einem so ungerechten Vorwurfe benutzt wird.

Nach alledem könnte man beim Lesen der so interessanten Mittheilung dem „Gipfel der Sparsamkeit“ wohl den „Gipfel der Thorheit“ entgegenhalten. Mit dem geborgten Zugführer ist das „Berliner Tageblatt“ hinters Licht geführt. In seinem eigenen Interesse liegt es, wenn es in der Wahl seiner Gewährsmänner vorsichtiger ist.

Die Staatsunterstützung der Kleinbahnen in Preussen.

Nach einer dem preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Uebersicht über die Verwendung des Dispositionsfonds zur Subventionirung von Kleinbahnen waren bis Ende 1897 insgesammt 8 152 222 ℳ. Staatsbeihilfen für Kleinbahnen bewilligt und 7 340 134 ℳ. zu diesem Zweck in Aussicht gestellt worden. Weitere Anträge auf Gewährung solcher Staatshilfen lagen in Höhe von 7 584 500 ℳ. vor. Wie erinnerlich, wurde im Jahre 1895 der Dispositionsfonds mit 5 000 000 ℳ. geschaffen und dann allmählich auf 21 000 000 ℳ. gebracht. Voraussichtlich wird eine weitere Erhöhung dieses Dispositionsfonds erfolgen.

Mit den bis Ende 1897 gewährten Staatsbeihilfen von zusammen 8 152 222 ℳ. konnte das Zustandekommen von rund 1 050 km Kleinbahnen gesichert werden. In dem Bericht des Ministeriums für das Abgeordnetenhaus finden sich die unterstützten 27 Kleinbahnen verzeichnet. Eine zweite Uebersicht stellt die 24 Kleinbahnen auf, denen bis Ende 1897 Staatsbeihilfen in Höhe von 7 340 134 ℳ. in Aussicht gestellt wurden. Dazu kämen dann noch weitere 12 Kleinbahnen, die solche Unterstützungen beantragt haben und endlich noch 21 Kleinbahnen, von denen angenommen wird, dass sie ohne Unterstützung nicht zustande kommen können. Die bereits bewilligten oder in Aussicht gestellten Unterstützungen in Höhe von insgesammt 15 500 000 ℳ. vertheilen sich auf die einzelnen preussischen Provinzen wie folgt:

Ostpreussen	1 259 347 ℳ.
Westpreussen	49 500 „
Ost- und Westpreussen zusammen	500 000 „
Brandenburg	796 322 „
Pommern	3 547 500 „
Posen	645 000 „
Schlesien	67 800 „
Sachsen	659 000 „
Schleswig-Holstein	2 357 000 „
Hannover	2 060 000 „
Hannover und Westfalen zusammen	244 000 „
Westfalen	1 207 000 „
Hessen-Nassau	1 939 887 „
Rheinprovinz	160 000 „

Aus dieser Uebersicht geht hervor, dass bei der Vertheilung des Dispositionsfonds die verkehrsarmen und verkehrsbedürftigen Gegenden besonders berücksichtigt worden sind. Mit seiner Hilfe konnten also hier wichtige Akte ausgleichender Gerechtigkeit geübt werden. Denn die private Unternehmungslust, von der man anfangs annahm, dass sie das Kleinbahnwesen nach allen Richtungen entwickeln würde, warf sich, wie das ihrem Wesen entspricht, auf die Anlage solcher Linien, die von vornherein einen Ertrag verhiessen, d. h. sie baute in dicht bevölkerten oder städtisch belebten Gegenden, wo ein noch grösserer Verkehr zu erwarten war, und liess dünn bevölkerte, ländliche, in jeder Richtung verkehrsschwache Bezirke unberücksichtigt liegen. Manche Unternehmungen machten dabei vortreffliche Geschäfte, wie die Allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft, die in den letzten beiden Jahren je 7,5 % Dividende vertheilte. Aber sollten die vernachlässigten Gegenden nicht gänzlich zurückgehen, so musste der Staat Hilfe bringen und das hat er in zweckmässiger Weise gethan.

In Konsequenz seiner Manchestertheorie hat der Freisinn diese Art der Staatsbeihilfe stets bekämpft und da er damit keinen Erfolg hatte, so schlägt er jetzt einen neuen Ausweg vor, um den Staat zurückzudrängen. Ein freisinniges Blatt meint, es sei richtiger, die Beihilfen, abgesehen von denjenigen der Kreise, nur aus der Provinzialkasse zu gewähren. Die Bedeutung einer Kleinbahn reiche doch nirgends über eine einzelne Provinz oder über zwei benachbarte Provinzen hinaus. Die Betheiligung des Staates verursache zu grosse Weiterungen bis zur Bereitstellung des gesammten Baufonds. Auch habe sie ein weitgehendes Aufsichtsrecht des Staates in Bezug auf den Betrieb der Kleinbahnen zur Folge. So habe sich der Staat überall die Genehmigung der Beförderungspreise vorbehalten. Dadurch sei den Kleinbahnen das Anpassen der Tarife an die besonderen Verhältnisse erheblich erschwert. Mit diesen Ausführungen wird man nicht durchdringen. Denn gerade mit Hilfe des Staates ist es möglich, in Bezug auf die Kleinbahnen jene ausgleichende Gerechtigkeit zu üben, wie sie bei der verschiedenen Verkehrsentwickelung der einzelnen Provinzen unabweislich erscheint. Wenn der Staat versagt und den Provinzen die Subventionirung von Kleinbahnen überlässt, so werden die verkehrsschwächeren und auch sonst ärmeren östlichen Provinzen nicht in der Lage sein, sich ein genügendes Netz von Kleinbahnen zu schaffen, während sie jetzt durch die Beihilfe des Staates dazu befähigt werden.

Es ist zuzugeben, dass das System der Subventionirung der Kleinbahnen ein sehr zusammengesetztes ist. Wie aus der neuesten Denkschrift des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten

hervorgeht, können die Kleinbahnen aus der Kreiskasse, aus der Provinzialkasse und aus der Staatskasse Beihilfen erhalten und ausserdem noch von den Gemeinden. Als Unternehmer werden bei den 27 Kleinbahnen genannt in 14 Fällen die Kreise, in 12 Fällen Aktiengesellschaften und in einem Falle eine Stadtgemeinde. Bei den 24 Kleinbahnen, für welche die Gewährung von Staatsbeihilfen in Aussicht genommen ist, sind als Unternehmer bezeichnet in 8 Fällen der Kreis, in 9 Fällen Aktiengesellschaften, in 5 Fällen Gesellschaften mit beschränkter Haftung, in einem Falle eine Privatperson und in einem Falle eine Gemeinde. In der Regel gewährt der Staat seine Beihilfe in ähnlicher Form wie die Provinz. Bei Aktiengesellschaften übernimmt er einen Theil der Aktien, in anderen Fällen gewährt er eine Geldsumme ohne Zinsverpflichtung mit der Bedingung eines Antheils am Reingewinn. Zuweilen gewährt er auch eine Zinsgarantie.

Ablehnungen auf Gewährung von Staatsbeihilfen sind bisher nur in zwei besonderen Fällen erfolgt und zwar gegenüber dem Kreis Schlawe, weil der Nachweis fehlte, dass das Unternehmen ohne staatliche Beihilfe nicht hätte zustande kommen können, und gegenüber dem Kreis Militsch, weil die Bahn bereits betriebsfähig hergestellt und ausgerüstet war, nachträgliche Gewährungen staatlicher Beihilfen für solche Bahnen aber grundsätzlich nicht genehmigt werden.

Von Wichtigkeit ist der Grundsatz, dass der Staat nur Beihilfen gewährt, wenn nachgewiesen wird, dass das betreffende Kleinbahnunternehmen ohne seine Hilfe nicht zustande kommen kann. Auch wenn dieser Nachweis geliefert wird, ist die Staatsregierung in der Lage, das Gesuch um Beihilfe abzulehnen. Im allgemeinen werden jedoch alle begründeten Anträge wohlwollend geprüft, namentlich wenn Kreis, Gemeinde und Grundbesitzer sich zu entsprechenden Beihilfen entschlossen und dadurch die Existenzberechtigung der Kleinbahn bekräftigt haben.

Die Eisenbahnen im deutschen Reichstage.

Ein Kenner des Eisenbahnwesens soll einmal gesagt haben, es sei eigentlich die grösste Keckheit des Menschengeschlechts, sich überhaupt der Eisenbahn anzuvertrauen. Dieser Ausspruch will offenbar die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes kennzeichnen und ist geeignet, die vorkommenden Unglücksfälle in einem milderen Licht erscheinen zu lassen. Im Reichstage wurde er bei Berathung des Etats des Reichseisenbahnamtes am 28. Februar vom Abg. Dr. Pachnicke zitirt. Man sei in Deutschland keinen Tag mehr davor sicher, beim Morgenkaffee in der Zeitung wieder einen Bericht über ein neues grosses Eisenbahnunglück zu finden. Die Verlustliste der vorjährigen Unglücksfälle gleiche der einer blutigen Schlacht.

Selbst wenn man sich auf den Standpunkt des Abg. Pachnicke stellt und von den Zeitungen aus beim Morgenkaffee die Dinge verfolgt, wird man zugestehen müssen, dass man es hier mit gewaltigen Uebertreibungen zu thun hat. Trotz der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes sind hier die Unfälle verhältnissmässig seltener als in einigen anderen Industriezweigen. Bei den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands waren im Jahre 1895/96 insgesammt rund 369 000 Arbeiter beschäftigt und bei den Unfällen wurden 2 505 Personen (0,67 %) verletzt, davon 725 tödtlich. Dagegen hatten nach der Unfallstatistik für 1895 aufzuweisen die Knappschaftsberufsgenossenschaft bei 431 000 Arbeitern 5 811 Verletzte (1,34 %), davon 915 tödtlich, die Brauerei- und Mälzereiberufsgenossenschaft 1,15 % Verletzte, die norddeutsche Holzberufsgenossenschaft 1,1 %, die Speditions-, Speicherei- und Kellereiberufsgenossenschaft 1,1 %, die nordöstliche Baugewerksberufsgenossenschaft 1,03 %. Ungünstiger war ferner die Zahl der Verletzten noch u. a. bei der schlesischen, nordöstlichen und süddeutschen Müllereigenossenschaft und bei der Tiefbauberufsgenossenschaft.

Der Abg. Pachnicke will nichts wissen von einem Vergleich der Unglücksfälle bei den Eisenbahnen in Deutschland mit denen in Frankreich und England, weil diese Vergleiche zu Gunsten der deutschen Verhältnisse ausfallen. Will er auch von dem obigen Vergleich nichts wissen, so zeigt er, dass er nicht die Absicht hat, sachlich zu urtheilen, sondern parteipolitisch zu plaidiren.

Im übrigen stellt sich der Vergleich für die Eisenbahnen noch sehr erheblich günstiger, wenn man sich vergegenwärtigt, dass inmitten des Eisenbahnbetriebes sich nicht nur die hunderttausende von Beamten und Arbeitern bewegen, sondern sozusagen alle Bewohner des Deutschen Reiches und dazu die Millionen von fremden Reisenden. In der That haben und bekunden diese Millionen tagtäglich zu den deutschen Eisenbahnverwaltungen ein festes und wohlerworbenes Vertrauen, das auch durch eine vorübergehende Anhäufung von Unglücksfällen nicht erschüttert werden kann.

* * *

In sachlicher und überzeugender Weise äusserte sich gegenüber den Ausführungen des Abg. Pachnicke der Präsident des Reichseisenbahnamtes Dr. Schulz, indem er gleichzeitig graphische Darstellungen über die Entgleisungen und Zusammenstösse auf deutschen Eisenbahnen in der Zeit von 1880—1897 auf den Tisch des Hauses niederlegen liess. Er wies darauf hin, dass von Reichswegen Maassregeln verlangt würden, um der Häufung von Eisenbahnunfällen, wie sie in der letzten Zeit vorgekommen, wirksam zu begegnen. Thatsächlich sei aber das, was in dieser Hinsicht von seiten des Reiches zur Zeit geschehen könne, bereits geschehen oder doch in die Wege geleitet.

„Die Unfallperiode begann — führt Präsident Schulz aus — mit dem Monat Juli 1897 und es wird deshalb von Interesse sein, das zweite Halbjahr 1897 mit früheren Zeiten zu vergleichen.

Worauf es dabei ankommt, das sind die sogen. Zugunfälle, d. h. die Zusammenstösse und Entgleisungen. Diese sind es gewesen, die die öffentliche Meinung in eine berechtigte Erregung versetzt haben, und in der That gewähren auch nur die Zugunfälle einen geeigneten Maassstab für die Beurtheilung der Sicherheit der Beförderung auf den Eisenbahnen. Der Abg. Dr. Pachnicke hat vorhin sehr grosse Unfallszahlen genannt; er hat dabei alles das mitgezählt, was wir Eisenbahner „sonstige Betriebsunfälle“ nennen, also z. B. die Verletzungen beim Wagenkuppeln, das Ueberfahren eines Fuhrwerkes, das Ueberfahren von Personen usw. Das sind alles sehr bedauerliche Ereignisse, die ja leider viel zu oft vorkommen, aber für die eigentliche Sicherheit der Beförderung ist ihre Anzahl nicht maassgebend. Uebrigens ist sie auch im letzten Jahre nicht grösser gewesen als früher. Was speziell die Zugunfälle betrifft, so ist festzustellen, dass die Zusammenstösse und Entgleisungen seit den letzten 15 Jahren auf den deutschen Eisenbahnen allmählich abgenommen haben. Auf 10 000 000 Zugkm entfielen durchschnittlich im ersten Jahrfünft 33 Zugunfälle, im zweiten 27, im dritten 22. Eine weitere Abnahme hat das Jahr 1896 gebracht mit 19. Nimmt man die zweiten Halbjahre, Juli bis Dezember, allein, so erhält man für 1895 die Verhältnisszahl 19,4, für 1896 18,2. Nun sollte man erwarten, dass sich für das zweite halbe Jahr 1897 eine sehr viel grössere Zahl ergeben müsste, aber das ist nicht der Fall, das zweite Halbjahr 1897 hat auf 10 000 000 Zugkm nicht mehr als 18,6 Entgleisungen und Zusammenstösse aufzuweisen. Ich bin weit davon entfernt, irgend

etwas beschönigen zu wollen, aber es verhält sich thatsächlich so. Die Anzahl der Zugunfälle hat im zweiten Halbjahre 1897 selbstverständlich im Verhältniss zum gestiegenen Verkehr, der Verkehr ist seit 1880/81 um mehr als das Doppelte gewachsen — also ich sage: die Anzahl der Zugunfälle hat im zweiten Halbjahre 1897 die älteren Durchschnittszahlen bei weitem nicht erreicht, sie ist auch nur wenig grösser gewesen, als im zweiten Halbjahre 1896.

Anders steht es allerdings mit der Anzahl der getödteten und verletzten Personen. Diese ist im zweiten Halbjahre 1897 leider beträchtlich höher gewesen als seit einer Reihe von Jahren. Es sind während der Monate Juli bis Dezember 1897 bei Zugunfällen zu Schaden gekommen: im Jahre 1895 209, darunter 21 Todte, 1896 198, darunter 13 Todte, 1897 aber 298, darunter 18 Todte. Das ist die höchst bedauerliche Thatsache.

Nicht in der Anzahl der Unfälle an sich liegt der Schwerpunkt, sondern darin, dass im letzten Halbjahre eine Reihe von Zugunfällen von besonders schweren Folgen begleitet gewesen ist. Wenn es umgekehrt wäre, wenn wirklich die Anzahl der Zugunfälle so gestiegen wäre, wie vielfach angenommen ist, so würde das auf den Betrieb der Eisenbahnen ein sehr ungünstiges Licht werfen. Die Folgen einer Entgleisung oder eines Zusammenstosses sind meist mehr oder weniger unabhängig von menschlicher Einwirkung, und so hat man auch bisher vergeblich versucht, für die auffällige Häufung schwerer Unfälle eine Erklärung zu finden. Aber desto nachdrücklicher mahnt die grosse Anzahl der getödteten und verletzten Personen, alles aufzubieten, um eine Verminderung der Anzahl der Zugunfälle herbeizuführen.

Die Eisenbahnverwaltungen und die Aufsichtsbehörde sind in dieser Beziehung auf das Eifrigste bemüht. Was das Reichseisenbahnamt betrifft, so hat es jeden einzelnen schweren Unfall eingehend untersucht, und zwar möglichst durch Entsendung eines Kommissars an Ort und Stelle. Wo wir Mängel fanden, haben wir sie verfolgt und, soweit das noch nöthig war, durch Benehmen mit den zuständigen Behörden auf Abhilfe hingewirkt. Ausserdem ist das Amt bestrebt gewesen, die gewonnenen Erfahrungen weiter zu verwerthen. Es hat geprüft, ob nicht die vom Bundesrath für das Eisenbahnwesen erlassenen allgemeinen Ordnungen, insbesondere die Betriebsordnung, in verschiedenen Punkten zweckmässig zu ergänzen und abzuändern seien. Wir haben entsprechende Vorschläge ausgearbeitet und haben sie mit Vertretern der meistbetheiligten Bundesregierungen mündlich berathen. Einige Regierungen haben auch ihrerseits Anregungen gegeben, und die Verhandlungen haben ein günstiges Ergebniss gehabt. Vor allem — das möchte ich betonen — ist die vollste Bereitwilligkeit zu Tage getreten, Maassregeln, von denen eine Erhöhung der Betriebssicherheit erwartet werden kann, ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt ins Leben zu rufen.

Zunächst sind es Ergänzungen der Signaleinrichtungen. Es wurde die Bestimmung verabredet, dass alle Einfahrtsignale mit Vorsignalen verbunden sein sollen. Ferner ist auf allen mit Kreuzungen und Ueberholungsgleisen versehenen Bahnhöfen die Aufstellung von Ausfahrtsignalen in Aussicht genommen. Dann wird für alle Bahnlinien mit dichter Zugfolge die Einführung der sogenannten Streckenblockirung beabsichtigt. Alle diese Signaleinrichtungen bestehen schon vielfach und haben sich bewährt; sie sollen jetzt aber durch die Betriebsordnung allgemein vorgeschrieben werden. Ausserdem ist noch die Einführung eines auch am Tage nach vorn sichtbaren Zugschlusssignales in Aussicht genommen.

Von grosser Bedeutung sind die Bestimmungen über die grösste zulässige Stärke der Züge. Bisher betrug die höchste zulässige Achsenzahl bei einem langsam fahrenden Güterzuge 150, bei einem Personenzuge ohne Rücksicht auf seine Geschwindigkeit 100. Künftig soll ein Güterzug in der Regel nicht mehr als 120 Achsen führen; die Stärke der Personenzüge soll von ihrer Geschwindigkeit abhängig sein und soll fallen von 80 Achsen bei langsamer Fahrt bis auf 40 Achsen bei einer Geschwindigkeit von mehr als 75 km in der Stunde. Von dieser Verminderung der Zugstärke ist eine Abnahme des Zerreissens der Kuppelungen zu hoffen. Es ist ferner zu erwarten, dass sie die Bewegung mit den Zügen auf den Stationen erleichtern und dass überhaupt eine grössere Regelmässigkeit des Betriebes dadurch erreicht werden wird. Sie bedingt aber die Doppelführung zahlreicher Züge, namentlich auch vieler Schnellzüge.

Wichtig ist endlich die angestrebte Verstärkung der Zugapparate an den Lokomotiven und Wagen. Immer grössere Anforderungen werden insbesondere an die Kuppelungen gestellt; sie sind gestiegen mit dem Eigengewicht der Wagen, mit dem Ladegewicht der Wagen, mit der Zugkraft der Lokomotiven, auch mit Einführung der Luftdruckbremsen. Eine Verstärkung der Kuppelungen ist daher nothwendig, aber sie bietet grosse Schwierigkeiten, weil die neuen Einrichtungen so getroffen werden müssen, dass sie mit den alten vorhandenen verbunden werden können. Ausserdem wird zugleich auf die Einführung einer selbstthätigen Kuppelungsvorrichtung hingearbeitet, damit die zahlreichen Unglücksfälle vermieden werden, die alljährlich beim Kuppeln der Wagen mit der Hand eintreten. Hierbei sind ganz ausserordentliche technische Schwierigkeiten zu überwinden, indess ist nach den Versicherungen technischer Autoritäten zu hoffen, dass neueste Versuche zum Ziele führen werden. Eine Vorlage an den Bundesrath ist fertig und wird ihm in diesen Tagen zugehen.

In einem gewissen Zusammenhang mit der Verhütung von Unfällen steht die Frage der Dienstdauer der Betriebsbeamten und hiermit wieder die Anzahl der Beamten. Die Vorwürfe, die man in dieser Beziehung den Eisenbahnverwaltungen gemacht hat, gehen nach meiner Ueberzeugung viel zu weit. Das Reichseisenbahnamt hat allerdings bei seinen Untersuchungen hier und da auch in Bezug auf die Anzahl des Personals und in Bezug auf die Dienstdauer Mängel gefunden. Diese Mängel aber waren überwiegend darauf zurückzuführen, dass die ausführenden Behörden die über die Dienstdauer bestehenden Vorschriften nicht richtig angewendet hatten. Immerhin bedürfen auch die Vorschriften der weiteren Fortbildung, und es ist deshalb eine Revision der darüber aufgestellten Grundsätze im Werke.

Das Reichseisenbahnamt hat in verschiedenen Fällen, wo es die mittelbare Veranlassung zu einem Eisenbahnunfall in einer Unzulänglichkeit von Bahnhofsanlagen fand, die betreffenden Eisenbahnverwaltungen zu einer beschleunigten Erweiterung dieser Bahnhöfe aufgefordert. Es ist ja anzuerkennen, dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen in dieser Beziehung schon seither grosse Summen verwendet haben, aber es wird doch im Interesse der Betriebssicherheit nothwendig sein, hier und da damit in einem noch etwas schnelleren Tempo vorzugehen, um die vorhandenen Bahnanlagen dem beträchtlich gestiegenen Verkehr anzupassen. Zugleich wird damit ein hauptsächlicher Grund zahlreicher Zugverspätungen beseitigt werden. Jede Zugverspätung ist eine Unregelmässigkeit und jede Unregelmässigkeit eine Gefahrquelle."

Im weiteren wies der Redner gegenüber dem Antrag des Abg. Dr. Pachnicke, der darauf hinzielt, dass Maassregeln getroffen werden sollen, um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen entsprechend zu erhöhen, darauf hin, dass gemäss Art. 43 der Reichsverfassung das Reich auf diese Frage keinen Einfluss nehmen könne, denn der gedachte Artikel spreche — was den baulichen Zustand betrifft — nur von der nöthigen Sicherheit, ganz abgesehen davon, dass das Reichseisenbahnamt in seiner gegenwärtigen Organisation gar nicht in der Lage sein würde, eine gründliche Revision der deutschen Eisenbahnen nach der Richtung vorzunehmen, ob ihr baulicher Zustand überall dem Verkehrsbedürfniss entspricht.

Anders liege die Frage der Zuständigkeit des Eisenbahnamtes in Bezug auf die Ausrüstung der Eisenbahnen mit Betriebsmitteln, denn das Reich habe — wie die Verfassung besage — dafür Sorge zu tragen, dass die Eisenbahnverwal-

tungen die Bahnen mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie es das Verkehrsbedürfniss erheische. Dieser Pflicht sei das Reichseisenbahnamt schon bisher nachgekommen, wenn nach seiner Ansicht eine Verwaltung mit der Beschaffung von Betriebsmaterial zurückblieb. Doch sei eine derartige Einwirkung immer schon deshalb schwierig, weil es sich dabei stets um die Beurtheilung einer künftigen Verkehrsentwickelung handle und dies ein sehr unsicherer Boden sei. In neuerer Zeit seien auch etwas zurückgebliebene Verwaltungen energisch bestrebt, ihr Betriebsmaterial so viel als nur angängig zu vermehren. Allerdings thue es die Vermehrung des Betriebsmaterials allein nicht, sondern es gehöre dazu auch die möglichste Beschleunigung des Wagenumlaufes. Auch in dieser Beziehung seien die Eisenbahnverwaltungen energisch bestrebt, durch Ausgestaltung des Güterzugsfahrplans, durch Einrichtung direkter Güterzüge usw. wirksame Abhilfe zu schaffen.

Diese mit strenger Sachlichkeit gegebene Auskunft verfehlte nicht, auf das Haus einen sehr guten Eindruck zu machen, was sich in lebhaften Beifallsäusserungen kund gab.

* * *

Anregend waren einige Bemerkungen des Abg. Grafen Stolberg, der zunächst die sehr geringe Kompetenz des Reichseisenbahnamtes gegenüber den Einzelstaaten daraus erklärte, dass dieses Amt geschaffen wurde, als der Uebergang der Eisenbahnen an das Reich geplant wurde. Durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen sei die Möglichkeit einer Tarifreform überhaupt erst gegeben worden. Graf Stolberg erachtete den allgemeinen Uebergang zu Staffeltarifen für das einzig Richtige. Ohne zu den ausgesprochenen Gegnern der Kanäle zu gehören, verkennt er doch nicht ihre Schattenseiten. An eine hinreichende Entlastung der Eisenbahnen durch die Kanäle, so dass Unglücksfälle vermieden werden, glaubt er nicht, denn diese Entlastung werde nur in den Sommermonaten stattfinden. Während im Winter die Kanäle zufrieren, würden die Bahnen nicht in der Lage sein, den auf sie eindringenden Verkehr zu bewältigen und Unglücksfälle noch weniger ausgeschlossen sein als jetzt.

* * *

Der Abg. Pachnicke ist — das kann man wohl nach seiner Ausführungen mit Bestimmtheit annehmen — ein Gegner des Staatsbahnsystems, trotzdem hielt er es aber nicht für angemessen, offen als solcher aufzutreten. Man darf darin eine werthvolle, wenn auch nur mittelbare Anerkennung der Staatsbahnverwaltung erblicken, die im grossen und ganzen genommen es doch dahin gebracht hat, dass die Anhänger des Privatbahnsystems darauf verzichten, die Beseitigung des Staatsbahnsystems zu beantragen. Aber sie bekämpfen es, freilich mit sehr schwächlichen Gründen.

So hielt sich der Abg. Pachnicke darüber auf, dass seit der Verstaatlichung der Eisenbahnen neue Hauptbahnen nicht errichtet, sondern nur ausgebaut, dass nur Nebenbahnen neu angelegt worden seien, obwohl doch der grösste Theil des gestiegenen Verkehrs auf die Hauptbahnen falle. Das ist ja ganz richtig, aber als die Verstaatlichung der Eisenbahnen durchgeführt wurde, waren die Hauptbahnen bereits gebaut. Was sollte diese zwecklose Bemängelung ?

Auch auf den Fiskalismus der Staatsbahnen kam der Abg. Pachnicke zu sprechen. Der Einfluss des Finanzministers auf die Verwaltung der Staatsbahnen sei ein übermässig grosser. Die Bilanz des Staatsbahnsystems sei ungünstig (?). Jedenfalls habe die Eisenbahnverwaltung für die ganze Familie zu sorgen, auch wenn ihre eigenen Verhältnisse darunter leiden. Die Verkuppelung der Betriebseinnahmen mit der allgemeinen Staatsverwaltung sei der eigentliche Schaden. Schon wiederholt ist an dieser Stelle jener Vorwurf gewürdigt worden. Ganz von der Hand weisen lässt er sich ja nicht. Aber der Vorwurf wird der preussischen Finanzverwaltung jedenfalls nicht gemacht werden können, dass sie die Eisenbahnverwaltung an Maassnahmen, welche zur Sicherung des Verkehrs nöthig waren, gehindert hätte. Wären die Eisenbahnüberschüsse von den Finanzministern für Zwecke verwendet worden, die mit dem allgemeinen Staatsinteresse nichts zu thun haben, so würde sich der jetzige Ansturm begreifen lassen. Aber man sollte doch bedenken, dass es sich auch hier um die Befriedigung unabweisbarer Staatsbedürfnisse handelte und dass die Finanzminister ohne Zweifel sehr gern auf die Eisenbahnerträgnisse verzichten würden, wenn ihnen Mittel zur anderweiten Deckung des Bedarfes zur Verfügung ständen. Genau dasselbe, was man jetzt der Finanzverwaltung zum Vorwurf macht, kann man — vielleicht mit grösserem Recht den städtischen Verwaltungen vorwerfen, so insbesondere der Stadt Berlin, in deren Verwaltung doch bekanntlich Gesinnungsgenossen des Abgeordneten Dr. Pachnicke die ausschlaggebende Rolle spielen.

Die Gasbeleuchtung ist mindestens ein ebenso dringendes Lebensbedürfniss wie die Eisenbahn und doch arbeitet die städtische Gasverwaltung Berlins mit einem Rohgewinn von 50 %, indem sie das Leuchtgas zu 16 ₰ für 1 cbm abgibt, während sie es zu etwa 8 ₰ selbst erzeugt. Im Jahre 1896/97 zog die Stadt Berlin aus ihren Gasanstalten nicht weniger als 4 300 000 ℳ Reingewinn, den sie für ihre Verwaltungszwecke verbrauchte.

Noch ganz andere Beispiele liessen sich anführen, wenn man auf die Geschäftsthätigkeit der grossen Privatverkehrsinstitute, die unter der Aegide der städtischen Verwaltungen arbeiten und an deren Erträgnissen die städtischen Verwaltungen zumeist reichlich partizipiren, eingehen wollte. Hier heisst es für die Stadtverwaltungen: Non olet! Den Regierungen aber wird daraus ein Vorwurf gemacht, wenn sie im Mangel anderweiter Mittel die Eisenbahnerträgnisse zur Befriedigung allgemeiner Staatsbedürfnisse in Anspruch nehmen.

Die übliche abfällige Kritik, die vom sozialdemokratischen Vertreter gegenüber den Statsbahnverhältnissen geübt wurde, enthielt lediglich eine Wiederholung desjenigen, was von jener Seite gewohnheitsmässig zur Diskreditirung der Staats- und Privatbetriebe vorgebracht wird. Neu war nur der geschmackvolle Hinweis, dass eine Besserung in unseren Eisenbahnverhältnissen erst dann zu erwarten sei, wenn einmal einem Hofzug ein Unfall widerfahre. Solange noch eine Arbeitszeit von 10 und 12 Stunden den Durchschnitt bilde, könne man die bisher vorgenommenen Kürzungen nur als den bescheidensten Anfang der Besserung bezeichnen. Man wolle den unteren Beamten das Recht der Koalition nicht gestatten und antworte allen Gesuchen mit Maassregelung, angeblich um der Gefahr vorzubeugen, dass der Verkehr durch einen Ausstand gestört werde, in Wirklichkeit, um das Hervortreten von Beschwerden über die Missstände zu verhindern. Vor allem möge die Eisenbahnverwaltung ihre Beamten so bezahlen, dass sie nicht Nebenerwerb treiben müssen. Nach den Klagen zu urtheilen, die man gelegentlich von den Angestellten der sozialdemokratischen Konsumvereine über niedrige Löhne und hohe Arbeitszeit hört, dürfte kein einziger Angestellter der deutschen Staatsbahnen geneigt sein, mit den sozialdemokratischen Angestellten zu tauschen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 577 vom 23. v. Mts. an die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 609 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, Begleitschreiben zum Protokoll der am 10./11. Dezember 1897 in Berlin abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses (abgesandt am 28. v. Mts.). (Die nächste Unterausschusssitzung soll am 26. April d. J. in Bozen stattfinden.)

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. März d. J. wird der 8. Nachtrag zu den vom deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern“ in Kraft treten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Infolge der aussergewöhnlich milden Witterung dieses Winters ist die Eisgewinnung vielfach hinter dem Bedarf erheblich zurückgeblieben, und es wird daher Eis in grösseren Mengen aus weiterer Ferne auch auf der Eisenbahn bezogen werden müssen. Bei der grossen wirthschaftlichen Bedeutung einer ausgiebigen Versorgung mit Eis hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zur Erleichterung dieses Bezuges genehmigt, dass für **Eis** in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni d. J. ein allgemeiner **Ausnahmetarif** für den ganzen Staatsbahnbereich zu den gleichen Sätzen eingeführt wird, wie sie nach dem Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien berechnet werden. Diese Maassnahme ist auch im Verkehr mit anderen Bahnen durchzuführen, die sich diesem Vorgehen anschliessen. Anderenfalls sind direkte Tarife mit solchen Bahnen nur nach Maassgabe des Bedürfnisses und auf Grund der Umkartirungssätze herzustellen. Den Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz ist hiervon mit dem Anheimgeben Mittheilung gemacht worden, für den Fall der Annahme des gleichen Tarifs die nachgeordnete Eisenbahnverwaltung zur Abgabe einer zustimmenden Erklärung an die geschäftsführende Verwaltung der in Betracht kommenden direkten Verkehre zu beauftragen. Die Eisenbahnkommissare sind ermächtigt worden, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen die Genehmigung zur Einführung gleicher Tarifermässigungen zu ertheilen. Für den Bereich der preussischen Staatseisenbahnen wird die Einführung des Ausnahmetarifs alsbald allgemein veranlasst werden.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahndirektionen mit Rücksicht auf das bevorstehende Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Aufhebung der Verpflichtung zur Bestellung von **Amtskautionen,** beauftragt, Vorbereitungen zu treffen, damit am 1. April die Einbehaltung weiterer Abzüge vom Diensteinkommen zur Ansammlung oder Verstärkung von Amtskautionen unterbleibt. Wegen der Rückzahlung der angesammelten Beträge und wegen Rückzahlung der Amtskautionen wird besondere Verfügung ergehen.

— Ueber die **Eisenbahntarifreformen** schreiben die „Berliner Polit. Nachr.“: „Wegen Vereinfachung der Personen- und Gepäcktarife schweben, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission mitgetheilt hat, bereits Verhandlungen zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen. Diese Verhandlungen bezwecken zugleich die möglichste „Ausgleichung“ der in Deutschland in dieser Hinsicht zur Zeit noch bestehenden Verschiedenheiten. Nachdem, wo immer ein besonderes Verkehrsbedürfniss darauf hinwies, bereits Verbilligungen der Tarife in weitem Umfange und in den verschiedensten Formen stattgefunden haben, erscheint eine allgemeine Verbilligung der Personentarife weder nothwendig noch zweckmässig, wie denn ja auch die Landesvertretung bisher die auf allgemeine Verbilligung der Personentarife abzielenden Anträge abgelehnt hat.

Was aber den Antrag Gothein auf allgemeine Ermässigung der Frachten für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate durch Versetzung dieser Güter aus Spezialtarif I in Spezialtarif II anlangt, so sind bekanntlich die Frachten für Getreide durch Ausnahmetarife planmässig überall da bereits ermässigt, wo dadurch die Konkurrenzfähigkeit des heimischen Getreides mit der Produktion des Auslandes gefördert wird; dies gilt namentlich von den Frachten nach den Seehäfen und nach den wichtigeren Stationen an der trockenen Grenze. Eine allgemeine Herabsetzung der Frachten für Getreide und Mühlenfabrikate aber würde eine ähnliche Wirkung üben, wie sie in vollkommenerer Form die einige Jahre lang eingeführten Staffeltarife übten, deshalb aber auch zu denselben Beschwerden führen, welche 1894 trotz des dadurch bedingten Einnahmeausfalles zu der Aufhebung jener Staffeltarife nöthigten. Während diese den Inlandsmarkt der Getreide und Mehl ausführenden Ostprovinzen Preussens erheblich erweiterten, beschwerten sie die Landwirthschaft und Müllerei der mittleren und westlichen Provinzen durch eine verschärfte Konkurrenz und zwar keineswegs allein des Inlandes. Diese Verschärfung der Konkurrenz wird nur um weniges durch die Verbilligung des Nahverkehrs gemildert, wie sie der Antrag Gothein in Aussicht nimmt. Zu den verkehrspolitischen Gründen, welche gegen diesen Antrag sprechen, treten somit verstärkend die allgemeinen politischen Rücksichten, welche in einer Zeit, deren Aufgabe die Ausgleichung der Interessengegensätze ist, gegen alle Maassnahmen ins Gewicht fallen, die, wie die Erfahrung lehrt, nur zu leicht zu einer Verschärfung der Interessengegensätze führen.“

— In seiner Ansprache zur Eröffnung des Provinziallandtages wies am 25. Februar d. J. Oberpräsident Graf Wilhelm Bismarck auch auf die **Fortschritte des Kleinbahnwesens in Ostpreussen** hin: „Der neue Etat bestrebt sich, in dankenswerther Weise durch Erhöhung der bisher gewährten Mittel für Chausseen und Kleinbahnen die Verkehrsverhältnisse innerhalb der Provinz zu fördern. Auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens, dessen Bedeutung für die Hebung des Verkehrs und des Wohlstandes in der Provinz von Ihnen wiederholt anerkannt ist, sind seit Ihrer letzten Tagung wiederholt erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Die Kleinbahnen Sensburg-Rastenburg-Drengfurt sind bis auf die Abnahme fertig gestellt. Die Erbauung der Kleinbahnen Tapiau-Podewitten, Tapiau-Kl. Scharlack und Tapiau-Friedland ist nahezu vollendet, an der Haffuferbahn sind die Arbeiten in lebhaftem Gange, und auch in anderen Kreisen schweben Verhandlungen über die Anlage solcher Bahnen, die schon in den nächsten Monaten greifbare Gestalt gewinnen dürften.“

— Zwischen Hohenrheinerhütte und Oberlahnstein (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.) **verschüttete** am 1. März Berggeröll die **Lahnbahn**. Der Verkehr wurde über Niederlahnstein geleitet.

— In Berücksichtigung einer bei den jüngsten Kammerverhandlungen in **Bayern** erfolgten Anregung nimmt die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen in Aussicht, über die „**dienstliche Inanspruchnahme des Eisenbahnpersonals**“ auf Grund der in der gegenwärtigen Winterfahrordnung bestehenden Verhältnisse Nachweisungen erstellen zu lassen, um sie im „Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der königlich bayerischen Staatseisenbahnen für 1897“ in entsprechender Zusammenfassung zu veröffentlichen.

— Nach den vorläufigen Festsetzungen betragen die **Einnahmen auf den sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat Januar d. J. im Personenverkehre 2 200 514 ℳ, d. s. 222 589 ℳ mehr als im gleichen Monat des Vorjahres, im Güterverkehre dagegen 5 199 900 ℳ, weniger 316 713 ℳ. Die Gesammteinnahmen, ausschliesslich der Einnahmen aus sonstigen Quellen, betragen hiernach 7 400 414 ℳ.

— In der Sitzung der pfälzischen Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen a/Rh. am 24. v. Mts. gab der Direktor der pfälzischen Eisenbahn, Geheimrath v. Lavale, eingehende Aufklärung über die grossen **Verkehrsstockungen im Herbste** und begründete sie einerseits mit dem starken Herbstverkehr an sich, andererseits mit der plötzlichen Zunahme des allgemeinen Verkehrs infolge des wirthschaftlichen Aufschwunges. Gleichzeitig sagte Herr von Lavale zu, dass zur Hebung des Fremdenverkehrs in der Pfalz die Einführung von Sonntagsfahrkarten zu ermässigten Preisen für gewisse Verkehrsbeziehungen geplant sei. Dagegen müsse man von der Einführung der Kilometerhefte absehen, da das pfälzische Eisenbahnnetz für sich allein zu klein sei, Preussen und die Reichseisenbahnen sich aber nicht anschlössen.

— In der diesjährigen Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute am 27. Februar zu Düsseldorf trat Ingenieur Schrödter-Düsseldorf in einem Vortrag über den **amerikanischen Wettbewerb in der Eisenindustrie und die Frachtenfrage** nachdrücklich für eine Herabsetzung der deutschen Eisenbahngütertarife ein. Schon 1897, so führte der Redner u. a. aus, hat Nordamerika Roheisen nach Europa geschickt und zwar in erheblichem Umfange. Durch den Unabhängigkeitskrieg wurde diese Roheiseneinfuhr unterbrochen und auch nicht wieder aufgenommen, weil England sich inzwischen durch die Anwendung der Steinkohle herrschende Stellung errungen hatte. Damals erlitt die amerikanische Eisenindustrie die erste Krise, aber die Erzeugung ging trotz jäher Rückschläge, die sich häufig wiederholten, reissend vor sich, so dass im vergangenen Jahre 9 807 123 t erzeugt wurden, und man in das neue Jahr mit einer Monatserzeugung von rund 1 000 000 t eingetreten ist. Grosse Ladungen an amerikanischen Schienen, Draht und Drahtfabrikaten sowie gusseisernen Röhren gehen nach südamerikanischen, australischen und ostasiatischen Ländern, amerikanische Schienen machen England in dessen

indischen Kolonien erfolgreichen Wettbewerb, in Liverpool und anderen englischen und belgischen Häfen geht fortwährend mehr amerikanisches Roheisen, Halbzeug u. a. ein. Auch in Hamburg und Ruhrort ist amerikanisches Roheisen, Bandeisen usw. aufgetaucht. Wir stehen hier vor einer Thatsache, die einen völligen Umschwung des Verhältnisses der alten Welt zur neuen bedeutet, so dass es sich wohl verlohnt, nach den Ursachen derselben zu fragen. Redner findet dieselben einmal in dem ungeheuren Erz- und Kohlenreichthum des nordamerikanischen Landes, dann in dem bedeutenden Herabgehen der dortigen Löhne, wofür er ein hochinteressantes Beweismaterial beibringt, hauptsächlich aber in den niedrigen Eisenbahn- und Kanalfrachten, die für Rohstoffe auf 0,8 ₰ und sogar 0,64 ₰ für 1 tkm und für Fertigfabrikate bis auf 1,2 ₰ heruntergehen. Angesichts solcher Thatsachen ist die Herabsetzung der deutschen Gütertarife zu einer akuten, bitteren Nothwendigkeit geworden. Davon hängt die Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie ab, die man hoffentlich erhalten wird, eingedenk des Spruches: „Kohle und Eisen beherrschen die Welt!“ In der nachfolgenden Erörterung stimmten verschiedene Redner diesen Ausführungen zu, u. a. auch die Landtagsabgeordneten Dr. Beumer und Bueck.

— Bekanntlich sind auch die Staatsbahnen verpflichtet, **Offiziere mit der Berechtigung zur Anstellung im Civildienst** anzunehmen, indessen haben die betreffenden Offiziere nur die gleiche Berechtigung wie die mit dem Versorgungsschein entlassenen Unteroffiziere, während bei der Post der Offizier nach einer bestimmten Probezeit und abgelegtem Examen eine seinem Bildungsgrad entsprechende Stellung erhält. Infolge der Gleichstellung der Offiziere und Unteroffizire bei der Bahnverwaltung ist den Offizieren der Eintritt in den Eisenbahndienst so gut wie unmöglich gemacht worden. Im Hinblick darauf, dass die Frage der Versorgung der früh verabschiedeten Offiziere ernsthafter hervortritt, wird in einem „Eingesandt“, der „Täglichen Rundschau“ der Vorschlag gemacht, Offiziere unter günstigeren Bedingungen als bisher im Stationsdienst anzustellen. In der Regel würden die Offiziere nach einer 6monatlichen Probezeit ausreichend erlernen können, was die Stationsvorsteher I. Klasse wissen müssen. Es ist sehr zu bezweifeln und im Interesse der Eisenbahnbeamten auch nicht zu wünschen, dass diese Anregung Unterstützung findet. In dem „Eingesandt“ der „Täglichen Rundschau“ war sie leider mit Anfeindungen der bisherigen Civilvorsteher grösserer Bahnhöfe verquickt.

— Am 18. und 19. März d. J. findet in Regensburg die **Generalversammlung des bayerischen Eisenbahnerverbandes** statt.

— **Personalnachricht.** Am 27. v. Mts. starb in Berlin nach langem schweren Leiden der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrath Anton, im 45. Lebensjahre. Der „Reichsanzeiger“ widmet dem Verstorbenen folgenden ehrenden Nachruf:

„Die preussische Staatseisenbahnverwaltung verliert in dem so früh Dahingeschiedenen einen hochbegabten, pflichttreuen und durch persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Beamten, der sich bei seinen Vorgesetzten, Mitbeamten und Untergebenen allgemeiner Beliebtheit erfreut hat. Im Jahre 1853 in Oels geboren, wurde er, nachdem er im Mai 1878 das Gerichtsassessorexamen bestanden hatte, in demselben Jahre zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen, welcher er seitdem bis zu seinem Ableben in verschiedenen Stellungen angehört hat. Am 7. Februar 1895 wurde er in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten einberufen und durch allerhöchste Bestallung vom 11. März 1895 zum Geheimen Regierungs- und vortragenden Rath ernannt. Seine amtliche Thätigkeit war vorwiegend der Bearbeitung von Personalangelegenheiten gewidmet, wobei er es verstanden hat, neben Schärfe und Klarheit in der Auffassung und grosser Gründlichkeit ein hohes Maass von Gerechtigkeitsgefühl mit grossem Wohlwollen für die Beamtenschaft zu vereinigen. Sein Andenken wird ein gesegnetes sein.“

— Das bisher vom kürzlich verstorbenen Ministerialrath des königlichen Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeussern Dr. von Rumpler in München bearbeitete Referat über die pfälzischen Eisenbahnen ist dem Legationsrath von Lössl übertragen worden.

Deutsche Kolonien.

— Die „Deutsche Bauzeitung“ schreibt:

„In dem Berichte über die letzte Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin ist bereits (vergl. Nr. 9 S. 139 d. Ztg.) der Vortrag erwähnt, den Herr Geh. Regierungsrath Schwabe über die von ihm geplante, nunmehr von Offizieren und Mannschaften der Eisenbahnbrigade in der Ausführung begriffene **Feldbahn Swakopmund - Otyimbingwe** gehalten hat. Der Vortragende erwähnte dabei, dass für die Wahl der Linie südlich des Swakopflusses vorzugsweise der Umstand bestimmend gewesen sei, dass bis jetzt nur von diesem Theile des Schutzgebietes eine eingehendere Karte mit Höhenangaben vorhanden ist, welche die Aufstellung des Entwurfes und Kostenanschlages ermöglichten.

Mit Rücksicht auf die gebirgige Beschaffenheit des Landes waren übrigens die für die Ausführung der Bahn bestimmten Beamten mit Weisungen versehen, beide Linien südlich und nördlich des Swakopflusses zu untersuchen, vergleichende Kostenanschläge aufzustellen und dann die bauwürdigste Linie zu wählen.

Die Kolonialabtheilung, die Bauschwierigkeiten der Bahn unterschätzend, hat von dieser allgemein üblichen und in einem noch so wenig bekannten Lande doppelt nothwendigen Vorsichtsmaassregel Abstand genommen und das Feldbahnkommando angewiesen, ohne weitere Untersuchungen über die Wahl der Linie sofort mit dem Bahnbau auf dem nördlichen Ufer des Swakop zu beginnen. Wie von jedem Landeskundigen, der nur einmal den Khanfluss mit seinen hohen Felsufern passirt hat, vorausgesehen und befürchtet wurde, haben sich nunmehr bei Ueberschreitung dieses Flusses aussergewöhnliche Schwierigkeiten gezeigt. Ein soeben aus dem Schutzgebiet zurückgekehrter Ansiedler, welcher die Baustelle am Khanfluss besichtigte, berichtet nämlich, dass es zwar gelungen sei, die Bahn in die Schlucht des Khanflusses hinab-, aber erst nach 5 km Länge am jenseitigen Ufer wieder hinaufzuführen, und dass somit das Gleis in dieser Ausdehnung im Flussbett verlegt werden müsse.

Diese Lösung kann wohl nur als eine vorläufige angesehen werden. Selbst wenn man von einer Gefährdung des Zuges durch plötzlich eintretendes Hochwasser absieht, würde doch darauf gerechnet werden müssen, dass durch die Baumstämme, Felsblöcke usw. mit sich führende Wassermenge das im Flussbette liegende Gleis unterspült und fortgerissen wird. Die Wiederherstellungsarbeiten würden aber mit einem grossen Zeit- und Kostenaufwande verbunden sein, weil der Khanfluss inmitten der etwa 80 km breiten, vollständig unbewohnten Hamiabwüste fliesst.“

Wir geben diese Mittheilung wieder, ohne für ihre Richtigkeit irgend welche Gewähr übernehmen zu wollen.

Wie weiter mitgetheilt wird, ist unter den beim Bahnbau beschäftigten Europäern ein mit Darmblutungen verbundenes typhöses Fieber ausgebrochen, das schon eine Reihe Opfer gefordert hat. Aus Kapstadt sind mit dem letzten Dampfer weitere weisse Arbeiter in Swakopmund angekommen.

Oesterreich-Ungarn.

— Mittelst Erlasses des Eisenbahnministers vom 17. Januar d. J., betreffend **Durchführungsvorschriften zur neuen Exekutionsordnung,** werden die Eisenbahnverwaltungen auf die gegenüber den geltenden Vorschriften der neues Gesetzesstellen und insbesondere auch auf die Bestimmungen in den §§ 291 und 292 der Exekutionsordnung aufmerksam gemacht, wonach die wegen einer Körperverletzung (auf Grund des Haftpflichtgesetzes oder des bürgerlichen Gesetzbuchs) zu entrichtenden Geldrenten der Exekution im allgemeinen nur insoweit unterliegen, als der Jahresbezug die Summe von 500 fl. übersteigt und in dem Falle, wenn wegen eines Anspruchs auf Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhalts auf solche Renten Exekution geführt wird, nur die Hälfte der obigen Summe, sohin der Betrag von 250 fl. der Exekution entzogen ist.

— **Niederösterreichische Lokalbahnen.** Der Eisenbahnausschuss des niederösterreichischen Landtages beantragte, eine Reihe von theils normal-, theils schmalspurigen Bahnen durch Garantieübernahme für einen Theil des Anlagekapitals oder durch Uebernahme von Stammaktien zu fördern, und zwar die normalspurige Lokalbahn von Stockerau nach Absdorf durch Uebernahme von 40 000 fl. in Stammaktien, die normalspurige Lokalbahn von Gänserndorf nach Pyrawarth, Gaunersdorf durch Garantie der 4 % Verzinsung von 530 000 fl., die normalspurige Lokalbahn von Stammersdorf nach Auersthal durch Zinsengarantie für 560 000 fl., die normalspurige Lokalbahn von Waidhofen a. d. Thaya nach Zlabings durch Uebernahme von 200 000 fl. Stammaktien und die Schmalspurbahn von Gmünd nach Litschau mit einer Abzweigung nach Heidenreichstein durch Garantieübernahme für 910 000 fl. Die Anträge des Eisenbahnausschusses wurden vom Landtage angenommen.

— Ein „praktischer Eisenbahnmann“ gibt in einer Zuschrift an das „Neue Wiener Tageblatt“ dem Zweifel Ausdruck, ob die neuen Vorschriften über die Eintheilung der **Dienst- und**

Ruhezeit der Angestellten des äusseren Dienstes auf die Erhöhung der Sicherheit den erwarteten günstigen Einfluss nehmen werden. Vor allem wird darauf hingewiesen, dass das Personal mit der neuen Diensteintheilung vielfach unzufrieden sein dürfte, obwohl der Bedienstete bisher durch 24 Stunden am Platze sein musste, wird er es doch, nach Ansicht jenes Fachmannes, im allgemeinen vorziehen, 24 Stunden im Dienste und dann 24 Stunden völlig frei zu sein, als wenn ihm die Zeit in 12- oder 16stündige Perioden zerschnitten wird, die er oft nicht verwerthen kann. Ein Umstand, der gleichfalls nicht ausser Acht gelassen werden sollte, sei, dass öftere Uebergabe des Dienstes von einer Person auf die andere die Wahrscheinlichkeit von Unfällen vermehre.

— Die provisorischen **Einnahmenausweise** des abgelaufenen Jahres schlossen bei der garantirten Linie der **österreichischen Nordwestbahn** mit einer Mindereinnahme von 411 242 fl., bei der **Elbethalbahn** mit dem relativ kleinen Minus von 32 682 fl. Es gilt als wahrscheinlich, dass die Mindereinnahme der Elbethalbahn durch die definitiven Abrechnungen, welche noch für die letzten Monate ausstehen, verschwinden wird. Die garantirte Linie dürfte in diesem Jahre die Staatsgarantie mit einem namhaften Betrage in Anspruch nehmen, während im Vorjahre den Aktionären aus dem Erträgnisse des Stammnetzes über die Zinsgarantie hinaus noch ein Betrag von 142 693 fl. verblieb. Die Ausgaben haben bei beiden Netzen auch im abgelaufenen Jahre eine steigende Tendenz bekundet.

— Die Vertretung der Stadt Wien ist am 15. Februar beim Eisenbahnministerium um die **Konzessionirung mehrerer elektrischer Strassenbahnlinien in Wien** eingeschritten. Das Eisenbahnministerium hat seine Bereitwilligkeit erklärt, die nachgesuchte Konzession für die projektirten Kleinbahnen an die Gemeinde Wien auf die Dauer von 90 Jahren zu ertheilen und zugleich die beschleunigte Behandlung dieser Angelegenheit in Aussicht gestellt.

Das Konzessionsgesuch bezieht sich nicht auf die Konzessionirung eines umfassenden Netzes von elektrischen Strassenbahnen, sondern lediglich auf die 2 Linien, welche im vorigen Jahre als Verbindungen zur Ausstellung projektirt waren, mit gewissen Varianten und Modifikationen.

— Der Eisenbahnminister Dr. von Wittek und mehrere Funktionäre des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektion Wien besichtigten den in Wien ausgestellten **Fahrkartendruck- und Kontrolapparat**, wie solcher bei der französischen Nordbahn in praktischer Verwendung steht (vergl. Nr. 16 S. 265 d. Ztg.). Der Minister äusserte sich in anerkennendster Weise über die sinnreiche und praktische, dabei so einfache Funktionirung der Maschine, deren Erprobung für die österreichischen Staatsbahnen er in Aussicht stellte. Ebenso haben auch Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Apparat besichtigt und soll eine Abordnung der ungarischen Staatsbahnen zu gleichem Zwecke nach Wien entsendet werden.

— **Der Eisenbahnunfall bei Seekirchen vor Gericht.** Am 31. Juli v. J. entgleiste ein von Salzburg abgelassener Zug bei Seekirchen infolge Schadhaftigkeit des Bahndammes. Der Bahnassistent, welcher an diesem Tage in Seekirchen den Dienst versah, wurde wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens vor dem Landesgerichte Salzburg angeklagt. Es wurde ihm zur Last gelegt, dass er ein ihm zugekommenes Telegramm in betreff der Schadhaftigkeit des Bahndammes nicht dem Bahnmeister in Seekirchen ausgehändigt, somit durch eine Unterlassung in seinem Dienste die Entgleisung des Zuges herbeigeführt habe, durch die der Maschinenführer getödtet und 5 Personen des Zugbegleitungspersonales schwer verletzt wurden.

Der Vertheidiger des Angeklagten hatte bereits vor der Verhandlung eine Eingabe an das Gericht gemacht, in welcher er die Zuziehung von Aerzten für die Verhandlung begehrte, und zwar zum Zwecke der Prüfung, ob mit Rücksicht auf die lange Dienstzeit die Schlaftrunkenheit und physische Ermüdung des Angeklagten nicht derartig gross war, dass dadurch eine Aufhebung der Willenskraft und des Bewusstseins erfolgt war. In der Eingabe wird nämlich ausgeführt, dass vom 26. Juli 1897, 8 Uhr Morgens, bis zum 31. Juli v. J. früh der Zeit, wo der Unfall erfolgte, also in 113 Stunden, der Angeklagte 82 Stunden den Dienst versah und nur 31 Stunden Ruhe hatte. In der Eingabe wird auch darauf hingewiesen, dass bei einigen früheren Prozessen über dasselbe Beweisthema Sachverständige zugezogen wurden. Thatsächlich hatte auch das Salzburger Gericht für die Verhandlung diesem Antrage der Vertheidigung Folge gegeben und 2 Sachverständige vorgeladen.

Der Angeklagte bestritt in der Verhandlung, dass ihn eine Schuld an dem Unfall treffe. Er habe den Bahnmeister sofort nach Erhalt des Telegrammes verständigen wollen. Allein er habe ihn, da sich derselbe auf dem Kontrolgange befand, nicht gefunden. Infolge der Ueberbürdung mit Arbeit habe er später die Zustellung des Telegrammes übersehen. Zur Zeit der Katastrophe war er ununterbrochen 34 Stunden im Dienste. Er sei seit dem 28. Juli v. J., seit welchem er 82 Stunden diesen Dienst versah, so abgespannt gewesen, dass sein Gedächtniss infolge der Ueberarbeit und der Aufregung durch das Unwetter gelitten hatte.

Das Gutachten der Sachverständigen ging dahin, dass nach ihrer Ueberzeugung das Unglück hätte verhütet werden können, wenn der Bahnmeister von der Depesche hätte Kenntniss erlangt. Die Sachverständigen maassen in ihrem Gutachten dem Angeklagten nicht das ausschliessliche Verschulden der Nichtverständigung des Bahnmeisters zu und gaben zu, dass er überbürdet gewesen sei.

Nun sollten die ärztlichen Sachverständigen ihr Gutachten abgeben. Da erhob sich der Staatsanwalt zu der Erklärung, dass er auf Grund der Ergebnisse des Beweisverfahrens die erhobene Anklage nicht weiter aufrechthalten könne und die Klage zurückziehe.

Der Gerichtshof verkündete sodann den Freispruch des Angeklagten.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Ein Frachtgeber hatte in einer ungarischen Station 117 Stück Fettschweine zur Verfrachtung nach St. Marx (Wien) aufgegeben. Diese Mastschweine wurden in 3 Wagen der ungarischen Staatseisenbahnen verladen und die Wagen von dem Absender selbst besandet, bespritzt und deren Tröge mit Wasser versehen. Eine Thierbegleitung wurde von der Bahn zwar verlangt, aber vom Absender nicht beigestellt. Die in 2 Wagen verladenen Schweine kamen in Wien in bestem Zustande an, während die in dem 3. Wagen verladenen Schweine infolge eines unterwegs eingetretenen Wagengebrechens und deshalb erfolgter Umladung erst einen Tag später anlangten. Bei dieser bahnseitig vorgenommenen Umladung unterliess es die ungarische Station, trotz der damals herrschenden enorm hohen Temperatur, bei dem Wagen, in welchen die Umladung erfolgte, die vom Absender beim alten Wagen beobachteten Vorsichtsmaassregeln anzuwenden, nämlich den Wagen zu besanden, zu bespritzen und dessen Tröge mit Wasser zu versehen. Bei der Uebernahme dieses letzten Wagens ergab sich, dass 9 Fettschweine verendet waren. In dem damals von der Bestimmungsstation aufgenommenen Thatbestandsprotokoll wurde Stickfluss infolge Lungenödems als Ursache des Verendens der Schweine bezeichnet. Der Versender verklagte die Endbahn auf Bezahlung des Betrages von 500 fl. und begründete die Klage damit, dass ein Verschulden der Bahn vorliege (§ 77 Eisenbahnbetriebsreglement, Schlussabsatz), indem sie es unterliess, bei der Umladung der Schweine die vom Absender getroffenen Vorsichtsmaassregeln zu beobachten. Es gleiten nämlich in einem nicht besandeten Wagen die Schweine aus und da sie sich zufolge ihres Körpergewichts auf glattem Boden nicht erheben können, werden sie von den anderen im selben Wagen befindlichen Schweinen getreten und hierdurch sowie dadurch, dass die anderen Schweine auf die darniederliegenden hinauffallen, erdrückt. Dazu kommt noch, dass die Schweine bei der enorm hohen Temperatur auf dem Transport nicht getränkt wurden und dass sie ferner zufolge des der Bahn zuzuschreibenden Verschuldens einen Tag länger auf dem Transport waren als die anderen, in den ersten beiden Wagen verladenen Schweine, die wohlbehalten angekommen sind.

In der Begründung des Urtheils der zweiten Instanz wird darauf hingewiesen, dass die verklagte Gesellschaft allerdings gemäss § 77 Ziffer 5 des Eisenbahnbetriebsreglements für den Schaden, welchen der Kläger durch das Ersticken von 9 Mastschweinen während des Transportes auf der Bahn erlitt, nicht haften würde, sofern ein solches Verenden aus der mit der Beförderung von Mastschweinen bei einer enorm hohen Temperatur für diese Thiere verbundenen besonderen Gefahr entstehen kann, dies aber nur bis zum Nachweise des Gegentheils, dass nämlich das Verenden nicht aus der betreffenden Gefahr entstanden ist. Diesen Nachweis des Gegentheils fand das Oberlandesgericht erbracht und musste das Gericht das Verenden der Thiere auf ein Verschulden der Bahn zurückführen, weil die verklagte Bahnunternehmung dem Kläger gegenüber zur Sorgfalt verpflichtet war und nach der klaren Vorschrift des Art. 282 (§ 271 des ungarischen) H.-G.-B. die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes anzuwenden hatte, weil aber eine solche Sorgfalt gewiss nicht da vorhanden ist, wo die Leute der betreffenden Bahnunternehmung, trotzdem sie bei der Umladung der Schweine die Besandung usw. des unbrauchbar gewordenen ursprünglichen Transportwagens sahen, trotzdem sie die enorm hohe Temperatur, welche damals herrschte, fühlten und trotzdem sie den durch eine Ereignung im Bahnverkehr nothwendig gewordenen längeren Verbleib der Thiere auf dem Transport erkennen mussten, für die auf sich allein angewiesenen, äusserst schwerfälligen Thiere nicht einmal das thaten, was bei der vorausgesetzten halb so langen und ungestörten Transportdauer für sie vom Absender gethan worden war und

was nach dem Ausspruche der Sachverständigen ohne grobe Pflichtverletzung nicht unterlassen werden durfte.

Die von beiden Parteien zugezogenen Sachverständigen haben ihr Gutachten im wesentlichen wie folgt abgegeben: Eine gesetzliche Verpflichtung zur Besandung von Wagen, in denen Fettschweine transportirt werden, bestehe nicht, es sei aber eine grobe Pflichtverletzung eines jeden Viehkommissionärs und eines jeden Versenders von fetten Schweinen, die Besandung zu unterlassen, da bei Nichtbesandung des Wagens die Schweine infolge der Glätte des Bodens und der bei jedem Transport unvermeidlichen Erschütterung ausgleiten, sich nicht erheben können und von den anderen darauffallenden Schweinen erdrückt werden. Zur Tränkung der Schweine war die Bahn auch ohne besonderen Wunsch der Partei verpflichtet und zwar mit Rücksicht auf die Bestimmung des Tarifs, wonach die Eisenbahn, wenn kein Begleiter beigegeben ist, die doppelte Gebühr für das Tränken einzuheben berechtigt ist. Bei Verfrachtung von Schweinen werde eine Thierbegleitung in den seltensten Fällen beigegeben. Diese Thierbegleitung erscheine auch, wenn der Wagen gehörig besandet, bespritzt und dessen Tröge mit Wasser versehen sind, nicht nothwendig, insbesondere nicht bei den schnell verkehrenden Viehzügen, wie im vorliegenden Falle, dies um so weniger, als der Begleiter während der Fahrt sich im Viehwagen nicht aufhalten kann, da die Schweine, ebenso wie in diesem Falle, in den Doppeletagewagen befördert werden, in welchen für den Thierbegleiter kein Raum ist. Es sei daher Pflicht der Bahn, sofern durch deren Verschulden die Umladung von einem besandeten in einen nicht besandeten Wagen vorgenommen wird, die Besandung selbst vorzunehmen. Es wäre daher auch eine eventuelle Thierbegleitung nicht verpflichtet gewesen, die Besandung des Wagens selbst vorzunehmen, weil die Partei durch die einmalige Besandung ihrer Verpflichtung Genüge geleistet hat und der Thierbegleiter lediglich die Besandung von der Bahn hätte verlangen können. Da eine Begleitung nicht nothwendig ist und die Besorgung der Versandung des neuen Wagens der Bahn obliege, so könne gefolgert werden, dass die Nichtbeistellung der Thierbegleitung mit dem Verenden der 9 Mastschweine in keinem ursächlichen Zusammenhange stehe. Es sei vielmehr mit grösster Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass die Unterlassung der Besandung und Bespritzung des neuen Wagens, das Nichtversehen desselben mit Wasser und die Unterlassung der Tränkung der Thiere bei so enorm hoher Temperatur das Verenden der Schweine herbeigeführt haben. Das Handelsgericht Wien hat dem Klagebegehren stattgegeben und bestätigte das Oberlandesgericht Wien die Entscheidung der ersten Instanz.

— **Projektirte Verbindungsbahn Gran (Esztergom) - Párkány-Nána.** Die Direktion der Budapest-Almás-Füzitöer Eisenbahn hat den Beschluss gefasst, ihre von Budapest aus am rechten Donauufer parallel zur Hauptlinie Budapest-Kelenföld-Bruck a/L. der ungarischen Staatsbahnen und deren am linken Donauufer liegenden Hauptlinie Budapest-Marchegg führende Betriebslinie von Gran aus mit Benutzung der Marie Valerie Donaubrücke nächst Gran mit der Station Párkány-Nána zu verbinden. Zur Herstellung dieser Verbindung ist eine den Bereich der Stadt Gran mit Benutzung entsprechender Strassenzüge durchschneidende, im Anschluss an den Bahnhof Gran der eingangs genannten Linie auf das jenseitige Donauufer zum Anschluss an die Station Párkány-Nána führende normalspurige Linie für den Personen- und Frachtenverkehr in Aussicht genommen, deren politisch-administrative Begehung nunmehr vom ungarischen Handelsminister angeordnet wurde. Nach Fertigstellung dieser Verbindungslinie wird der derzeit über die Umwege über Pressburg (Pozsony) und Budapest führende Wechselverkehr zwischen den nördlichen und südlichen Gebieten Ungarns durch Herstellung eines durch die Anschlussbahnen vermittelten radialen Linienzuges wesentlich verkürzt, und es werden der Kohle aus den Dorogher, Tokóder und Graner Revieren sowie den Nyereg-Ujfaluer Cementprodukten gegen Norden, ferner den oberungarischen Waldprodukten gegen Süden neue Absatzgebiete eröffnet werden. Die durch diese Linie hergestellte Verbindung zwischen den beiden parallel zur Donau führenden Hauptlinien Budapest-Wien der ungarischen Staatsbahnen ist zur Vermeidung der Umwege über Budapest und Pressburg von eminenter Bedeutung für eventuelle wechselseitige Entlastung einzelner Theilstrecken dieser beiden Linien.

— **Projektirte Lokalbahn Oedenburg (Sopron) - Güns (Kószeg).** Der ungarische Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der von den Interessenten der Komitate Oedenburg und Eisenburg (Vas) projektirten Lokalbahn Oedenburg-Güns angeordnet. Die projektirte Linie wird als Sehne des die Stationen Oedenburg und Güns bezw. Steinamanger (Szombathely) verbindenden Bogens der Südbahnlinie Oedenburg-Steinamanger-Kanizsa (die derzeit kürzeste Verbindung zwischen dem Knotenpunkte Steinamanger und Wien) vermitteln und ist ferner berufen, die Verproviantirung der an der Südbahnstrecke Wien-Wr.-Neustadt gelegenen Städte und Ortschaften, sowie zu jener von Wien zu kontribuiren, als auch die Exploitation der von ihr berührten Braunkohlenreviere zu ermöglichen.

— **Projektirte Lokalbahn Margitta-Szilagy-Somlyó.** Die Interessenten der Komitate Bihar und Szilagy haben den Beschluss zum Ausbaue der projektirten Lokalbahn Margitta-Szilagy-Somlyó gefasst. Die Kosten dieser 46 km langen, als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden Linie sind mit 1 480 000 fl. bemessen, und wurde mit dem Budapester Bankverein diesbezüglich bereits ein Finanzirungsvertrag abgeschlossen.

— Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die **Erweiterung der beiden Bahnhöfe der Station Miskolcz**, und zwar sowohl durch Ausdehnung der äusseren Bahnhofplätze, als auch durch Vermehrung der Hochbauten beschlossen. In den einen dieser Bahnhöfe mündet die Hauptlinie Budapest-Hatvan-Miskolcz-Kaschau (Kassa), in den anderen die Hauptlinie Püspök-Ladány-Debreczen-Miskolcz, ferner die Linie Fülek-Miskolcz der ungarischen Staatsbahnen und die in ihrem Betriebe stehende Lokalbahn Miskolcz-Torna ein. Ausser den vorbenannten Linien steht die Einmündung der projektirten Lokalbahn Miskolcz-Alsó-Hámor bevor.

— **Gemeinde- und Bahnärzte.** Aus Gyoma wurde dieser Tage gemeldet, der Minister des Innern habe anlässlich eines konkreten Falles die prinzipiell bedeutsame Entscheidung gefällt, dass die Stellen von Gemeinde- und Bahnärzten inkompatibel seien. Wie die „Bud. Korr." von verlässlicher Seite erfährt, ist diese Mittheilung vollkommen unbegründet. Thatsache ist nur, dass der Minister des Innern in dem erwähnten (Gyomaer) Falle den Beschluss des Verwaltungsausschusses des Komitats, welcher gegenüber dem Beschlusse der Gemeinderepräsentanz die Kompatibilität zwischen den beiden Stellen aussprach, annullirt hat, doch nur aus dem Grunde, weil zur Beschlussfassung in diesem Falle in zweiter Instanz nicht der Verwaltungsausschuss, sondern die Generalversammlung des Munizipiums berufen gewesen wäre. Dieser Sachverhalt lässt die an die obige Mittheilung geknüpften Folgerungen als gegenstandslos erscheinen.

— **Personalnachrichten.** In den letzten Tagen sind zwei verdienstvolle österreichische Eisenbahnveteranen verstorben und zwar der Staatsbahndirektor in Linz, Regierungsrath Kubik sowie der pensionirte Generalsekretärstellvertreter der österreichischen Südbahn, Regierungsrath Träger von Rhonhof. Im Amtsblatt der k. k. Staatsbahndirektion Linz wird dem erstgenannten Verstorbenen von dem Leiter der Staatsbahndirektion folgender Nachruf gewidmet: Eine tückische Krankheit hat den Herrn k. k. Regierungsrath und Staatsbahndirektor Josef Kubik vorzeitig dahingerafft. Von kleinen Anfängen ausgehend, hat der Verstorbene seine ganze Dienstzeit im exekutiven Eisenbahndienste und den grössten Theil hiervon in Linz oder in den zum gegenwärtigen Bezirke der Staatsbahndirektion Linz gehörigen Stationen zugebracht. Durch Thatkraft, Pflichttreue und unermüdliche Hingebung an den Dienst erreichte er die einflussreiche Stelle eines Staatsbahndirektors, in welcher Herr Regierungsrath Kubik allen seinen Untergebenen ein leuchtendes Vorbild gewissenhaftester Pflichterfüllung bot und durch sein allgemein aneiferndes Beispiel und durch seine stets wachende Fürsorge die Ordnung und Sicherheit des Betriebes aufs wirksamste förderte. Mit der gebotenen Strenge im Dienste wusste Herr Regierungsrath Kubik das Wohlwollen für jeden einzelnen Bediensteten glücklich zu vereinen, wodurch er sich das Vertrauen und die Anhänglichkeit derselben erwarb. Ein gesegnetes Andenken ist dem Herrn Regierungsrath Kubik immerdar gesichert!

Belgien.

— Der „Voss. Ztg." wird aus Brüssel unterm 28. v. Mts. geschrieben: „Die **Vereinfachung und Verbilligung der Fahrpreise für die Personenbeförderung**, insbesondere für die weniger bemittelten Volksschichten auf den belgischen Eisenbahnen wird immer mehr durchgeführt. Für Schnellzüge und Personenzüge ist heute der Fahrpreis der gleiche; jeder Reisende kann jeden beliebigen Eisenbahnzug ohne Preiserhöhung benutzen. Nur bei der Benutzung der internationalen Eilzüge wird ein Zuschlag erhoben. Alle Hin- und Rückfahrkarten haben fortan 48 Stunden Gültigkeit. Die I. Wagenklasse wird jetzt auf den belgischen Bahnen im inländischen Verkehr abgeschafft, so dass es nur 2 Wagenklassen gibt. Bei den durchgehenden internationalen Eilzügen bleibt selbstverständlich die I. Wagenklasse erhalten. Wer im Inlande noch bequemer fahren will, der kann gegen Zahlung eines Zuschlages die Luxuswagen der internationalen Schlafwagengesellschaft benutzen, die nach der Abschaffung der I. Wagenklasse ermächtigt worden ist, auf den Hauptlinien ihre Wagen den Zügen anzuschliessen. Das ganze Reisen ist durch

alle diese Maassnahmen wesentlich vereinfacht und die erfolgte Herabsetzung der Fahrpreise der III. Klasse hat zur Hebung des Verkehrs wesentlich beigetragen. Die belgischen Staatsbahnen haben wachsende Mehreinnahmen zu verzeichnen und bewähren die alte Erfahrung, dass je billiger und bequemer gereist werden kann, um so mehr gereist wird.

Vereins-Ausland.

— Aus Rom meldet die „Pol. Korr.“: Das Gesetz über die **Verstaatlichung der Schweizer Eisenbahnen** bedingt einige Veränderungen im Vertrage über den Gotthardtunnel, der zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland geschlossen worden ist. Man gibt sich der Ueberzeugung hin, dass Italien und Deutschland in dieser Angelegenheit übereinstimmend vorgehen werden. Ebenso hält man an der Zuversicht fest, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz den Bau der Simplonbahn weder gefährden noch verzögern werde.

— **Dreissigste Sitzung des Komitees der sibirischen Eisenbahn.** In der am 10./22. Dezember v. J. unter dem persönlichen Präsidium Sr. Majestät des Kaisers abgehaltenen vereinigten Sitzung des Komitees der sibirischen Eisenbahn und des Oekonomiedepartements des Reichsraths wurde u. a. der Bericht des Ministeriums der Verkehrsanstalten über den Erfolg und den Fortgang des Baues der sibirischen Eisenbahn geprüft. Aus dem Berichte ist folgendes zu entnehmen:

Der Bau der ersten Theilstrecke der centralsibirischen Linie (nebst Zweigbahn nach Tomsk) ist fast vollendet, sodass der regelmässige Verkehr auf derselben eröffnet wird und somit die Züge ununterbrochen bis Krassnojarsk verkehren werden. Auf der 2. Theilstrecke der centralsibirischen und auf der Irkutsk-, Baikal-, Transbaikal-, Nord-Ussuri- und Perm-Kotlasbahn sind 780 Dessjatinen (1 Dessjatine = 1,0925 ha) Wald ausgerodet, 2 329 000 Kubikfaden (1 Faden = 2,13 m) Erdarbeiten ausgeführt, 224 960 Quadratfaden Böschungen durch Rasen befestigt, wobei 12 232 Kubikfaden Steine verwandt wurden; längs der ganzen Strecke der centralsibirischen Bahn sind die Stein- und Eisendurchlässe fertig gestellt, auf den übrigen Theilstrecken sind etwa 3 500 Faden Durchlässe gelegt. Bis zur 630. Werst der 2. Theilstrecke der centralsibirischen Linie und auf der Nord-Ussuribahn sind alle Brücken gebaut; auf der Transbaikallinie sind 241 Brücken errichtet; auf 1 023 Werst ist der Schienenstrang gelegt, und auf 853 Werst sind Dammarbeiten ausgeführt. 1 002 Gebäude sind errichtet worden, abgesehen von der Nord-Ussuritheilstrecke, wo sämmtliche Gebäude bereits vollendet sind. Auf 47 Stationen ist die Wasserleitung eingerichtet. 1 163 600 Schwellen sind bereits gestellt und 4 495 100 Pud Schienen, Bolzen usw. sowie 32 Lokomotiven und 756 Güterwagen und Plattformen sind angeführt.

Von den im Bau begriffenen Linien geht die Nord-Ussuribahn ihrer Vollendung entgegen; am 1./13. September traf der erste direkte Zug aus Wladiwostok in Chabarowsk ein. Mit der Zusammensetzung des Prahms für den Baikalsee ist begonnen worden. Auf den Flüssen Angara. Schilka, Amur und Ussuri sind 2 Dampfer, 1 Dampfkutter, 6 Barken und 2 Baggermaschinen in Thätigkeit. In Wladiwostok sind die Kaianlagen in Angriff genommen worden. In den letzten 3 Jahren 1895 bis 1897 sind im ganzen Arbeiten ausgeführt worden: Erdarbeiten 7 536 500 Kubikfaden, Schienenstrang 2 959 Werst und Ballastarbeiten 3 051 Werst.

In derselben am 10./22. Dezember v. J. abgehaltenen Sitzung des Komitees der sibirischen Eisenbahn wurde auch ein Memorial des Verwesers des Marineministeriums einer Prüfung unterzogen. An der Hand einer Karte, welche auf Grundlage der von der hydrographischen Expedition ausgeführten Arbeiten über die Mündungen des Ob und des Jenissei zusammengestellt worgen ist, gedenkt die Firma „Moir“ in diesem Jahre 15 Schiffe mit 8 000 t Ladung nach den Mündungen der genannte Flüsse abzusenden. Um die Schifffahrt im ganzen karischen Meere sicherzustellen, ist es nothwendig, eine Beschreibung der karischen und jugowschen Strasse, sowie auch eine Beschreibung von Bely Ostrow und der Wilkizkiinsel fertigzustellen und zwischen denselben ein Fahrwasser ausfindig zu machen, da diese Strassen früher eisfrei werden, als das offene Meer. Der Kaiser hat im Beisein des Komitees der sibirischen Eisenbahn befohlen: im Jahre 1898 eine Erforschung des Seeweges nach den Flussmündungen des Ob und des Jenissei vorzunehmen. Ferner wurde vom Ministerium ein Bericht über die im vorigen Sommer vorgenommenen hydrographischen Arbeiten bei der Erforschung des Baikal vorgelegt. Die im vorigen Jahre erforschte Fläche beträgt 260 Werst, also fast den 5. Theil des ganzen Sees. Die ausgeführten Arbeiten machen es möglich, eine Seekarte des erforschten Theils des Sees zusammenzustellen. Betreffs der Erforschung des Baikalsees hat der Kaiser im Beisein des Komitees befohlen, dass in diesem Jahre die hydrographische Erforschung des Baikalsees fortgesetzt werde und dass um diesen See meteorologische Beobachtungen ausgeführt würden.

— Am 5./17. Februar ist im Departement für Eisenbahnangelegenheiten abermals über die Richtung berathen worden, welche die Bahn zur **Verbindung der beiden Stationen der russischen Südwestbahnen „Proskurow“ und „Schepetowka“** erhalten soll.

Bereits im vorigen Jahre wurde dieses Bahnprojekt von der Kommission geprüft, wobei die ökonomische Bedeutung der neuen Linie festgestellt wurde, die von der Station Proskurow ausgehend über die Stadt Starokonstantinowsk zur Station Schepetowka gehen sollte. Wichtig ist ferner, dass die neue Linie für viele Stationen der Südwestbahnen eine Verkürzung der Entfernung um 55 Werst ergeben wird, infolgedessen werden Waaren, die von allen diesen Stationen auf die Bahnen des Weichselgebiets, auf die St. Petersburg-Warschauer und baltische Bahn sowie nach Libau, Riga, Königsberg und Danzig übergeführt werden, diese Linie passiren müssen.

Die Nothwendigkeit dieser Eisenbahnlinie war somit anerkannt und zwar sollte der Bau auf Kosten des Staates ausgeführt werden. Im Laufe des Sommers sind die erforderlichen technischen Arbeiten vorgenommen worden und die ausgearbeiteten Projekte folgender 4 Richtungen für die neue Eisenbahnlinie sind gegenwärtig der Kommission vorgelegt worden: 1. von Schepetowka über die Stadt Sasslaw und den Flecken Krassilow nach Proskurow mit einer Zweigbahn von Krassilow bis zur Stadt (18 Werst) Starokonstantinowsk (114 Werst lang, Kosten 6 200 000 R.); 2. von Schepetowka direkt nach Starokonstantinowsk und Proskurow (118 Werst, Kosten 5 500 000 R.); 3. von Schepetowka in derselben Richtung, aber nicht nach Proskurow, sondern 10 Werst östlicher, bis zur Station Bogdanowzy (117 Werst, Kosten 6 600 000 R.) und 4. dieselbe Richtung, aber mit Berührung von Sasslaw über Schepetowka (134 Werst, Kosten 6 900 000 R.).

Die Kommission fand, dass in Bezug auf die ökonomische Bedeutung der Linie das erste Projekt sich am besten eignen würde, falls sich aber herausstellen sollte, dass diese Richtung alle übrigen Interessen nicht befriedigen kann, alsdann müsste das vierte Projekt als das zweckmässigste anerkannt werden.

— Die **endgültige Abrechnung** der russischen Staatsregierung **betr. den Auskauf der Südwestbahnen**, hat weit über die Grenzen des Zarenreiches hinaus eine lebhafte Stellungnahme pro und contra in Bezug auf die Form dieser endgültigen Abrechnung hervorgerufen, weil die Certifikate behufs eventueller Theilnahme an der Vertheilung der Extradividende ein Spekulationspapier geworden waren.

Gegenwärtig hat nun der Finanzminister in der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ (Nr. 30) zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass in Angelegenheiten der endgültigen Abrechnung mit den Aktionären der Gesellschaft am 31. Januar (12. Februar) folgender allerhöchst bestätigter Beschluss der vereinigten Session des Ministerkomitees und des Departements für Staatsökonomie des Reichsraths (publizirt in der Nr. 17 der „Gesetzessammlung“ am 10./22. Februar) erfolgt ist: 1. anzuerkennen, dass nach Auszahlung auf die nicht amortisirten Aktien der Gesellschaft der Südwestbahnen des Nominalkapitals in baarem Gelde oder auf Wunsch der Besitzer von Aktien in Certifikaten der 4 % Staatsrente, alle Abrechnungen der Regierung mit der Gesellschaft hinsichtlich Verstaatlichung der Bahn als abgeschlossen angesehen werden müssen; 2. als endgültige Dividendenabrechnung auf die Aktien der Gesellschaft der Südwestbahnen für die Zeit bis zum Jahre 1894 einschliesslich 113 112 R. 94 Kop. festzusetzen, und nach Abzug von 5 % = 5 655 R. 64 Kop. für die Kapitalrentensteuer, die restlichen 107 457 R. 30 Kop., und 3. dem Finanzminister zu überlassen: a) besagte 107 457 R. 30 Kop. den Aktionären auszuzahlen oder, laut Vollmacht der Generalversammlung der Aktionäre, der Liquidationskommission zu übergeben zur Deckung ihrer Ausgaben, b) von den Rechnungen 54 000 R. zu streichen, die nachträglich (ausser den 258 834 R.) von der Krone bewilligt wurden, zur Deckung der Ausgaben behufs Aufstellung der letzten Abrechnung der Gesellschaft der Südwestbahnen und c) zur Kenntniss der Gesellschaft der Südwestbahnen zu bringen, dass, falls sie durch diese Abrechnung ihre Interessen geschädigt sieht, sie durch den allerhöchsten Befehl nicht des Rechtes verlustig geht, ihre Interessen gerichtlich vertheidigen zu lassen. Entsprechend diesem allerhöchst bestätigten Beschluss der vereinigten Session ist der Liquidationskommission in Angelegenheiten der Gesellschaft der Südwestbahnen der Vorschlag gemacht worden, eine Generalversammlung der Aktionäre einzuberufen zur Entscheidung der Frage, in welcher Weise die der Gesellschaft von der Krone zuerkannten 107 457 R. 30 Kop. zu vertheilen sind.

Aus dem vordargelegten ist zu ersehen, dass gegenwärtig nach Auffassung der russischen Staatsregierung die Abrechnung mit der Gesellschaft der Südwestbahnen vollständig abgeschlossen ist. Die Besitzer von Aktien der Südwestbahnen

waren noch vor dem eigentlichen Rückkauf der Südwestbahnen von den Bedingungen des Rückkaufs durch eine offizielle Mittheilung des Finanzministers in Kenntniss gesetzt worden, zur Verhütung einer eventuellen Spekulation mit den Aktien, sodass nach Meinung der St. Petersburger Presse, die zum grössten Theile die Partei des Finanzministeriums nimmt, die Aktionäre keinen Augenblick darüber in Zweifel gewesen sind, dass die Certifikate nahezu werthlos waren. Wenn dennoch eine wüste Spekulation mit diesen Certifikaten in Scene gesetzt wurde, so ging das von anderen Personen als von den früheren Aktionären aus, denn die meisten Aktionäre zogen sich zusammen mit der ehemaligen Verwaltung von den Geschäften zurück, nachdem sie in vollem Betrage das ihnen zustehende Aktienkapital in Empfang genommen hatten, augenscheinlich deshalb, weil diese Aktionäre wussten, dass in Anbetracht der Verschuldung der Gesellschaft bei der Regierung, sie ausser dem Aktienkapital nichts mehr erhalten konnten.

Es handelt sich gegenwärtig also nur noch darum, ob die Inhaber der Certifikate, die mit dem ehemaligen Unternehmen gar nichts gemein haben, einen erhofften, aber nach Meinung der Regierung unbegründeten, und thatsächlich gar nicht vorhandenen Gewinn einheimsen sollen. Wer die Geschichte der Südwestbahngesellschaft kennt, muss besonders der Unterstützungen und der Förderung, ja der Bevorzugung dieser Gesellschaft seitens der Regierung gedenken. Die Erfolge und der bedeutende Gewinn der Gesellschaft sind ein direktes Resultat dieser bevorzugten Stellung. Es ist daher gar nicht anzunehmen, dass die Regierung sich bei der Schlussrechnung gerade so wenig entgegenkommend zeigen sollte und die Aktionäre um die relativ geringen Beträge von einigen Millionen Rubeln zu schädigen, meinen die St. Petersburger Zeitungen.

— Als eine Folge des stark angewachsenen Personenverkehrs darf es angesehen werden, dass die **Postzüge auf der russischen Nikolaibahn** vom Mai d. J. ab nur noch aus Wagen I. und II. Klasse bestehen werden. Die Passagiere der III. Klasse plant man mit besonderen Zügen zu befördern, und zwar sollen täglich 2 Züge verkehren, die eine halbe Stunde vor der Abfahrt der Postzüge aus Petersburg und Moskau abgehen und die Fahrgeschwindigkeit der Postzüge haben werden.

Zur Zeit liegen die Verkehrsverhältnisse auf der Nikolaibahn insofern für das reisende Publikum sehr ungünstig, als die Züge derart überfüllt sind, dass es auf der Mitte der Strecke schon sehr wahrscheinlich ist keinen Platz mehr, wenigstens nicht in der gewünschten Klasse, zu erhalten. Es gilt also entweder eine höhere Klasse zu wählen oder die gewünschte Bequemlichkeit aufzuopfern, um nur mitreisen zu können. Durch die vorangedeutete Einrichtung wird die Transportfähigkeit wesentlich gesteigert werden, wozu schon lange das Bedürfniss vorlag.

— Das „Reuter'sche Büreau" berichtet aus Peking, dass Russland fortgesetzt auf die Entlassung **der in chinesischem Dienst stehenden britischen Eisenbahningenieure** dringe.

Allgemeines.

— In Bezug auf die **Haftbarkeit von Eisenbahnen mit elektrischem Betrieb** hat das preussische Kammergericht dieser Tage eine wichtige grundsätzliche Entscheidung getroffen, welcher folgender Thatbestand zu Grunde liegt. Am 25. November 1896 stiess ein Kutscher des Fuhrherrn G. zu Pankow mit einem Wagen der elektrischen Strassenbahn zusammen, wobei das eine der beiden Wagenpferde derart verletzt wurde, dass es getödtet werden musste. G. verklagte hierauf die Eigenthümerin der elektrischen Strassenbahn auf Schadenersatz in Höhe von 670 ℳ, wurde aber vom Landgericht I abgewiesen. Es war — so führte dasselbe u. a. aus — zunächst zu prüfen, ob die Verklagte als Eisenbahnunternehmerin haftet. In dieser Beziehung bestimmt das preussische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 in § 25: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern, oder auch an anderen Personen oder Sachen entsteht." Nun ist zwar nach der ständigen Praxis des Reichsgerichts auch darüber kein Zweifel, dass den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen auch Strassenbahnen mit Dampf- oder Motorbetrieb gleichgestellt werden, gleichwohl aber kann § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht platzgreifen, denn dieses Gesetz gilt nur für solche Bahnen, zu deren Unternehmung die „landesherrliche Genehmigung" ertheilt werden muss, nicht dagegen für solche Bahnen, welche nur eine Konzessionirung der Verwaltungsbehörde erfordern. Die betreffende Bahn — Gesundbrunnen-Pankow — gehört aber, wie gerichtsbekannt, zu der letzteren Art. Daher kann die Verklagte nur soweit herangezogen werden, als sie sich ein eigenes Verschulden hat zu Schulden kommen lassen, oder soweit sie für die Handlungen des Wagenführers, welcher unstreitig bei ihr angestellt war, als der Unfall sich ereignete, haftbar ist. Unter das eigene Versehen fallen also Betriebsstörungen und Mängel, welche ohne Verschulden des Angestellten auftreten. Hier hatte der Kläger behauptet, dass die Bremse nicht recht funktionirt hätte, die Beweisaufnahme aber hat festgestellt, dass an dem Wagen alles in Ordnung war. Für die Entscheidung der Frage, wie weit die Verklagte für die Handlungen ihres Angestellten haftet, kommen die Vorschriften des allgemeinen Landrechts in Anwendung. Der Führer des betreffenden Wagens war nicht etwa Handlungsbevollmächtigter, sondern Gewerbegehilfe, insbesondere Betriebsbeamter im Sinne der Gewerbeordnung. Da die Gewerbeordnung betreffs der Haftung für den Gewerbegehilfen keine besonderen Regeln aufstellt, so hat es bei den Vorschriften des allgemeinen Landrechts sein Bewenden. Daher ist die Verklagte, da es sich um einen erlaubten Auftrag handelt, bei ausserkontraktlichem Schaden nur insofern zu belangen, als sie sich bei der Auswahl eines untüchtigen Bevollmächtigten ein grobes oder mässiges Verschulden hat zu Schulden kommen lassen. Dafür aber hat Kläger keinen Beweis erbracht. Im Gegentheil muss man annehmen, dass der betreffende Wagenführer, der seit 2 Jahren in Diensten der Verklagten auf derselben Strecke thätig war, ein „tüchtiger Bevollmächtigter" gewesen. Schon hiernach war mangels Nachweises eines Verschuldens der Verklagten die Klage abzuweisen, ausserdem ist aber auch ein Verschulden des Leiters des Motorwagens nicht nachgewiesen. Das Kammergericht schloss sich den Rechtsausführungen des Vorderrichters an und erkannte deshalb auf Zurückweisung der Berufung.

— Der herrliche **Mendelpass** steht im Begriffe, der Knotenpunkt eines bedeutenden Fremdenverkehrs zu werden. Während man vor 12 Jahren die Passhöhe kaum nennen hörte, ist sie, dank der neuerbauten sehenswerthen Kunststrasse, der ausserordentlich günstigen klimatischen Verhältnisse, herrlichen Wäldern und vorzüglichen Hotels, der Sommeraufenthalt unzähliger Städter geworden. Nun steht der Mendel ein neuer Aufschwung bevor. Zur Jubiläumsfeier des Kaisers wird nämlich im Mai die schöne, in ihrer reichen Abwechselung einzige Strasse Mendel-Campiglio eröffnet. Eine Fahrt von Bozen über den Mendelpass und Campiglio nach Trient wird bald zu den genussreichsten Rundtouren gehören, die Tirol aufzuweisen vermag. Im Herbst d. J. wird ferner der Schienenstrang der neuen Bozen-Kalterer bahn bis zum Fusse des Mendelberges führen, und binnen 2 Jahren soll die elektrische Bahn bis zur Passhöhe folgen. Eine projektirte Strasse Meran-Lana-Ulten-Nonsthal wird den direkten Verkehr der Mendel von Meran aus vermitteln, und so wird binnen wenigen Jahren der „Rigi Tirols" jenem der Schweiz in der Besucherzahl kaum mehr nachstehen.

— Die **Tragkraft des Elektromagneten** wird neuerdings zur **Hebung schwerer eiserner Gegenstände** benutzt. Ohne Frage hantirt es sich mit einem Elektromagneten viel einfacher und bequemer, als mit Klammern oder Zangen, die bei kugelförmigen Körpern überdies nicht einmal verwendbar sind. Darum bedient man sich im Artilleriearsenal zu Woolwich zum Heben von Bomben schon seit längerer Zeit des Elektromagneten, und wendet nach den günstigen Erfahrungen, die man damit gemacht hat, neuerdings dies auch auf andere eiserne Gegenstände an, z. B. auf das Heben von Platten, Eisenbahnschienen in den Walzwerken, Maschinentheilen usw. So lange hinreichend Strom vorhanden ist, hält der Elektromagnet fest, freilich zieht er auch eiserne Gegenstände mit an, die dicht neben dem liegen, den er mit seiner Kraft zunächst packen soll. Man hat aber diese Schwierigkeit schon überwinden gelernt. Der Arbeiter am Elektromagneten unterbricht, sobald letzterer mehrere Platten zugleich angezogen hat, nur für einen Augenblick den Strom; durch die plötzliche Verminderung der Stromstärke variiert der Magnet an Kraft und lässt deshalb die seitlich mitgenommenen Stücke fallen. Die Kraft, die ein zweipoliger Magnet entwickelt, ist ganz beträchtlich; er hebt bei 4 Ampères zu 340 Volts bis zu 5 t leicht und sicher.

— Ein grossartiges Projekt, von dem schon viel die Rede war, ist dieser Tage in Aegypten zur Thatsache geworden. Es handelt sich um eine gewaltige Anlage, die in ihrer Bedeutung fast dem Suezkanal gleichkommt. Bekanntlich ist Aegypten eines der regenärmsten Länder der Erde und hat seine Fruchtbarkeit nur der Ueberfluthung durch den Nil zu verdanken. Die Folge davon ist, dass viele Striche Landes von der Ueberfluthung nicht genug getränkt werden und daher unfruchtbar bleiben. Es ist schon vor Jahren das Projekt aufgetaucht, **grosse Reservoirs in Aegypten** anzulegen, deren Inhalt **zur Bewässerung der Wüstenstriche** dienen sollte. Diesbezügliche Versuche sind auch seit Jahren von verschiedenen Ingenieuren unternommen worden, und nunmehr ist zwischen der ägyp-

tischen Regierung und den berühmten englischen Unternehmern Aird & Co. ein Vertrag zustande gekommen, demzufolge innerhalb 5 Jahren ein solches Riesenunternehmen in der Gegend von Assuan angelegt werden soll. Dieses Reservoir, das ausschliesslich von den bisher aus dem Nil nutzlos in das Meer abfliessenden Wassermassen gespeist werden wird, soll einen so kolossalen Umfang haben, dass es 19 031 065 Millionen Kubikmeter Wasser in sich aufnehmen kann. Die Kosten dieses gigantischen Unternehmens sollen von der Regierung in jährlichen Raten entrichtet werden, sodass die Kleinigkeit etwa in 30 Jahren abgezahlt sein dürfte. Es ist bereits ausgerechnet worden, dass das ganze Land durch diese Verbesserung 40 000 000 ℳ jährlich profitiren würde und dass sich die staatlichen Revenuen um mindestens 8 000 000 im Jahr erhöhen dürften. Jedenfalls wird dieses bewundernswerthe Projekt in ganz Aegypten eine ungeheure Umwälzung zur Folge haben und gänzlich neues Leben in das alte Land der Pharaonen zaubern.

(„Hamb. Coressp.“)

Die Entwickelung der Montanindustrie in Russland

zu beobachten ist in mehrfacher Beziehung von nicht geringem Interesse. Nicht nur, dass sich die Entwickelung des Landes verfolgen und feststellen lässt, wie Russland allmählich sich freizumachen sucht von der Versorgung durch das Ausland, sondern es gibt auch Daten an die Hand, die das Ausland erkennen lässt, wo eine weitere Konkurrenz mit Erfolg noch möglich ist, endlich aber gewinnt man einen Einblick darüber, was die Eisenbahnen zu leisten haben, wie von Jahr zu Jahr die Anforderungen steigen. Allerdings gibt dieser eine Faktor noch keinen genügenden Grund zur Beurtheilung dessen, ob die Leistungsfähigkeit der Bahnen damit erreicht oder gar überschritten wird, denn einmal fehlt die Angabe darüber, wie gross die Leistungsfähigkeit ist, und sodann handelt es sich hier nur um einen Theil des Verkehrs und der nationalen Produktion. Aber einen Einblick gewähren die nachfolgenden Angaben immerhin, denn es ist ja kein Geheimniss, dass die russischen Bahnen zum allergrössten Theil den Anforderungen des Verkehrs schon lange nicht mehr zu genügen vermögen, so dass ein wachsender Verkehr eminente Verlegenheiten den Bahnen bringen muss. Von diesem Gesichtspunkte aus bieten auch die wenigen folgenden Produktionsziffern Material zur Beurtheilung der Lage der Verkehrsverhältnisse.

Wohl die lebhafteste Entwickelung hat die Eisen-, Naphta- und Kohlenindustrie gewonnen, über welche Zweige das Folgende mitgetheilt werden kann.

Die rasche Entwickelung der Eisenindustrie fällt in die Augen, wenn die Gusseisenproduktion für das verflossene Jahrzehnt tabellarisch zusammengestellt wird:

	in Russland hergestelltes Gusseisen Pud	Zunahme der Produktion gegen das Vorjahr im Prozentverhältniss
1886	32 484 400	—
1887	37 389 300	15,3
1888	40 715 700	8,3
1889	45 560 800	11,9
1890	56 560 100	24,1
1891	61 339 700	8,4
1892	65 431 700	6,6
1893	69 337 700	5,9
1894	79 706 900	14,9
1895	86 852 966	8,9
1896	97 371 400	12,0

Somit ist die Gusseisenproduktion im verflossenen Jahrzehnt von 32 500 000 auf 97 300 000 Pud gestiegen, d. h. sie hat sich verdreifacht. Im Jahre 1886 nahm Russland in Bezug auf die Herstellung von Gusseisen unter den hervorragendsten Ländern Europas und Amerikas die siebente Stelle ein und im Berichtsjahre ist Russland bereits die fünfte Stelle eingeräumt worden.

Eingetheilt nach der Eisen-, Gusseisen- und Stahlproduktion veranschaulichen die folgenden Zahlen das Wachsthum:

	1895 Pud	1896 Pud
Gusseisen	86 853 000	97 371 000
Eisen	26 711 000	30 457 000
Stahl	35 426 000	43 828 000

Im engsten Zusammenhange mit dem Anwachsen der Eisenproduktion steht natürlich die Steinkohlengewinnung, die ja die Voraussetzung für das Prosperiren der Eisenindustrie ist.

Steinkohlen wurden in den Steinkohlengruben des Reiches ausgebeutet:

1895 . . . . . 550 383 000 Pud
1896 . . . . . 564 999 000 „

Nächst Eisen und Steinkohlen und ersteres quantitativ weit überschreitend ist Naphta von namhafter Bedeutung. Wenngleich Naphta z. Zt. an vielen Stellen des russischen Reiches gefunden worden ist, so bleibt doch Baku augenblicklich noch immer diejenige Fundstätte, die dem russischen Naphtahandel die Signatur aufdrückt. Vor allem werden hier die weitaus grössten Mengen gewonnen, sodass, wenn die Produktion von Baku auch nicht die gesammte Menge, doch wenigstens annähernd das Gesammtquantum, also bis auf einige Prozente, erzeugt. In den letzten Jahren zeigt die Produktion folgende Steigerung:

1894	297 Millionen Pud	1896	386 Millionen Pud
1895	377 „ „	1897	421 „ „

d. h. es wuchs die Produktion um rund 42 %, während der Verkehr nach wie vor von der Transkaukasusbahn aufgenommen werden musste, soweit er sich dem schwarzen Meere zuwandte.

Wenngleich die Art der Gewinnung nichts mit dem Quantum und ebenso wenig mit der Beförderung des Produktes zu thun hat, so seien dennoch einige wenige Angaben über diese mitgetheilt, weil sie interessant genug und für Baku charakteristisch sind.

Von den im Jahre 1897 gewonnenen 421 000 000 Pud Naphta entfallen 21,1 % auf Fontänennaphta. In den beiden Vorjahren stellte sich dieses Verhältniss auf 22,3 % im Jahre 1896 und 29,9 % im Jahre 1895. Die Bakuer Naphtaindustrie gewinnt also eine immer solidere Basis, da der Prozentsatz der Fontänennaphta im Abnehmen begriffen ist.

Der Vergrösserung der Naphtaproduktion entspricht auch das Wachsen der Anzahl der im vorigen Jahre im Betriebe befindlichen Bohröffnungen, was sich durch folgende Tabelle bestätigt:

	1895	1896	1897		1895	1896	1897
Januar	434	501	599	Juli	460	566	668
Februar	434	508	598	August	475	575	677
März	437	511	576	September	490	597	688
April	455	536	—	Oktober	480	606	713
Mai	451	540	643	November	304	614	697
Juni	450	547	658	Dezember	461	620	—

Endlich soll Salz hier Berücksichtigung finden. Es wurde 1896 gewonnen:

	Steinsalz	Salz aus Salzseen	Kochsalz	insgesammt
	Pud			
Südrussland	17 557 887	22 827 788	4 465 666	44 851 341
Gouvernem. Astrachan	—	11 092 289	—	11 092 289
„ Perm	—	—	16 518 319	16 518 319
„ Orenburg	1 420 975	916 719	—	2 337 694
„ Wologda	—	—	111 360	111 360
„ Archangel	—	—	69 212	69 212
„ Warschau	—	—	238 074	238 074
Kaukasus	1 452 273	553 803	22 875	2 028 951
Transkaspigebiet	591 036	542 667	—	1 133 703
Turkestangebiet	—	1 700 000	—	1 700 000
Rayon Tomsk	—	908 677	231 488	1 400 165
„ Irkutsk	—	—	378 840	378 840
Donisches Heeresgebiet	—	30 000	—	30 000
Altaibezirk	—	—	929 278	929 278
zusammen	21 022 171	38 571 943	22 965 112	82 559 226
dagegen 1895	22 505 907	26 329 114	21 942 968	70 777 987

Es hat also eine ganz bedeutende Abnahme der Produktion stattgefunden, für die als Erklärung eine Ueberproduktion im Vorjahre und daher grosse Lagerbestände angeführt wird. Was aber beim Lesen der Tabelle auffällt, ist, dass fast die ganze Salzgewinnung im Süden Russlands stattfindet, während nur verschwindend kleine Quantitäten, abgesehen vom Gouvernement Perm, im übrigen Russland gewonnen werden. Daraus folgt, dass den Eisenbahnen die Aufgabe zufällt, diesen nothwendigen Bestandtheil jeder Nahrung über das weite Reich hin zu vertheilen.

In dieser Beziehung wird auch der sibirischen Bahn eine segensreiche Aufgabe zufallen, denn z. Zt., wo die Verbindungen zwischen Südrussland und Sibirien noch mangelhafte sind, steht Salz sehr hoch im Preise. So wurde z. B. auf den Salzwerken und in den Kronsmagazinen der Irkutsker Bergverwaltung das Pud Salz zu folgenden Preisen verkauft:

in der Irkutsker Kronsfabrik	0,46 R.
im Transbaikalgebiet	1,40 „
„ Amurgebiet	1,75 „
„ Jakutskgebiet	1—1,20 „

während im Gouvernement Taurien auf den Eupatoriasalzwerken für 1 Pud Salz mit Zustellung auf die Schiffe 5—7 Kop., auf den Kertsch-Feodossijasalzwerken 1,5—3 Kop. gezahlt wurden.

Bücherschau.

— **Elektrische Licht- und Kraftanlagen**. Gesichtspunkte für deren Projektirung. Von Dr. Ludwig Fischer, Chefingenieur des technischen Centralbüreaus der Exportvereinigung deutscher elektrotechnischer Fabriken (Ferd. C. Jenkins), Hamburg. Mit 165 Abbildungen im Text. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1898. Preis 6,60 ℳ.

Das Buch will nicht Anweisungen geben, wie Entwürfe von Starkstromanlagen bis in die Einzelheiten zu bearbeiten sind, sondern jedem, der überhaupt mit elektrischen Dingen im allgemeinen zu thun hat, in grossen Zügen veranschaulichen, welche Rücksichten er bei der Anlage von Starkstromanlagen im allgemeinen zu nehmen und was er dabei allgemein zu beachten hat. Die Kenntniss der Bauart und Wirkungsweise der elektrischen Maschinen und Apparate ist als bekannt vorausgesetzt. Das Buch ist also, wie der Verfasser selbst hervorhebt, ein Rathgeber, der zeigt, „nach welchen allgemeinen Gesichtspunkten man die Maschinen und Apparate zu kombiniren hat, um einen bestimmten Zweck zu erreichen". Im Einklang mit dieser Auffassung ist auch in den Abbildungen das Lehrbuchartige vermieden und das Gewicht auf die Vermittelung einer lebendigen Anschaulichkeit gelegt; insbesondere sind zahlreiche Ausführungsbeispiele in Nachbildungen photographischer Aufnahmen vor Augen geführt.

Die Gliederung des reichen Inhalts ist in 12 Abschnitten erfolgt. Nachdem einleitend Wesen und Arten der Starkstromanlagen erläutert sind, ist im 1. Abschnitt dargelegt, welche Ermittelungen der Einrichtung einer Starkstromanlage vorherzugehen haben, als da sind Erhebungen über Art, Grösse, Zahl, Vertheilung der Lampen und der Motoren, über die Lage der Erzeugungsstelle und über die Betriebsverhältnisse. Der 2. Abschnitt spricht von der Wahl des Systems — Stromart, Schaltung der Verbrauchsstellen, Wahl der Spannung und Leitungssystem —, die folgenden Abschnitte handeln von der Wahl der Stromerzeuger, der Umformer, der Akkumulatoren und der Antriebsmaschinen, unter Berücksichtigung ihrer Gattungen, Leistungen und Anzahl, der Umdrehungszahlen der Maschinen, der Maschinenspannung bei elektrischen Maschinen, der Zellengrösse und -zahl bei Akkumulatoren usw. Abschnitt 7 geht auf die Schalttafeln und Apparate ein, Abschnitt 8 bespricht den Maschinen-, Akkumulatoren- und Umformerraum, Abschnitt 9 sehr eingehend die Leitungen hinsichtlich ihrer Abmessungen, Beschaffenheit, Zubehörtheile und der Art, wie Schwachstromleitungen und elektromagnetische Instrumente geschützt werden und wie die Zuführung des Stroms für Fahrzeuge, insbesondere solche elektrischer Bahnen, anzuordnen ist. Abschnitt 10 bespricht die Lampen nebst Zubehör, 11 die Motoren und Abschnitt 12 handelt von der Ermittelung der Betriebskosten.

Die Abschnitte sind reich mit bildlichen Veranschaulichungsmitteln ausgestattet. Die wichtigsten Sicherheitsvorschriften, die von Behörden und Vereinen erlassen sind, haben Berücksichtigung gefunden, indem am Schluss jeden Abschnitts oder Kapitels die den Gegenstand betreffenden Vorschriften des Verbandes deutscher Elektrotechniker beigefügt sind. Anderweitige Sicherheitsvorschriften sind nur insoweit beigegeben, als sie besonders bemerkenswerth sind.

Das Buch dient hervorragend praktischen Zwecken und füllt als solches, indem es einen Ueberblick über den heutigen Stand der Elektrotechnik nach den in technischer Hinsicht an Licht- und Kraftanlagen zu stellenden Anforderungen gewährt, wie sie durch die praktischen Erfahrungen begründet sind, unzweifelhaft eine Lücke in der einschlägigen Litteratur aus. Wer sich mit elektrischen Starkstromanlagen zu befassen hat, findet in dem Buch eine reiche Fundgrube der Belehrung.

— In den bisher erschienenen 14 Jahrgängen hat das **„Finanzarchiv, Zeitschrift für das gesammte Finanzwesen"**, herausgegeben von Dr. W. Schanz in Würzburg (Stuttgart bei Cotta), eine Anzahl werthvoller Aufsätze auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens veröffentlicht. So u. a. interessante Aufsätze über das Eisenbahnwesen in Italien und Holland, über die Eisenbahneinnahmen in Bayern, Dänemark und Russland, über die Eisenbahntransportsteuern in den europäischen Grossstaaten, über den Ertrag der Eisenbahnabgabe in Preussen, über die Eisenbahngarantien in den europäischen Grossstaaten usw. In dem neuesten Heft findet sich eine sehr eingehende Bibliographie der finanzwissenschaftlichen Litteratur Deutschlands und des Auslandes. Besonders stark tritt darin die finanz- und staatswissenschaftliche Litteratur der Eisenbahnen hervor, was sich aus ihrer einschneidenden Bedeutung für die Staatsfinanzen erklärt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nord-Ostsee-Verbandsgütertarif. Vom 1. März d. J. ab werden der Frachtberechnung für den Verkehr mit Ratzeburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn nicht mehr die Sätze der besonderen Tariftabelle I, sondern die niedrigeren Frachtsätze der besonderen Tariftabelle II zu Grunde gelegt.

Altona, den 27. Februar 1898. (550)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II. (Breslau-Kattowitz; Posen.) Vom 10. März d. J. ab werden im vorbezeichneten Kohlenverkehre direkte Frachtsätze nach den Stationen „Liegnitz Nebenbahnhof und Rawitsch Ost" der Nebenbahn Liegnitz-Rawitsch-Kobylin eingeführt, über deren Höhe von den betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilt wird.

Kattowitz, den 2. März 1898. (551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-ostpreussischer Gütertarif über Grajewo. Zum Tarif ist der V. Nachtrag herausgegeben, gültig vom 1./13. März 1898. Derselbe enthält den Ausnahmetarif 20 für die Beförderung von raffinirtem russischen Petroleum in Wagenladungen von 10 000 kg von russischen Stationen nach Königsberg, Pillau, Bartenstein, Korschen, Rastenburg, Lötzen, Lyck via Grajewo-Prostken und ist bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Direktion (552H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Ungarisch-deutscher Viehverkehr. Mit 1. März d. J. tritt zu dem seit 1. April 1895 bestehenden Tarife der Nachtrag I in Kraft, durch welchen die deutschen Stationen Breslau-Viehhof, Leschnitz, Niederau und Weinböhla sowie die ungar. Stationen India, Mitrowitz und Szalonta theils mit Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden, Hornvieh und Borstenvieh, theils mit solchen für die Beförderung von lebendem Geflügel in den Tarif einbezogen und gleichzeitig die im Tarif enthaltenen Frachtsätze für Fulda, Weimar (preuss. Staatsb.), Wulfsen und Zittau (preuss. Staatsb.) ausser Kraft gesetzt werden.

Ausser dem vorstehenden enthält der Nachtrag Berichtigungen der Bezeichnung mehrerer deutscher Stationen.

Berlin, den 28. Februar 1898. (553)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1898 wird die Station Gross-Zimmern in den hessisch-bayerischen Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Oktober 1892 mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Mainz, den 20. Februar 1898. (554)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Seehafenausnahmetarif E 1 (Schiffsbaueisen) im Gruppentarif IV, sowie in den Gütertarifen für den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen, ostdeutsch-nordwestdeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen, Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-mitteldeutschen und Altonaer und Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr. Unter Bezug auf die Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 29. Januar 1898 machen wir in theil-

weiser Abänderung derselben bekannt, dass die für die dem Spezialtarif I angehörigen Artikel: „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern“ eintretenden Frachterhöhungen erst vom 1. Oktober 1898 ab Gültigkeit erlangen.

Hannover, den 28. Februar 1898. (555)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 10. März d. J. treten in Kraft:

I. Ermässigte Frachtsätze für Sprit und Spiritus in 10000 kg-Ladungen nach den deutsch-schweizerischen und deutsch-französischen Uebergangsstationen zur Ausfuhr.

II. Ermässigte Frachtsätze für Drahtgeflechte eiserne (stählerne) von pfälzischen und Reichsbahnstationen nach Emden, Leer, Norden und Papenburg.

III. Eine direkte Tarifentfernung zwischen der Station Blumenthal des Bezirks Köln und der Station Sufflenheim der Reichsbahn.

Die bislang im Verbande vorhandenen Ausnahmesätze für Sprit und Spiritus in 5000 kg-Ladungen und ausserdem für die Station Viersen auch die bisherigen Sätze für 10000-kg Ladungen werden Mangels eines Bedürfnisses am 1. Mai d. J. aufgehoben.

Köln, den 1. März 1898. (556)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1./13. März cr. ab tritt zum Gütertarif für den russisch-westpreussischen Verkehr der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe kann von den betheiligten deutschen Stationen und der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 10 ₰ bezogen werden.

Danzig, den 26. Februar 1898. (557)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen im Staatsbahngruppentarif III. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 29. Januar d. J. bei dem Seehafenausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen eintretende Frachterhöhung für die Artikel Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern, erhält nicht, wie dort angegeben, am 16. März, sondern erst am 1. Oktober d. J. Gültigkeit.

Berlin, den 1. März 1898. (558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eis. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben mit der oldenburgischen Staatseisenbahn und mit der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Berlin, den 1. März 1898. (559)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Vom 1. März d. J. werden nach Station „Gera (Reuss) Schlachthof“ und nach der zwischen Weimar und Mellingen gelegenen Haltestelle „Oberweimar“ des Direktionsbezirks Erfurt im obigen Verkehre direkte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Kattowitz, den 28. Februar 1898. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 15. März d. J. tritt ein Anhang zum Gütertarif Theil II, Heft 2 in Kraft. Er enthält Tarifsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbrikets zum Dienstgebrauche der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung und ist durch die Güterverwaltung in Zwickau zu erlangen.

Dresden, den 28. Februar 1898. (561)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 28. Januar d. J. für einzelne Artikel des Spezialtarifs I bezeichneten Frachterhöhungen, welche infolge Einführung getrennter Sätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II eintreten, gelten nicht vom 15. März d. J., sondern erst vom 1. Oktober d. J. ab.

Breslau, den 28. Februar 1898. (562)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die mit Einführung des neuen Seehafenausnahmetarifs für Schiffsbaueisen im Binnenverkehr verbundenen Frachterhöhungen für einzelne Gegenstände des Sp.-T. I treten erst mit dem 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit.

Oldenburg, den 2. März 1898. (563)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Getreideverkehr, Ausnahmetarif 7 vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1./13. März d. J. alten/neuen Stils beträgt im Deutsch-russischen Getreideverkehr nach Königsberg, Memel und Pillau über Wirballen die Frachtermässigung für Mehl-, Grütze- (Graupen-) Sendungen (s. Tarifbestimmung 7) auf den russischen Strecken nicht 10 %, sondern 20 %.

Bromberg, den 28. Februar 1898. (564)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die im I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 unter Ziffer I vorgesehenen Frachtsätze sind vom 10. März l. J. an, und die im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar l. J. auf den Seiten 6 und 7 enthaltenen, mit nur einem Stern versehenen Schnitttaxen vom 9. März l. J. an auch gültig für Brikets, die in Mannheim, Maxau, Rheinau, Ludwigshafen a. Rh., Maximiliansau und Speyer Hafen aus deutschen, zu Wasser daselbst angekommenen Kohlen hergestellt werden und mit der Bahn weitergehen.

Ferner werden auf Seite 6 des letztgenannten Tarifs mit Gültigkeit vom 9. März l. J. folgende Schnittfrachtsätze aufgenommen, deren Anwendbarkeit beschränkt ist auf die zu Schiff in Lauterburg und Strassburg eingetroffenen und mit der Bahn weitergehenden Sendungen von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkokes (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets einschliesslich derjenigen Brikets, welche als Kohlen in den beiden genannten Stationen ankommen, daselbst zu Brikets verarbeitet werden und als solche mit der Bahn weitergehen:

	Schnittfrachtsatz für 100 kg in Franken
Lauterburg Hafen . . .	4,90
Strassburg Centralbahnhof	3,90
Strassburg-Neudorf .	

Karlsruhe, den 1. März 1898. (565)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf die unterm 25. November v. J. von uns erlassene Bekanntmachung wegen Einführung des Nachtrags III zum Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb wird weiter bekannt gegeben, dass die in diesem Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu §§ 49 und 63 der Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I 2 daselbst genehmigt worden sind.

Karlsruhe, den 1. März 1898. (566)
Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Kohlenverkehr. Der im Nachtrag VI zum Heft II des Ausnahmetarifs vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs B von Kohlscheid nach Trooz wird mit sofortiger Gültigkeit auf 32 Frcs. für 10000 kg berichtigt.

Köln, den 1. März 1898. (567)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Neckarau der badischen Staatseisenbahnen in den direkten niederländisch-südwestdeutschen Verkehr, Tarifheft VI einbezogen. Gleichzeitig wird die Station Speyer Hauptbhf. der pfälzischen Bahnen in den Ausnahmetarif für Rohtabak, Tarifheft IV aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 28. Februar 1898. (567a)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr. Heft II. Vom 1. März d. J. ab werden folgende auf Seite 75 befindlichen Schnittsätze des vom 1. September 1897 gültigen Tarifheftes II für den obenbenannten Kohlenverkehr ermässigt:

bei Igló . . . 84,0 auf 81,0 Heller
Márkusfalva . 86,4 „ 81,0 „

Kattowitz, den 1. März 1898. (567b)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Ausnahme-Frachtsätze für Kaolin im Verkehre mit der Station Chodau der B. E. B.) Mit Gültigkeit vom 15. März a. c. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1898 gelangen für Kaolin, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief zwischen der Station Chodau einerseits und den im deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen andererseits direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Diese Ausnahmesätze können bei den

betheiligten Bahnen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 28. Februar 1898. (568)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Mehl und Mahlprodukte treten bei Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 t für I. und II. bis Ende Dezember 1898 folgende unter I. und II. angeführte Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

I. Für Sendungen, welche per Elbe nach Wallwitzhafen oder darüber hinaus verschifft wurden.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien II (K. F. J. B.), K. F. N. B., Oe. N. W. B., St.-E.-G.	133 ℳ
„ Wien-Donaukaibhf. K. K. St.-B.	130 „
„ Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B.	130 „
„ Korneuburg	122 „
„ Ebenfurt-Mühle	164 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ℳ
„ Budapest	212 „
„ Csaba	301 „
„ Czegléd	247 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda	312 „
„ Nagyvárad	316 „
„ Nyitra	226 „
„ Pozsony	170 „
„ „ f. p. u.	176 „
„ „ tárház	176 „
„ Szeged	286 „
„ „ -Rókus	286 „
„ Szolnok	261 „
„ Temesvár-Gyárv.	313 „
„ „ -Józsefv.	313 „
„ Zombor	269 „

II. Für Sendungen, welche Hamburg transit nördlich oder nordöstlich weiter expedirt werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich um 37 ℳ für 100 kg, wenn durch Seekonnossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen, dass die Sendungen von Hamburg nach nördlichen oder nordöstlichen Gebieten weiter expedirt wurden.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ℳ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 29 ℳ, im übrigen um 36 ℳ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 10 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 26. Februar 1898. (569)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. — Tarifheft II, Heft 2 vom 1. Februar 1898. Frachtsätze für Kaolintransporte. Mit Gültigkeit vom 10. März 1898 gelangen für Transporte von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung, und zwar:

Zwischen	Eisenbahndirektionsbezirk	und Chodau B. E. B. für 100 kg in Mark
Barmen	Elb.	1,39
Bergisch-Gladbach	Elb.	1,40
Bonn	K.	1,35
Coblenz (Moselb.)	K.	1,27
Coblenz (Rheinb.)	K.	1,27
Düren	K.	1,44
Düsseldorf-Bilk	Elb.	1,43
Düsseldorf-Derendorf	Elb.	1,43
Düsseldorf-Grafenberg	Elb.	1,43
Düsseldorf-Hafen	Elb.	1,43
Düsseldorf-Lierenfeld	Elb.	1,43
Duisburg	Ess.	1,43
Elberfeld	Elb.	1,39
Elberfeld-Mirke	Elb.	1,39
Eschweiler	K.	1,47
Eschweiler-Aue	K.	1,47
Eschweiler-Thal	K.	1,48
Hagen	Elb.	1,35
Hemer	Elb.	1,33
Homberg	K.	1,45
Iserlohn	Elb.	1,34
Köln-Bonnthor	K.	1,39
Köln-Ehrenfeld	K.	1,39
Köln-Gereon	K.	1,39
Köln-Rheinstation	K.	1,40
Köln-Süd	K.	1,39
Mülheim a. Rh.	Elb.	1,39
M.-Gladbach	K.	1,46
M.-Gladbach a. Bökel	K.	1,47
M.-Gladbach a. Speik	K.	1,47
Münsterbusch	K.	1,47
Neuss	K.	1,44
Schlebusch	Elb.	1,40
Solingen-Nord	Elb.	1,42
Solingen-Süd	Elb.	1,42
Solingen-Weyersberg	Elb.	1,42
Stolberg	K.	1,47
Stolberg-Hammer	K.	1,48
Stolberg-Mühle	K.	1,47
Weissenthurm	K.	1,29

Wien, am 26. Februar 1898. (570)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Neuer Tarif, Theil I Abtheilung B.) Mit 1. Juni 1898 tritt ein neuer Tarif, Thell I Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit, durch welchen der Tarif, Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896 aufgehoben, bezw. ersetzt wird.

Die Abweichungen gegenüber dem seitherigen Tarife sind im neuen Tarife durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Exemplare des neuen Tarifes werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 2. März 1898. (571)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Druckfehlerberichtigung von Frachtsätzen im Theil II, Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. gültig vom 1. Januar 1896. Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite **14** der Frachtsatz für die Relation Husiatyn transit nach Rohrbach i. M. in den Colonnen „a und b“ von 251 auf **351** und nach Saitz in den gleichen Colonnen von 256 auf **356**, auf Seite **15** für die Relation von Podwoloczyska (Bahnhof) transit nach Lodygowice in den Colonnen „B/a und b“ von 278 auf **178**, schliesslich auf Seite **23** für die Relation Podwoloczyska (Bahnhof) transit nach Saybusch-Zablocie in den Colonnen „Ba/ und b“ von 286 auf **186** Heller pro 100 kg, ferner mit Gültigkeit vom 15. März l. J. auf Seite 13 für die Relation von Nowosielitza (Bahnhof) transit nach Chybi in der Colonne „B/b“ von 198 auf **200** Heller pro 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 28. Februar 1898. (572)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Rumänien. Wiedereinführung der Frachtsätze für Eisen etc. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 treten die im Elbeumschlagstarife für Rumänien vom 1. Juni 1895, auf Seite 43—48 im Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl etc. enthaltenen Frachtsätze wieder in Kraft.

Hierdurch wird gleichzeitig die Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 32 vom 19. März 1896 Pos. 190 ausser Gültigkeit gesetzt.

Wien, am 24. Februar 1898. (573)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Personenverkehr. Vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1898 werden für den Verkehr von Königsberg i/Pr. nach Warschau über Marienburg-Mlawa und für die umgekehrte Richtung Fahrkarten I. und II. Klasse, „gültig für alle Züge“ unter Einrechnung von Schnellzugspreisen für die Strecke Königsberg-Marienburg aufgelegt werden. Die zur Zeit gültigen Fahrkarten I. Klasse kommen mit dem genannten Zeitpunkt in Fortfall.

Die Fahrpreise betragen vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1898:

	für Erwachsene		für Kinder	
	I. Kl.	II. Kl.	I. Kl.	II. Kl.
	Mark			
in Tariftabelle III bis Schnittpunkt Mlawa von Königsberg i/Pr. Ostbhf.	25,40	19,00	12,70	9,50
in Tariftabelle VIII ab Schnittpunkt Illowo nach Königsberg i/Pr. Ostbhf.	24,80	18,50	12,40	9,25

Bromberg, den 25. Februar 1898. (574)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

---

3. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren und Formstücken für die Wasserversorgungsanlage

auf dem Verschiebebahnhofe in Aschersleben, rd. 275 t, soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren etc.“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 12. März 1898, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Februar 1898. (575)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von

1. 104 t Radlenker, 735 Stück Weichen- und Herzstückplatten;
2. 20 t Klemmplatten, 7,5 t Schraubenunterlagsplättchen und Neigungsplättchen, 161 t Unterlagsplatten für Weichen;
3. 620 Stück einfache und doppelte Herzstücke sowie Herzstückspitzen aus Flussstahl;
4. 27,5 t Hakenschrauben und Schrauben mit Muttern, 698 Stück Stützknaggen;
5. 512 Stück Zungendrehstühle, 3152 Stück Gleitstühle, 718 Stück Zungenkloben, 131 Stück Weichenböcke und 169 Stück Weichenbockgewichte, 102 Stück Weichenbockständer;
6. 5195 Stück gusseiserne Unterlagsplatten und Futterstücke;
7. Kleineisenzeug, bestehend aus: 284 t Laschen, 117 t Schienenunterlagsplatten, 68 t Laschenschrauben und Schwellenschrauben.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind bis spätestens Mittwoch, den 23. März d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von je 1 ℳ für die Materialien unter 1, 2, 4, 5, 6 und 7 und 3 ℳ für die Materialien unter 3 postpflichtig entnommen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Kattowitz, den 28. Februar 1898. (576)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Kleinschlag (Steinschlag). Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine

Dienstag, den 22. März 1898, Vormittags 11 Uhr,

versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion, Gartenstrasse Nr. 106 einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 85 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ entnommen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 27. Februar 1898. (577)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die in den Werkstätten Mainz-Neuthor und Darmstadt vorräthigen Altmaterialien, wie Eisenbleche, Eisendrehspäne, Eisenguss, Eisenschrott, Radreife, Kupfer-, Messing-Weissmetallspäne und sonstige Metallabfälle sollen verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baar von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Gebote sind spätestens am 24. März d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen und findet deren Eröffnung am 25. März, Vormittags 10 Uhr statt.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 25. Februar 1898. (578)

Königlich preussische u. grossh. hessische Eisenbahndirektion.

---

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Gasanstalts-Nebenerzeugnissen. Die bis zum 31. März 1899 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Jerxheim und Börssum zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse, und zwar etwa 100 000 Kilogramm Steinkohlentheer, 138 000 kg Gasöltheer, 13 000 kg Kohlenwasserstoff und 60 000 kg Ammoniakwasser sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. März d. J., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März d. J.

Magdeburg, den 1. März 1898. (579)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a, **Aachen.**

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen**, Bepflanzung von Böschung, etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an,

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

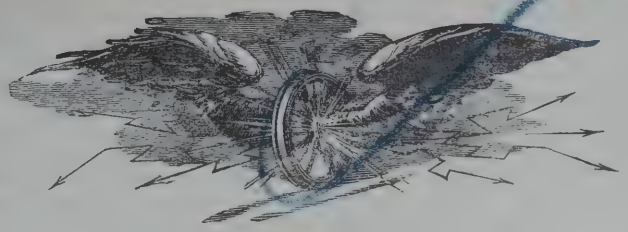
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betreffend Schreibmaschinen der United Typewriter & Supplies Co in Berlin, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 19. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. März 1898.

Inhalt:

Die Wagengestellung auf den preuss. Staatsbahnen im Herbste 1897.
Zur Reform der deutschen Personentarife.
Die Eisenbahnen im deutschen Reichstage.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisungen über ausseretatsmässige Besoldungen u. Arbeitslöhne, Dienstdauer und Ruhezeiten des Personals der Reichsbahnen. — Zur Vermehrung des Güterwagenparks der preuss. Staatsb. — Betrachtungen über die preuss. Eisenbahnverwaltung u. deren Verhältniss zur Finanzverwaltung. — Dispositionsfonds d. preuss. Eisenbahnverwaltung. — Ministerium für Wasserwirthschaft projektirt. — Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen. — Stellen für Fahrkartenausgeber und Ausgeberinnen. — Lübben-Luckau eröffnet. — Westfäl. Bahnprojekte. — Neuer Güterbahnhof der Militärbahn. — Lokalb. Waldkirchen-Breitenberg. — Zutritt der Polizeiorgane zu den Bahnsteigen. — Motorwagenverbindung Künzelsau - Mergentheim. — Studienkurs für die Kandidaten des württemberg. höheren und niedern Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst — Beamten- und Arbeiterwohngebäude der württemberg. Staatsbahnen. — Rollmaterial der württemberg. Staatsb. — Ausbildung von Lehrlingen in den württemb. Eisenbahnhauptwerkstätten. — Aus dem sächs. Landtage. — 12 Bahnprojekte im Königreich Sachsen. — Neuer Dresdener Hauptbahnhof. — Eisenbahnprojekte in Thüringen. — Anklage wegen fahrlässiger Gefährdung eines Eisenbahntransports. — Abgaben für den Verkehr auf den regulirten Strömen. — Masurischer Schifffahrtskanal. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Schleppbahnen und Kompetenz der österr. politischen Landesbehörden. — Erprobung der Drahtseile bei Eisenbahnen. — Lokalbahnaktion. — Unterstützung elektr. Strassenbahnprojekte in Trient. — Finanzielle Aktion der Südbahn. — Neue Gütermagazinanlagen in Brünn. — Wiener Stadtb. — Projekt Zuckmantel-Würbenthal. — Gablonzer elektrische Strassenbahnen. — Krakauer Strassenbahnen. — Trinkgelder d. Strassenbahnbediensteten. — Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. — Elektr. Betrieb auf Vollbahnen. — Bosnische Bahnbauten.
Belgien: Eisenbahnverstaatlichung.
Rumänien: Verkehrsentwicklung der Eisenbahnen in 1896.
Vereins-Ausland: Die Eisenbahnverstaatlichung und die Wasserkräfte in d. Schweiz. — Schweizer Eisenbahnrückkauf. — Rückkauf einzelner Linien der schweizer. Nordostbahn. — Pariser Stadtbahn. — Russlands Bahnnetz 1897. — Moskauer Zufuhrbahngesellschaft. — Küstenbahnprojekt am Südufer der Krim. — Neues Kursbuch für den russ. Lokalverkehr. — Verkehrspolitische Bedeutung der Kiaotschaubucht. — Englisch-italien. Gesellschaft für den Bau von Bahnen in China. — Elektr. Betrieb der Newyorker Uferbahn. — Panamakanal.
Allgemeines: Gefährlichkeit des elektr. Betriebes der Strassenbahnen. — Steigerung des deutschen Schiffsbaues.
Fahrstrassensicherungen auf Bahnhöfen durch Handverschlüsse.
Bücherschau:
Meyer's Reisebücher: Türkei, Rumänien, Serbien und Bulgarien. — Türkischer Sprachführer.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Die Wagengestellung auf den preussischen Staatsbahnen im Herbste 1897.

Der Wagenmangel bei den preussischen Staatsbahnen bildete während der letzten Monate eine stehende Rubrik in den Tagesblättern. Fast täglich wurden Klagen über unzulängliche Wagengestellung laut, und die Presse war schnell bei der Hand, der Verwaltung wegen dieser Insuffizienz der Betriebsmittel die heftigsten Vorwürfe zu machen. In erster Reihe stand immer wieder die Anklage, dass man es aus Gründen der Fiskalität an der nöthigen Vorsorge habe fehlen lassen — in der Richtung, dass die Vermehrung der Betriebsmittel mit der Entwickelung des Verkehrs auch nicht annähernd gleichen Schritt gehalten habe, dass die Beförderung der Güter eine ungeeignete sei und dass die Ausstattung der Bahnhöfe und Ladeplätze mit Gleisen und sonstigen Betriebsanlagen während der letzten Jahre in beklagenswerther Weise zurückgeblieben sei. Nebenbei fehlte es in den Blättern der schärferen Tonart auch nicht an Hinweisen, dass die Kalamität in den allgemeinen Verwaltungsverhältnissen der preussischen Staatsbahnen — im System — begründet sei; die ebenso beliebten wie dunklen Schlagworte wie Assessorismus, Büreaukratismus, Formularismus mussten herhalten, um die moralische Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung zu konstruiren, und schliesslich wurden selbst diejenigen Blätter, die sich sonst einer ruhigen und objektiven Beurtheilung unserer Staatsbahnverhältnisse befleissigen, durch die täglichen Beschwerden in eine Aufregung versetzt, die bei einer allgemeinen Bankerotterklärung unserer Verkehrseinrichtungen kaum hätte grösser sein können.

Angesichts dieses mit seltener Schärfe und noch seltenerer Einmüthigkeit gegen die Staatsbahnverwaltung unternommenen Ansturms dürfte es jetzt — nachdem sich die Wogen wieder beruhigt haben — am Platze sein, auf die thatsächlichen Ver-

hältnisse, welche der beklagten Erscheinung zu Grunde lagen, näher einzugehen und gleichzeitig diejenigen Gesichtspunkte zu beleuchten, aus denen ein Verschulden der preussischen Staatsbahnverwaltung hergeleitet werden sollte. In diesen Richtungen bietet das Material, welches die preussische Regierung dem Abgeordnetenhause über die Wagengestellung im Herbste 1897 hat zugehen lassen, eine zuverlässige und erschöpfende Unterlage; wir glauben deshalb bei unseren nachstehenden Ausführungen auf jene amtlichen Notizen zurückgreifen zu dürfen.

Thatsache ist, dass die Gestellung der Güterwagen auf den preussischen Staatseisenbahnen im verflossenen Herbst zu ungewöhnlichen Schwierigkeiten geführt hat, und dass es der Eisenbahnverwaltung während eines längeren Zeitraums als sonst nicht gelungen, die Ansprüche der Interessenten dergestalt zu erfüllen, dass das Wagenmaterial stets zu den gewünschten Fristen zur Verfügung gestellt werden konnte. Die alljährlich wiederkehrende Erscheinung, dass der Verkehr sich vom Monat September ab bis zum Monat November in einer stark aufsteigenden Linie bewegt, die bis Ende Dezember wieder abfällt, die stark anwachsenden Versendungen der Kohlengruben zu einer Zeit, wo zugleich die landwirthschaftliche Ernte und ferner auch die landwirthschaftlichen Bezüge an Düngemitteln usw. zum Versand gelangen, das Zusammenfallen zahlreicher Bedürfnisse und ihr Zusammendrängen auf einen immer kürzeren Zeitraum (namentlich bei den Rübenbezügen) — Umstände, die fast in jedem Jahre dazu geführt haben, dass die Wagengestellung den hoch- und niedergehenden Ansprüchen nicht durchweg unmittelbar und in gleichem Schritte folgen konnte —, sind in diesem Jahre auffälliger als sonst gewesen gegenüber einem in ganz ungewöhnlicher Höhe angewachsenen Verkehr. Erfreulicher Weise ist auf allen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens der schon im Jahre 1896 hervorgetretene grosse Aufschwung auch im Jahre 1897 von Bestand gewesen und hat die guten Aussichten des Jahres 1896 noch übertroffen. Sowohl die Landwirthschaft wie die Industrie sind an dieser hervorragenden Entwicklung des Verkehrs betheiligt gewesen. Dieselbe ist eine derartige gewesen, wie sie auch von Interessenten nicht annähernd vorausgesehen worden ist.

Die grössten Schwierigkeiten in der Gestellung zeigten sich bei den gedeckten Wagen und zwar veranlasst durch die gute Ernte und die in diesem Jahre auffallend gesteigerten Bezüge an Düngemitteln. Ferner hat der Ruhrkohlenbezirk während der Monate Oktober und November nicht seinen Anforderungen entsprechend befriedigt werden können. Verhältnissmässig günstig war die Gestellung im oberschlesischen Kohlenbezirk, wo namentlich im Monat November nur an wenigen Tagen Ausfälle sich gezeigt haben, deren Nachholung unmittelbar darauf ermöglicht wurde.

Von der Landwirthschaft sind erhebliche Klagen nur in Bezug auf die Gestellung gedeckter Wagen (für Düngemittel und Zucker) erhoben worden, dagegen nicht in gleichem Maasse wegen der Rübensendungen. Die Wagengestellung scheint auch bei Rüben nicht zu besonderen Missverhältnissen geführt zu haben, trotzdem durch die Bildung von Verhältnisszahlen auch den Rübenversendern (von 4 und mehr Wagen) eine Antheilnahme an den Wagenausfällen auferlegt war. Die nivellirende Wirkung der Gestellung nach Verhältnisszahlen wirkt für die Landwirthschaft, insbesondere aber für die Zuckerfabriken günstig, sodass vorübergehende Einschränkungen in der Gestellung leichter ertragen werden.

Klagen sind ferner von der Braunkohlenindustrie erhoben, weil wegen verspäteten oder nicht genügenden Zulaufs der Wagen theilweise die Arbeit unterbrochen oder auf Lager gearbeitet werden musste.

Die Schwierigkeiten bei der Wagengestellung sind nun nicht allein hervorgerufen durch die hohe Steigerung des Verkehrs, sondern insbesondere auch noch durch das Auf- und Niedergehen der Ansprüche und das starke Zusammendrängen der Anforderungen auf kurze Perioden.

Im ganzen preussischen Staatsbahnbereich sind während der Herbstverkehrszeit vom September bis einschliesslich November 1897 an solchen Gütern, die in offenen Wagen befördert werden, 298 000 Wagen mehr = 8,8 % und an Gütern, die in bedeckten Wagen befördert werden, 152 000 Wagen = 8,3 % seitens der Eisenbahn thatsächlich mehr befördert worden, als in dem gleichen Zeitraume des Vorjahres. Das Verhältniss würde noch ein günstigeres sein, wenn die Statistik hätte bis zum Dezember fortgesetzt werden können. Diese thatsächliche Leistung der Eisenbahn muss um so höher veranschlagt werden, als schon das Jahr 1896 eine sehr hoch gestiegene Verkehrsbewegung zeigte. Es sind beispielsweise im Monat November 1897 — also zur Zeit des höchsten Verkehrs — an offenen Wagen 11,2 % (127 000 Wagen) und an gedeckten Wagen sogar 13,7 % (81 000 Wagen) mehr gestellt worden, als im Jahre 1897.

In den beiden grossen Kohlenrevieren an der Ruhr und in Oberschlesien stellt sich die Verkehrsvermehrung für Kohlen und Koks in folgenden Zahlen dar:

Es sind thatsächlich gestellt: 1897 an der Ruhr gegen	1895	+ 17,2 %	(597 000 Wagen)
	1896	+ 7,3 „	(275 000 „)
Für andere in Kohlen- u. Kokswagen zu verladende Güter 1897 gegen 1896		+ 11,7 „	(83 534 „)
1897 in Oberschlesien gegen . .	1895	+ 14,7 „	(186 000 „)
	1896	+ 3,9 „	(54 000 „)

In beiden Kohlenrevieren zusammen stellt sich im Jahre 1897 die Mehrleistung gegen 1895 auf 16,6 % (783 000 Wagen)
„ 1896 „ 6,3 „ (329 000 „)

An der Ruhr sind beispielsweise im Dezember 1897 an Kohlen- und Kokswagen **13,5** % (44 000 Wagen) mehr gestellt als im Dezember 1896, in Oberschlesien

im September	1897	11,4 %	(13 300 Wagen)
„ Oktober	1897	5,7 „	(7 000 „)
„ November	1897	8,8 „	(11 200 „)
„ Dezember	1897	6,5 „	(8 700 „)

mehr, als in den entsprechenden Monaten des Vorjahres.

Auch in den kleineren Kohlenbezirken zeigt der Verkehr und zwar nicht nur die Anforderung, sondern auch die thatsächliche Gestellung eine erfreuliche Vermehrung. Es sind gestellt an Wagen:

1897 im Braunkohlenverkehr im Magdeburger Bezirk 14,8 % mehr, im November sogar 17,5 % mehr, auf kürzere Zeiten ist die Steigerung noch grösser gewesen.

1897 im Saarkohlengebiet gegen	1895	+ 19,6 %	(104 258 Wagen)
	1896	+ 7,0 „	(41 773 „)
1897 im Aachener Kohlenbezirk gegen	1895	+ 6,5 „	(8 697 „)
	1896	+ 3,9 „	(5 332 „)
1897 im niederschlesischen Kohlenbezirk gegen	1895	+ 11,7 „	(31 779 „)
	1896	+ 3,0 „	(8 778 „)

An der Saar sind beispielsweise im November 1897 an Kohlen- und Kokswagen 10,3 % (5 073 Wagen), im Dezember 8,9 % (4 599 Wagen), im Aachener Kohlenbezirk im November 1897 6,1 % (718 Wagen), im Dezember 5 % (598 Wagen) mehr gestellt, als in den gleichen Monaten des Vorjahres.

Der Rübenverkehr ist etwa auf der gleichen Höhe geblieben (in den Monaten September bis Dezember 1897 4 138 478 t, dagegen 1896 4 088 736 t = 1897 gegen 1896 + 49 742 t oder 1,2 % mehr).

Der Versand an Düngemitteln ist im Direktionsbezirk Magdeburg, dem Hauptsitz der Düngesalzerzeugung in Deutschland, in den Monaten August bis November 1897 um 17,6 % (96 293 t) grösser gewesen, als in denselben Monaten des Jahres 1896.

Im Bezirk Essen hat der Düngemittelversand im verflossenen Herbst um 30,3 % (42 100 t) zugenommen.

Trotz der sich aus vorstehendem ergebenden grossen Mehrleistung der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1897 gegenüber der Leistung des Vorjahres, welches ebenfalls schon eine hohe Verkehrsvermehrung aufwies, hat die Wagengestel-

lung nicht in vollem Umfange den Ansprüchen der Versender folgen können und es ist eine stattliche Anzahl von Wagen ausgerechnet worden, die innerhalb der kritischen Zeit nicht rechtzeitig gestellt werden konnten. Aus solchen Zahlen kann indess der Enderfolg der Wagengestellung nicht beurtheilt werden. Die Folgen der nicht fristgemässen Gestellung erscheinen nämlich in zweierlei Beziehung. Es kann sowohl die Möglichkeit, den Eisenbahntransport auszuführen, infolge der nicht rechtzeitigen Gestellung überhaupt entfallen, oder aber der Transport wird ausgeführt, aber unter Verschiebung auf einen späteren Zeitraum. In ersterem Falle würden die Schäden in dem verlorenen Absatze und unterbliebenen Bezuge bestehen, im anderen Falle in den Kosten der Vorbereitung und der sich als unmöglich herausstellenden Verladung des Gutes, Lagerung desselben u. dergl., sowie aus den schädlichen Folgen des späteren Bezuges. Die ersteren Schäden sind, wie wohl im allgemeinen angenommen werden darf, abgewendet worden dadurch, dass die Lieferung im grossen und ganzen noch rechtzeitig hat nachgeholt werden können. Dies ist anzunehmen für die Kohlenbezirke wie auch namentlich für den Bezug der landwirthschaftlichen Artikel, insbesondere der Düngemittel. Gerade bei letzteren kommt es darauf an, sie rechtzeitig dem Boden zuzuführen. Es ist auch seitens der Eisenbahnverwaltung ein besonders grosser Werth darauf gelegt worden, dass die Vertagung der Düngemittelbezüge thunlichst vermieden ward oder wenigstens nicht auf einen solchen Zeitraum sich erstreckte, dass ihre Verwendung überhaupt entfiel. Nach den gemachten Beobachtungen wird man in der Annahme nicht fehlgehen, dass die Düngemittel, wenn auch theilweise unter Verschiebung, thatsächlich haben bezogen werden können. Die durch den Wagenmangel herbeigeführten Verspätungen haben im grossen und ganzen 1—2, höchstens 3 Tage betragen.

Die Zahl der ausgefallenen Wagen bedeutet also in der Hauptsache nur, dass die Wagen zu einer anderen Zeit als beantragt, gestellt worden sind; es würde ganz irrig sein, wenn man annehmen wollte, dass jene Ziffern einen auch nur annähernden Maassstab für die wirklich ausgefallenen Sendungen geben. Das wäre auch schon deshalb völlig unrichtig, weil jeder Wagen, der einmal nicht rechtzeitig gestellt werden konnte, so lange als mangelnd gezählt wird bis er thatsächlich zugeführt ist. Wenn bespielsweise 10 angeforderte Wagen erst am 7. Tage nach der Anforderung gestellt werden, so wird ein Ausfall von $10 \times 6 = 60$ Wagen vermerkt, während dem Verkehrsbedürfniss schon durch einmalige Bereitstellung von 10 Wagen genügt werden würde. Es lässt sich also aus den Mankoanzeigen ein Schluss auf die Stärke des wirklich vorhandenen Verkehrsbedürfnisses überhaupt nicht ziehen — wenigstens nicht auf dem Wege, dass der am ersten Tag eingetretene Wagenmangel nunmehr täglich bis zu seiner schliesslichen Deckung als Rechnungsfaktor in die Mankoliste eingestellt und sodann die Gesammtziffer der täglichen Mankoanzeigen als thatsächlicher Bedarf angenommen wird. Das Kohlenwerk, welches an einem Tage 5 Wagen zu wenig gestellt erhielt, hatte — wenn dieses Manko nach Verlauf von 10 Tagen ausgeglichen wird — in der Zwischenzeit nicht, wie nach der Aufstellung der Mankoanzeige anzunehmen wäre, einen Beförderungsausfall von 50 Wagen, sondern immer nur einen solchen von 5 Wagen zu übertragen, und würde jedenfalls sehr wenig damit einverstanden sein, wenn ihm bahnseitig am letzten Tage der Fehlzeit die in der Mankoliste rechnerisch verzeichneten 50 Wagen zur alsbaldigen Beladung zur Verfügung gestellt werden sollten. Aber auch selbst die so reduzirte Zahl ist noch nicht als wirkliches Verkehrsbedürfniss, das ausgefallen oder auch nur vertagt worden ist, aufzufassen. Erfahrungsmässig nämlich gehen die Wagenbestellungen unverhältnissmässig in die Höhe, sobald eine volle Gestellung nicht erfolgt; die Zahlen gehen sogleich herunter, wenn alle Anforderungen gedeckt werden, ja es treten im Falle der wirklichen Gestellung der Wagen alsdann auch Abbestellungen ein.

Schon hieraus erhellt, dass die aus den einzelnen Bezirken täglich veröffentlichten Mankoberichte für die Beurtheilung der wirklichen Bedarfsfrage nur einen ganz ausserordentlich beschränkten Werth besitzen und dass namentlich auch die von den Kohlenwerken angegebenen Mankoziffern in Wirklichkeit auf ungleich bescheidenere Zahlen zusammenschrumpfen.

Selbst diese sehr ermässigten Zahlen bedeuten aber in der Regel immer noch keinen wirklichen Ausfall in der Produktion, sondern nur eine Verschiebung — in dem Sinne, dass das in der Fehlzeit eingetretene Produktions- oder Versandminus durch spätere, vermehrte Lieferung wieder ausgeglichen wird. Hiernach wird von einem Ausfall von Schichten, von Lohneinbussen der Arbeiter usw., wie solche nach den Versicherungen der Interessenten und der Presse in einzelnen Bezirken in wahrhaft erschreckendem Umfange eingetreten sein sollten, thatsächlich nur in vereinzelten Fällen die Rede sein können. Auch ist zu berücksichtigen, dass in der Zeit des Wagenmangels ohne Zweifel auch manches auf das Konto der Eisenbahnen gesetzt worden ist, was mit der Wagengestellung überhaupt nichts zu thun hatte. So ist es z. B. Thatsache, dass während der kritischen Zeit speziell im östlichen Preussen viele Klagen von Landwirthen, Gasanstalten und sonstigen Kohlenverbrauchern über verzögerte Lieferung nicht sowohl auf den Wagenmangel, als vielmehr darauf zurückzuführen waren, dass die Kohlenwerke infolge abnorm gestiegener Nachfrage nicht rechtzeitig liefern konnten.

Immerhin ist aber anzuerkennen, dass im vergangenen Herbst seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung den Anforderungen des Verkehrs — namentlich was bedeckte Wagen betrifft — in geringerem Maasse als in den Vorjahren im Verhältniss zur Anforderung genügt worden ist. Die Klagen, welche hierüber in den Interessentenkreisen und in der Presse laut wurden, lassen sich — wie bereits angedeutet — ihrem wesentlichen Inhalt nach dahin zusammenfassen:

I. dass die allgemeinen Einrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung, welche einen rationellen Umlauf der Wagen sichern sollen, grundsätzlich fehlerhaft und dass die besonderen Anordnungen zur Zeit der Wagenknappheit mangelhaft und ungenügend gewesen seien,
II. dass die Betriebsanlagen namentlich in den grossen Industrierevieren zu beschränkt seien und in dem Ausbau derselben die Staatseisenbahnverwaltung fehlerhafter Weise weit zurückgeblieben sei,
III. dass der der Eisenbahn zur Verfügung stehende Wagenpark unzureichend bemessen sei, und einer wesentlichen Ergänzung bedürfe.

I. Was den ersten Punkt betrifft, so entbehrt die Behauptung, dass die allgemeinen zur Beschleunigung des Wagenumlaufs getroffenen Einrichtungen unrichtig seien, jeder Begründung; man wird vielmehr unbedenklich behaupten können, dass nach Maassgabe der in Preussen vorliegenden Verkehrsverhältnisse bessere Einrichtungen an die Stelle der getroffenen nicht gesetzt werden können, wie denn auch die aufgetauchten wenigen positiven Aenderungsvorschläge nur Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Zustande herbeiführen würden.

Der wesentliche Inhalt der getroffenen Einrichtungen ist der, dass die nach der Entladung verfügbar werdenden O-Wagen (offene Kohlenwagen) nach einer der Erfahrung entsprechenden geographischen Eintheilung sofort und ohne besondere Disposition den grossen Industrierevieren zur Wiederbeladung zugeführt werden. Die Fahrpläne für diesen Rückstrom sind so eingerichtet, dass die Stationen der einzelnen Hauptstrecken zu Zeiten des beendeten Ladegeschäfts von den leergewordenen Wagen befreit und diese unter Aufnahme des Wagenmaterials von den Seitenrouten ohne Aufenthalt ihrem Ziele zulaufen. Im übrigen wird von den Stationen zu Zeiten, welche den Streckenverhältnissen angepasst sind, an die bei den Direktionen bestehenden Wagenbüreaus der Wagenbestand und Wagenbedarf nach einzelnen Gattungen telegraphisch gemeldet, und die Aufgabe dieser Büreaus ist es, zwischen den einzelnen

Stationen den nothwendigen Ausgleich unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Züge derart anzuordnen, dass die Bedarfsdeckung gesichert und unnütze Leerläufe von Wagen vermieden werden. Wenn die einzelnen Wagenbüreaus zur Bedarfsdeckung ausser stande sind, wird das Centralwagenbüreau in Magdeburg in Anspruch genommen, welches nunmehr die Aufgabe hat, für den Ausgleich der Wagen zwischen den einzelnen Bezirken Sorge zu tragen. Natürlich bestehen neben diesen allgemeinen Einrichtungen für einzelne, bestimmte Theile und Dienstzweige besondere Anordnungen, welche nach den Erfahrungen der Verkehrsgestaltung dieser Theile als zweckmässig erkannt sind, und welche einer besonderen Erörterung an dieser Stelle nicht bedürfen.

Dies ganze System des Wagenausgleichs beruht so sehr auf natürlicher und vernünftiger Grundlage und ist so ganz auf Erfahrung aufgebaut, dass man es zweifellos für einen verhängnissvollen Fehler erachten müsste, wenn an irgend einem wesentlichen Theil der grundsätzlichen Einrichtungen gerüttelt werden sollte. Dabei ist nicht zu verkennen, dass es zu den schwierigsten Aufgaben der Verwaltung gehört, dafür zu sorgen, dass das System in der Praxis richtig ausgeführt wird. Diese Schwierigkeit liegt in dem Umstande begründet, dass zur richtigen Ausführung der getroffenen Einrichtungen ein volles Verständniss der betheiligten Organe gehört; dass zu diesen Betheiligten aber nicht allein die Wagenbüreaus gehören, sondern dass die richtige Mitwirkung der sämmtlichen Stationen und Güterabfertigungsstellen unbedingt erforderlich ist. Es ist nun aber erfahrungsmässig ganz ausserordentlich schwierig, diesen Tausenden von Dienststellen das Bewusstsein dafür beizubringen, wie wichtig es für die allgemeinen Interessen ist, die Dispositionen vernünftig und knapp zu treffen, namentlich wenn diese Dienststellen in Gegenden funktioniren, wo der Wagenempfang stärker ist, als der Versand, sodass die betheiligten Dienststellen unter einem eigentlichen Mangel nicht zu leiden haben. Es ist eine Thatsache, welche trotz aller Belehrungen und Kontrolen nicht aus der Welt zu schaffen ist, dass viele Stationen zunächst ihren eigenen Bedarf in möglichst ausreichendem Maasse zu decken suchen; es wird z. B. nicht darauf Rücksicht genommen, dass Güterzüge, welche die Station nach der Meldung durchlaufen, erfahrungsmässig ein bestimmtes Leermaterial bringen. Die Folge kann leicht die sein, dass auf einer Station Wagen überzählig werden, die auf anderen dringend gebraucht werden.

Zu den besonderen Einrichtungen, welche zur Zeit der ausserordentlichen Verkehrssteigerung im Herbst 1897 getroffen sind, gehört vor allem eine Beschleunigung und weitgehende Vermehrung der Güterzüge, die eine schnelle Bewegung der Wagen sichern. Es sind in allen geeigneten Verkehrsbeziehungen unter Aufwendung beträchtlicher Mittel schlank durchgehende Güterzüge gebildet worden (direkte Kohlen- und Leerzüge). Die Sonntagsruhe hat an 18 Sonntagen aufgehoben werden müssen, und der Güterzugbetrieb ist an den Sonntagen so oft in dem vollen Umfange des Wochentagsbetriebes durchgeführt worden, als sich dies nach Prüfung der Verhältnisse als zweckmässig herausstellte. Der ganze Betrieb ist unter dem Gesichtspunkte durch schleunige Bewegung des Wagenmaterials den Ansprüchen auf Wagengestellung in möglichst weitem Umfange gerecht zu werden, überall auf das Aeusserste angespannt gewesen. Es ist dies geschehen, obwohl die Aufwendung sehr erheblicher Kosten dadurch bedingt wurde. Auf die Verwendung offener Wagen für die eigenen Betriebszwecke der Verwaltung ist verzichtet, so dass diese Wagen lediglich dem allgemeinen Verkehr vorbehalten wurden, die Verwaltung hat für die Dienstguttransporte die bestehenden Ladefristen abgekürzt, während dieselben für den allgemeinen Verkehr aufrecht erhalten sind. Es ist Vorsorge getroffen worden, dass die Wagenreparaturen in den Eisenbahnwerkstätten so ausgeführt sind, dass die Güterwagen mit möglichster Schnelligkeit dem Betriebe wieder zugeführt werden konnten. Daneben ist von dem gesammten geeigneten und irgend verfügbar zu machenden Personal eine dauernde Beobachtung des gesammten Güterwagendienstes ausgeführt worden, um die Aussendienststellen zu überwachen, zu belehren und ihnen das Verständniss für die Wichtigkeit dieses Dienstzweiges vor Augen zu führen. Namentlich ist auch dafür gesorgt worden, dass die Wagen anderer Eisenbahnen, welche sich auf Staatsbahnlinien befanden, für den eigenen Verkehr zweckmässig und wirksam ausgenutzt worden sind, soweit eine derartige Benutzung nach den bestehenden Vereinbarungen zugelassen ist. Schon in früheren Jahren ist im Ruhrrevier sowie in den Kohlenrevieren Schlesiens das System der sogenannten Verhältnisszahlen mit Erfolg durchgeführt worden, welches den Zweck hat in Zeiten des Wagenmangels die Gestellung der Wagen nicht nach willkürlich gesteigerten Anforderungen, sondern nach dem erfahrungsmässigen Bedarf der einzelnen Zechen eintreten zu lassen, um ungerechte Bevorzugungen einzelner Werke zu vermeiden und den nicht zu beseitigenden Mangel auf die sämmtlichen Wettbewerbsindustrien in gleichmässiger Weise zu vertheilen. Dieses Mittel ist im vergangenen Herbst auch auf andere Industrien, welche einen regelmässigen Massenversand haben, ausgedehnt worden.

Es steht ausser allem Zweifel, und wird bei der später folgenden Betrachtung der Gründe des Wagenmangels ziffermässig erläutert werden, dass die Gesammtheit der vorerwähnten Anordnungen der Verwaltung dazu beigetragen haben, den Wagenumschlag zu beschleunigen und die Verwaltung in den Stand zu setzen, die Effektivleistungen so zu steigern, wie dies in den oben wiedergegebenen Tabellen ziffermässig nachgewiesen ist.

II. Es kann ebenso wenig anerkannt werden, dass die preussische Verwaltung mit dem Ausbau und der Erweiterung der baulichen Anlagen in den grossen Industrierevieren hinter der Entwickelung des Verkehrs schuldhafter Weise zurückgeblieben sei und dies auf den Wagenumschlag ungünstig gewirkt habe. In den 10 Jahren von 1886/87 bis 1896/97 sind für Bahnhofserweiterungen und für Herstellung zweiter Gleise folgende Mittel bereit gestellt worden:

in den Direktionsbezirken Elberfeld und Essen	rund	65 000 000 ℳ.
in den Direktionsbezirken Breslau und Kattowitz	„	93 000 000 „
zusammen		158 000 000 ℳ.

hierzu kommen für das Etatsjahr 1897/98

in den Direktionsbezirken Elberfeld und Essen	rund	16 000 000 ℳ.
in den Direktionsbezirken Breslau und Kattowitz	„	2 000 000 „
zusammen		18 000 000 ℳ.

sodass die Gesammtsumme der für diese Zwecke bewilligten Mittel sich auf . . . . 176 000 000 ℳ. beläuft.

Von dem bis zum 1. April 1897 bewilligten Betrage von 158 000 000 ℳ. sind bis zu diesem Zeitpunkt 108 000 000 ℳ. thatsächlich zu Verwendung gelangt.

In den letzten 10 Jahren sind zur Bewältigung und zur Abfuhr des Güterverkehrs in dem rheinisch-westfälischen und dem oberschlesischen Industriebezirk eine grosse Anzahl wichtigerer Bauausführungen theils fertiggestellt, theils in Angriff genommen.

Zur Zeit sind in den Direktionsbezirken Elberfeld und Essen nicht weniger als 15 grössere Bahnhöfe in einer mehr oder minder durchgreifenden Erweiterung begriffen, nicht gerechnet die Stationen, für welche die Entwürfe soweit vorbereitet sind, dass demnächst gleichfalls mit der Erweiterung begonnen werden kann. Ebenso werden zur Zeit in den Direktionsbezirken Breslau und Kattowitz 18 grössere Bahnhöfe, darunter 2 grosse Rangirbahnhöfe einer umfangreichen Erweiterung unterzogen. Es dürfte einleuchten, dass nicht gleichzeitig zu viele benachbarte Bahnhöfe umgebaut werden dürfen, dass hier vielmehr schrittweise vorgegangen werden muss, und zwar weniger aus finanziellen, wie aus betriebstechnischen Gründen, weil anderenfalls der regelmässige Betrieb in Frage gestellt werden kann.

Jeder Umbau bestehender Anlagen stört den Betrieb und birgt gewisse Gefahren in sich.

III. Was den dritten Vorwurf unzureichenden Wagenmaterials betrifft, so muss an die Spitze gestellt werden, dass die preussische Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren so viel Wagen beschafft hat und für die Zukunft in Bestellung gegeben hat, als die einheimische Wagenbauindustrie überhaupt zu liefern imstande ist, und dass eine erheblichere Anspannung der Leistungsfähigkeit dieser Industrie zu verzeichnen ist. Eine Abhilfe im Auslande zu suchen hat die Staatseisenbahnverwaltung bisher sich nicht entschliessen können, sie würde hiermit auch kaum nennenswerthen Erfolg gehabt haben.

Die Aufwendungen für Wagenbeschaffung sind in den letzten Jahren entsprechend der hochgehenden Entwickelung des Verkehrs über den Durchschnitt der durchschnittlichen Beschaffungen erheblich hinausgegangen. Während in den Etatsjahren 1890/91 bis 1896/97 für Güterwagen rund 193 000 000 ℳ — also jährlich durchschnittlich 27 600 000 ℳ — aufgewendet sind, gelangen in den Jahren 1897/98 und 1898/99 hierfür 37 000 000 und 45 000 000 zur Verwendung; wobei eine Betheiligung des ausseretatsmässigen Dispositionsfonds noch nicht in Rücksicht gezogen ist, falls derselbe der Hoffnung entsprechend bis zur zulässigen Höhe von 20 000 000 ℳ aus den Ueberschüssen des laufenden Etatsjahres gefüllt werden kann. Nach den gemachten Aufwendungen und nach den getroffenen Dispositionen hat sich und wird sich der Güterwagenpark der Staatsbahn wie folgt vermehren:

Bestand am	1. April	1896 . . .	= 225 386	Wagen
„	„ 1. Oktober	1897 . . .	= 244 968	„
„	„ 1. November	1898 . . .	= 263 000	„

Hierbei ist die inzwischen erfahrungsmässig eintretende Ausrangirung berücksichtigt.

Es bedeutet dies eine Vermehrung in einem Zeitraum von $2^1/_2$ Jahren von 16,7 % des Bestandes. Bei der Abschätzung des für den Verkehr verfügbaren Laderaums muss ferner in Rücksicht gezogen werden, dass die sämmtlichen neubeschafften Wagen ein Ladegewicht von 15 t (anstatt früher 10 t) haben, und dass auch der vorhandene Wagenpark auf ein höheres Ladegewicht gebracht ist, soweit dies überhaupt angängig.

Zweifellos ist es Aufgabe und Pflicht der Eisenbahnverwaltung, einen Bestand an Wagen zu erhalten, welcher genügt, um den durchschnittlichen Bedarf der stärksten Verkehrszeit — nämlich des Herbstes — zu genügen. Diesen Bedarf kann man aber nur abschätzen nach den Erfahrungen des letzten Herbstes, wenn man dem damals vorliegenden Bedarf ein Mehr hinzuschlägt, welches der durchschnittlichen Entwickelung des Verkehrs entspricht. Weder ist es möglich für eine ausserordentliche, nicht zu erwartende Verkehrssteigerung ausreichende Vorsorge zu treffen, noch kann es als Aufgabe der Eisenbahn angesehen werden, Material zu halten, welches genügt, um über die Stärke des Durchschnittsverkehrs der Herbstmonate hinaus denjenigen Anforderungen zu entsprechen, welche eine zufällig gesteigerte Verkehrswelle oder eine plötzliche Handelskonjunktur mit sich bringen. Sollte dies dennoch geschehen, so würden hierfür Wagen in einer Zahl erforderlich sein, welche nur mit Hunderten von Millionen zu beschaffen sein würden, während sie etwa $^{11}/_{12}$ des Jahres unbenutzt stehen bleiben würden. Es würde dies eine Wirthschaftsführung bedeuten, die nicht dem Interesse der Allgemeinheit entsprechen würde. Indessen ist anzuerkennen, dass, nachdem der Verkehr in den letzten Jahren einmal dauernd einen ungeahnt starken Aufschwung genommen hat, der Wagenbestand des letzten Herbstes — namentlich in gedeckten Wagen — denjenigen Anforderungen nicht völlig entsprochen hat, welche oben als zweckentsprechende und seitens der Verwaltung zu erfüllende bezeichnet sind. Es ist daher auch Vorsorge getroffen, dass namentlich der Bestand gedeckter Wagen in wirksamer Weise vermehrt wird.

(Schluss folgt.)

Zur Reform der deutschen Personentarife.

Eine Antwort.

Mein Aufsatz „Nur keine Halbheiten“ ist in Nr. 16 S. 251 d. Ztg. einer Erwiderung gewürdigt worden, zu der einige kurze Bemerkungen zu machen mir gestattet sein möge.

Der Herr Verfasser der Erwiderung, dem ich mich übrigens für seine im allgemeinen wohlwollende Kritik zu grossem Danke verpflichtet fühle, vermisst in meinem Aufsatz, dass ich das Wesentlichste zu sagen vergessen habe, nämlich welches System, welche Sätze ich für einen meinen Wünschen entsprechenden deutschen Personentarif vorschlage, und meint, dass ich gesagt habe, was ich ungefähr nicht wolle, dass ich aber verschweige, was ich eigentlich wolle.

Hierauf möchte ich zunächst erklären, dass ich allerdings keineswegs beabsichtigt hatte, ein neues Projekt für eine Reform des Personenverkehrs auf den Markt zu bringen, sondern dass ich lediglich beunruhigenden Anzeichen gegenüber ein Mahnwort, eine Warnung auszusprechen mir erlauben wollte: nur keinen sogen. Mittelweg zu betreten, nicht nur mit einer sogen. partiellen Tarifreform vorzugehen, vielmehr, wenn man reformiren wolle, dies gerade bei den gegenwärtigen Verhältnissen bald und radikal zu thun.

Abgesehen nun davon, dass hieraus schon und ferner aus dem, was Herr Y. anführt, was ich nicht wolle, manches zu entnehmen sein dürfte, was ich will, habe ich an verschiedenen Stellen betont, dass ich nicht nur eine Vereinfachung unseres Tarifsystems, sondern vor allem eine durchgreifende Verbilligung unserer Grundtaxen und eine Vereinfachung der Betriebseinrichtungen bezw. des Betriebes wolle. Auch, dass ich unbedingt keine Erhöhungen und keine ermässigten Fahrkarten, ganz besonders keine ermässigten Rückfahrkarten will, scheint mir mehr positiver als negativer Natur zu sein und wenn ich dann ausführlich darzuthun versuchte, aus welchen Gründen ich eine baldige und durchgreifende Reform für zweckmässig und geboten, eine theilweise aber für verfehlt und bedenklich halte, so dürfte schliesslich doch wohl ein ganz greifbares „Programm“ aus meinen Ausführungen zu folgern sein. Auch will ich nicht die Gegenfrage stellen, wie denn Herr Y. sich seine blosse Vereinfachung der Tarife vorstellt?

Wenn nun aber Herr Y. noch speziell zu wissen wünscht, welches System und welche Sätze ich für meine „radikale“ Reform vorzuschlagen habe, so will ich ihm die Antwort nicht schuldig bleiben und erkläre selbst auf die Gefahr hin, ihm eine arge Enttäuschung zu bereiten: das Maybach'sche Projekt vom Jahre 1890 nur mit dem allerdings weitergehenden Unterschiede, dass ich empfehle, als Schnellzugzuschlag nicht 1 ₰, sondern nur 0,5 ₰ für das Kilometer zu erheben, wodurch jener eine Erhöhungsfall — nämlich bei Hin- und Rückfahrt im Schnellzug I. und II. Klasse — vermieden würde. Hierbei ist mir sehr wohl bekannt, dass dieser „kleine“ Unterschied den Ausfall nur auf den preussischen Bahnen damals um etwa 15 000 000 ℳ erhöht haben würde. Also:

3 Wagenklassen (I., II. und III.) mit den Grundtaxen von 6, 4 und 2 ₰ und einem für alle Klassen gleichmässigen Schnellzugzuschlag von 0,5 ₰ für das Kilometer;

Abschaffung der IV. Wagenklasse;

Abschaffung sämmtlicher ermässigter Fahrtausweise, besonders der ermässigten Rückfahrkarten, auch der Sonntagskarten;

Abschaffung des Freigepäcks mit Herabsetzung der Taxe auf 0,25 ₰ für das Kilometer und 10 kg;

Beibehaltung der Arbeiterkarten zu den gegenwärtigen Preisen.

Seit jenem Jahre sind ja verschiedene andere Projekte aufgetaucht und manche auch zur That geworden, ein besseres, für die deutschen Verhältnisse brauchbareres und gerechteres Tarifsystem als jenes ist mir aber nicht bekannt und namentlich kann meines Erachtens keinem der bisher in anderen Ländern eingeführten Systeme der Vorzug gegeben werden. Handeln liesse ich vielleicht mit mir darüber, ob nicht eine Preisabstaffelung nach unten bei wachsenden Entfernungen eingeführt werden könnte, obgleich ich ein Bedürfniss hierzu nicht anzuerkennen vermag, aber weil ich zugeben muss, dass ein solches Verfahren rationell wäre und ferner darüber, ob man nicht einen einfacheren Gepäcktarif mit wenigen festen Entfernungsstufen und Sätzen (wie auch Herr Y. anregt) schaffen könnte, weil eine solche Einrichtung die Abfertigung wesentlich vereinfachen und das Publikum in den Stand setzen würde, sich leichter zu orientiren.

Fast schmerzlich aber hat es mich berührt, dass der Herr Verfasser der Erwiderung von mir denken konnte, ich wolle die Abschaffung der IV. Wagenklasse nicht mehr, während gerade sie seit jeher mein ceterum censeo gewesen ist und bleiben wird. Ich scheine mich undeutlich ausgedrückt zu haben und habe sagen wollen: Als die IV. Wagenklasse noch ihre alte Gestalt hatte, d. h. eine einfache Stehklasse war, wäre die Beseitigung derselben und die Verweisung des bisher sie benutzenden Publikums in die III. Klasse, die im Vergleich zu jener als höchst komfortabel bezeichnet werden musste, ohne jegliche Fahrpreiserhöhung eine wirklich reformatorische That ersten Ranges gewesen, die den allgemeinsten, freudigsten Beifall der Betheiligten gefunden haben würde (notabene für den Marktverkehr hätten nöthigenfalls die alten Wagen IV. Klasse beibehalten werden können) — jetzt aber, wo der verhängnissvolle Schritt geschehen und, wie ich mich ausdrückte, eine Klasse III b geschaffen ist, d. h. die Wagen der IV. Klasse an den Wänden mit Sitzbänken versehen sind, ist der Unterschied von der III. Klasse nicht mehr so gross und während damals das Publikum der IV. Klasse einen ganz ausserordentlichen Vortheil von der beabsichtigten Maassregel gehabt hätte und hochbeglückt gewesen wäre, wird dasselbe Publikum jetzt kaum zufrieden mit einer Reform sein, welche ihm nicht auch eine wirkliche Verbilligung der bisherigen Fahrpreise bringt. Deshalb meinte ich, habe sich Preussen „eines der wirksamsten Mittel für eine glückliche Reform begeben“ — „thunlich“ und meines Erachtens nothwendig ist trotzdem die Abschaffung der IV. Klasse immer noch, aber nicht mehr so wirkungsvoll.

Nun zu den „nüchternen“ Worten meines Herrn Gegners noch ein paar nüchterne Bemerkungen.

Wenn derselbe den Vorwurf, unsere Personentarife seien zu hoch, damit entkräften will, dass er sagt, anderswo seien sie auch nicht niedriger, und zunächst konstatirt, dass nirgends so billige regelmässige Fahrpreise für die unteren Bevölkerungsklassen bestehen, wie in Norddeutschland diejenigen der IV. Wagenklasse, so will ich ihm letzteres glauben und will deshalb unter diese Grundtaxen auch nicht heruntergehen, weil ich sie, besonders unter Berücksichtigung der Preise der Arbeiterkarten, für billig genug halte. Damit hört es dann aber auch auf. Zum weiteren Beweise seiner Behauptung muss dann auch Herr Y. zu den Ausnahmen greifen, den Stadtbahn- und Vorortarifen in Berlin, den Zeitkarten und Sonntagskarten und sehr vorsichtig schliesst er: „auch unsere Normalsätze können den Vergleich mit denen anderer Länder sehr wohl aushalten.“ Hier möchte ich Herrn Y. nicht weiter folgen, denn er wird sehr genau wissen, dass dieser Satz doch mancher Einschränkung und Erläuterung bedarf! Gesetzt aber auch, es wäre das alles zutreffend, so bewiese mir es doch nichts: Warum sollen wir uns denn immer damit begnügen, zufrieden zu sein, dass und wenn es in „anderen Ländern“ nicht besser steht, als bei uns? Warum sollen wir nicht vielmehr — insbesondere Preussen mit seinem gewaltigen Netz von mehr als 30 000 km Eisenbahnen — an der Spitze aller Länder marschiren? Warum sollen wir nicht vorbildlich für die anderen, bahnbrechend auch in dieser Beziehung werden?!

Wenn Herr Y. sodann als Beweis dafür, dass die deutschen Personentarife dem Reisebedürfniss der Bevölkerung im allgemeinen genügen, anführt, dass und in welchem Maasse seit 1892 die Anzahl der gefahrenen Personen und die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer gestiegen sei, so bin ich so frei, dieses Argument und diese Zahlen für meine Behauptungen und Bestrebungen in Anspruch zu nehmen. Denn wenn sich der Verkehr schon bei den gegenwärtigen, meines Erachtens zu hohen Fahrpreisen und trotz derselben so bedeutend entwickelt und gehoben hat, welche glänzende Höhe würde er erreicht haben, wenn wir seit jener Zeit das Maybach'sche Projekt zur Einführung gebracht hätten! Denn dass dann ganz erheblich viel mehr Personen und Personenkilometer gefahren wären, wird niemand bestreiten. Welche Expansivkraft muss da noch in der Bevölkerung schlummern, von welcher Bedeutung müssen da noch die beiden latenten Frequenzsteigerungsfaktoren, wie ich sie nannte, Reisebedürfniss und Reiselust, vorhanden sein und welcher Schatz liegt da noch verborgen, den die Regierungen zu heben bisher unterlassen haben!

Jetzt, wo Herr Y. meinen Reformvorschlag kennt, wird ihm auch gewärtig sein, ob und wiefern ich mich über die finanziellen und auch betriebstechnischen Bedenken gegen eine gründliche Ermässigung der Personentarife leichten Herzens hinwegsetze. Denn ich bin von der Ansicht ausgegangen — abgesehen davon, dass es meine feste eigene Ueberzeugung ist — dass, wenn die deutschen Regierungen eine so durchgreifende Verbilligung im Jahre 1890 nach beiden Richtungen hin für angängig hielten, eine solche bei der glänzenden Entwickelung fast sämmtlicher deutschen Bahnen während der letzten Jahre um so mehr und sicherer jetzt durchgeführt werden könnte. Die Einstellung der Reform geschah aber bekanntlich, weil Preussen unter ganz besonderen Verhältnissen sich vorläufig zurückzog.

Die Behauptung aber, es sei nicht ganz richtig, dass die Hoffnungen der Freunde der damaligen Tarifreform auf Ausgleichung der Ausfälle noch früher als sie selbst anzunehmen gewagt, in Erfüllung gegangen sein würden, verstehe ich einfach nicht angesichts jenes grossen Verkehrsaufschwungs und der von Herrn Y. selbst angeführten Zahlen.

Ich habe ferner in dem bewussten Aufsatz unter ausführlicher Begründung die Meinung vertreten, dass man, insbesondere unter den jetzigen Verhältnissen, es kaum wagen dürfte, dem Publikum eine Reform anzubieten, die nicht nur die erhofften Herabsetzungen, sondern sogar eine theilweise Erhöhung der gegenwärtigen Fahrpreise bringen werde und habe dann gerathen, lieber den umgekehrten Weg zu betreten und mit einer möglichst radikalen Reform vorzugehen; gelinge sie nicht, dann haben die Regierungen jedenfalls einen leichteren Stand und können getrost mit Erhöhungen wieder vorgehen. Gegen diese vermöge dann niemand etwas zu sagen. Herr Y. dreht den Spiess um und ruft, er möchte einmal sehen, welche Regierung in unseren Zeitläuften eine solche Erhöhung einmal ermässigter Tarife wagen könnte — bei diesen grundsätzlich verschiedenen Ansichten würde es allerdings nur auf die Probe ankommen, welche von beiden die richtige ist und welches von beiden Verfahren die öffentliche Meinung mehr beschäftigen und erregen würde. Jedenfalls scheint mir aber die von Herrn Y. selbst beigebrachte Thatsache wiederum nur für mich zu sprechen: die österreichische Regierung hat bei ihrem Kreuzerzonentarif diesen Schritt gewagt und wenn ich auch gern glaube, dass Freude weder die Bevölkerung noch Regierung an dieser Rückwärtsreform erlebt haben, so ist mir doch nichts bekannt davon geworden, dass die öffentliche Meinung dadurch in eine besondere unwillige Erregung gekommen wäre: das Publikum musste sich eben von der Nothwendigkeit des Vorgehens der Regierung überzeugen und liess es daher ruhig geschehen.

Endlich dürfte doch Herr Y. sich die Verkehrsvermehrung, welche nothwendig sein müsste, um die herbeigeführten Mindereinnahmen zu decken (nicht in einem Jahr!) sowie die dadurch bedingte Vermehrung der Ausgaben — insbesondere Beschaffung neuen Personals und neuer Betriebsmittel — zu grossartig und riesenhaft vorstellen, als beides thatsächlich und in Wirklichkeit der Fall zu sein brauchte und sein würde. Ich möchte hier nur eins hervorheben — eine eingehendere Besprechung würde über den Rahmen und die Absicht dieser „Antwort" hinausgehen. Herr Y. meint, unsere sämmtlichen deutschen Wagen- und Lokomotivbauanstalten seien auf lange Zeit hinaus mit Aufträgen über und über versehen. Gut. Aber die Reform würde nicht so bald und plötzlich eintreten, sondern Jahr und Tag bis zur vollen Durchführung beanspruchen; dieser Umstand könnte die Fabriken wohl nicht unschwer in die Lage setzen, ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen und sie zu umfangreichster Thätigkeit anspornen, gar nicht zu gedenken der segensreichen Einwirkung, welche eine solche grosse Entfaltung auf die Arbeiterverhältnisse ausüben würde. Aber abgesehen auch hiervon, ich bin gewiss für Schutz und Bevorzugung der einheimischen Produktion, wenn aber die inländische Industrie den inländischen Bedarf nicht zu decken vermag — nun so gehe man ausnahmsweise ins Ausland! Unsere einheimische Industrie — das nehme ich an — wird selbst nicht wollen, dass eine für das Vaterland hochwichtige und segensreiche Maassregel nur um deswillen nicht durchgeführt werden solle, weil sie selbst das erforderliche Material dafür ganz zu liefern allein nicht imstande ist und andererseits wird keine Regierung die Verantwortung übernehmen, eine Maassnahme, welche sie im Interesse der Allgemeinheit für erspriesslich und nothwendig hält, nur deshalb aufzugeben oder auch nur zu verschieben, weil ihr nicht sämmtliche zur Durchführung derselben nöthigen Mittel im Lande selbst verschafft werden können.

Nach alledem vermag ich meine Ansicht, dass es aus den auseinandergesetzten Gründen unzweckmässig und bedenklich sei, eine „maassvolle", d. h. ungenügende, mit Erhöhungen verbundene Reform vorzunehmen, und es dann besser wäre, ein „Reformiren" vorerst lieber ganz zu unterlassen, nicht fallen lassen, halte mich durch die „Erwiderung" zwar für geehrt, aber nicht für widerlegt und kann meinen „Schlachtruf", wie Herr Y. es bezeichnet, mit Ernst und Ueberzeugung lediglich wiederholen: N u r k e i n e H a l b h e i t e n!

Zum Schluss darf ich wohl noch einen allerdings sehr nebensächlichen Punkt berühren, der sonst aber leicht zu Missdeutungen Anlass geben könnte. Ich bemerkte auf Herausforderung, w i r — glücklicher Weise stehe ich nicht allein! — liessen uns gern H e i s s s p o r n e auf dem Gebiet der Personengeldermässigung nennen, und Herr Y. hat diese beiläufige Bemerkung sofort geschickt verwendet. Diese Bezeichnung habe ich nun aber natürlich nicht in dem bedenklichen Sinne gebrauchen können, der meinen Standpunkt und meine Ausführungen von vornherein verdächtig machen müsste. Heissporn soll hier nicht so viel bedeuten wie jemand, der ohne Nachgedanken und Ueberlegung planlos darauf losgeht und daher leicht über's Ziel schiesst, sondern wie jemand, der mit frischem Wagemuth vorwärts strebt, ohne sich gar zu ängstlich durch gewisse „Bedenken" aufhalten zu lassen, überzeugt, dass diese zu beseitigen sein werden, so viel wie jemand, der sich zu „Ja — also!" bekennt! Und (mutatis mutandis) audaces fortuna juvat — bei welchem Ausruf, wie ich gern zugebe, Vater Virgil an die Reform des Personenverkehrs auf den deutschen Eisenbahnen schwerlich gedacht haben dürfte.

S.

Die Eisenbahnen im deutschen Reichstage.

Im deutschen Reichstage und in den verschiedenen deutschen Einzellandtagen sitzt unseres Wissens kein einziger praktisch thätiger Eisenbahnfachmann und wenn hier und da wirklich der eine oder der andere Abgeordnete sich näheren Einblick in das Wesen und die Praxis der Eisenbahnverwaltung verschafft haben sollte, so muss man sagen, eine Schwalbe macht noch keinen Sommer, es fehlt der Mehrheit der Volksvertretung an der genügenden Sachkenntniss. Darin liegt überhaupt, namentlich wenn es sich um Verwaltungsfragen handelt, eine an und für sich bedauerliche Schwäche des modernen Verfassungsstaates. In der Regel werden die Vertreter der Regierung als berufene und verantwortliche Sachverständige den Volksvertretern weitaus überlegen sein. Das wird sich auf's neue zeigen, wenn im preussischen Abgeordnetenhause der Etat der Eisenbahnverwaltung zur Verhandlung gelangt. Bei der Etatsberathung im Reichstage hat der Abgeordnete Dr. H a m m a c h e r in diesem Sinne bereits einige Andeutungen gemacht. Wenn wir an der Hand des Berichts des preussischen Eisenbahnministers an den Landtag in eine nähere Erörterung eintreten wollten, sagte er, so bedürfte es dazu einer gründlichen Vorbereitung. Gleichzeitig machte der Abgeordnete Dr. Hammacher einen Vorschlag, um diese Schwäche des Parlaments zu beseitigen. Wenn das Parlament, auch das preussische Abgeordnetenhaus, diesen Bericht einer nützlichen Erörterung unterziehen wolle, so müsse es sich zuvor irgend eines technischen Beirathes bedienen oder unter Zuziehung von Technikern nach vorheriger p a r l a m e n t a r i s c h e r U n t e r s u c h u n g a n O r t u n d S t e l l e genau von den thatsächlichen Verhältnissen Kenntniss nehmen. Es ist sehr zu bezweifeln, dass dieser Vorschlag des Abgeordneten Dr. Hammacher Anklang findet. In der Verfassung steht davon nichts, folglich ist die Regierung auch nicht verpflichtet, darauf einzugehen. Aber selbst wenn die Regierung dem Parlament technische Sachverständige zur Verfügung stellen und parlamentarische Untersuchungen an Ort und Stelle gestatten sollte, selbst in diesem Falle wird man nicht behaupten können, dass das Parlament oder auch nur ein Ausschuss des Parlaments mit genügender Sachkenntniss erfüllt werden würde, um ein selbständiges Urtheil abgeben zu können. Vermuthlich würden sich die betreffenden Parlamentarier von den Aussagen der ihnen sympathischen technischen Sachverständigen leiten lassen und diese technischen Sachverständigen wären schliesslich diejenigen, welche das Votum des Parlaments feststellten. Diese Eventualität wäre aber geradezu verfassungswidrig.

Ohne es gerade zu wollen, gestand auch Graf L i m b u r g - S t i r u m diese Schwäche ein, indem er äusserte, dass nach der Einführung des Staatsbahnsystems die Parlamente mit ihrer öffentlichen Erörterung für die Staatsbahnen das geworden sind, was in früheren Zeiten die Generalversammlungen der Aktionäre für die Privatbahnen waren, nur mit dem Unterschiede, dass man, wenn bei Privatbahnen ein grosser Unfug herrschte, die Sache nicht kontroliren konnte, weil die Entlastung der Generalversammlung dazwischen trat und die Aufsicht des Staates eine sehr geringe war. Als in Preussen noch grosse Privatbahngesellschaften bestanden, bekundete überdies die oppositionelle Presse, die jetzt die Staatsbahnverwaltung so streng kritisirt, im Gegensatz dazu ein ganz ausserordentliches Wohlwollen. Beiläufig hatten die Privatbahngesellschaften auch in den Parlamenten einflussreiche Freunde.

* * *

Zu dem Mangel an Sachkenntniss, der dem Parlament das Urtheil erschwert, tritt noch ein anderes Bedenken. Man hat der preussischen Staatsbahnverwaltung den Vorwurf gemacht, n i c h t g e n ü g e n d f ü r V e r k e h r s m i t t e l zu sorgen. Indessen lässt sich nach den einseitigen Mittheilungen der Inter-

essenten der Wagenmangel nicht beurtheilen. Dass so und so viel Wagen, die verlangt worden sind, nicht gestellt werden, sagte der Abg. v. Stumm, beweist gar nichts. Denn zur Zeit des Wagenmangels verlangen die Interessenten das Doppelte und Dreifache dessen, was sie überhaupt brauchen. Herr v. Stumm erinnerte an die Zeiten der „Köln-Mindener“ und der „Rheinischen Eisenbahn“, da die Zechen tagelang ohne Wagen blieben. Das Staatsbahnsystem habe hier entschieden bessernd gewirkt. Auch Graf Limburg-Stirum hatte den Eindruck, dass die statistischen Zahlen über die Höhe des Wagenmangels nicht zutreffen. In diesem Herbst, sagte er, mögen bei dem unerwartet gestiegenen Verkehr manche Betriebe geschädigt worden sein, aber durchaus nicht so ausgedehnt, wie zur Zeit des Privatbahnsystems. Man verlangt, soviel Wagen sollten gestellt werden, dass der ausserordentlichste Verkehr auch bewältigt werde. Das ist gar nicht möglich. Aus den in der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses gemachten Mittheilungen geht hervor, dass in diesem Herbst der Minister die hervorragendsten Vertreter von Industrie und Verkehr gefragt hatte: wieviel werdet ihr ungefähr brauchen? Keiner der Herren sah nur einigermaassen die Hochwellen des Verkehrs voraus. Der Minister richtete sich ein auf das, was ihm gesagt war; aber der Verkehr stieg über alles Erwarten. Es ist nicht zu verlangen, dass eine Verwaltung über den von Sachverständigen taxirten Bedarf weit hinausgeht; man kann nur verlangen, dass sie den Interessenten entgegenkommt, soviel sie kann, und nach dem zu erwartenden Wachsthum des Verkehrs sich rollendes Material besorgt. Andererseits muss auch der Verkehr der Verwaltung entgegenkommen, wo er kann und sich auf die Hochfluth einrichten.

Zum Vertreter der Klagen gegen den Fiskalismus der preussischen Staatsbahnen machte sich besonders der Abgeordnete Dr. Hammacher. Manches von dem, was er ausführte, war nicht unzutreffend. In seiner Finanzgebahrung ist Preussen bedenklich abhängig von dem Ueberschuss der preussischen Staatsbahnverwaltung, den der Abgeordnete Hammacher auf rein 214 000 000 ℳ jährlich berechnete. Der preussische Staat wird auf diese Einnahme vorläufig nicht leicht verzichten können. Baden habe das gesündeste System gewählt und eine vollständige Trennung der Eisenbahn von den Finanzen vorgenommen, auf den badischen Staatsbahnen seien heute schon durchschnittlich schwerere Schienen gelegt von 43 kg für das Meter. In Sachsen sei man stets bemüht gewesen, Mittel in der Reserve zu halten, um die Eisenbahnen möglichst solide auszugestalten und ihre Leistungsfähigkeit zu steigern. Der Abgeordnete Hammacher kam zu dem Schluss, dass das preussische Staatsbahnsystem auf einem todten Strang angelangt sei und die gehegten Erwartungen nicht erfüllt habe. Indessen widersprach er dem Abgeordneten Pachnicke, der unerklärlicher Weise versucht hatte, die Schuld an den jetzigen Zuständen bei der preussischen Staatsbahnverwaltung auf den Minister zurückzuführen oder auch nur konzentriren zu müssen, und sagte: Im Gegentheil, die Gerechtigkeit erfordert, öffentlich davon Zeugniss abzulegen, dass, seitdem der gegenwärtige preussische Eisenbahnminister die Verwaltung übernommen hat, sich rücksichtlich der Verwendung der nothwendigen Ausgaben eine wesentliche Besserung vollzogen hat. In erhöhtem Umfange ist für die Einstellung der einmaligen Ausgaben gesorgt, und insbesondere hat man im vortheilhaften Gegensatz zu der Vergangenheit unter die einmaligen Ausgaben auch eine Menge Posten aufgenommen, die ihrer Bestimmung nach wesentlich dazu gehören. Es wäre auch nicht gerecht, den Minister Thielen für die vielen Unglücksfälle verantwortlich zu machen, die zu unserer aller Bedauern im Laufe des vorigen Jahres auf den preussischen Staatsbahnen vorgekommen sind.

Unzweifelhaft sind die Klagen über den Fiskalismus der preussischen Staatsbahnverwaltung populär. Allein man darf sich dadurch nicht abhalten lassen, sie auf ein berechtigtes Maass zurückzuführen, wie es Graf Limburg-Stirum versuchte. Er erinnerte daran, dass seinerzeit gesagt wurde, nachdem die Eisenbahnen eine angemessene Rente gegeben hätten, wollte man sich anheischig machen, die Einnahmen der Eisenbahnen in erster Linie für die Verbesserung und Vermehrung des Verkehrs zu benutzen. Was ist angemessene Rente? frug Graf Limburg-Stirum und sagte: Bei einem so schwankenden Betriebe, wie dem der Eisenbahnen, können Sie es nicht tadeln, wenn, wie jetzt, etwas über 6 % eingenommen werden, denn es können Zeiten kommen, bei dem Rückgang des Verkehrs, wo die Rente wieder unter 4 % zurückgeht. Es muss sich das über lange Perioden hin ausgleichen. Wenn man aber ferner sagt, die Eisenbahnverwaltung hätte nicht gehalten, was versprochen wäre, so muss ich darauf hinweisen, dass wir bei dem System der Privatbahnen überhaupt gar nicht zu den Lokalbahnen kommen konnten, weil diese nicht rentirten und die Privateisenbahngesellschaften sich hartnäckig weigerten, Lokaleisenbahnen zu bauen. Wir haben, seitdem das Eisenbahnsystem in Preussen eingeführt worden ist, beinahe 7 000 km Lokalbahnen gebaut, von denen die grosse Mehrzahl sehr wenig bringt, vielleicht 1 %, manche gar nichts; das ist doch eine Leistung, die nicht verschwiegen werden kann.

Bei Erlass der Reichsverfassung strebte man Einpfennigtarife an, d. i. 1 ₰ für den Centner und die Meile = 2,66 ₰ für das Tonnenkilometer. Inzwischen sind diese Tarife noch darüber hinaus ermässigt worden, für Kohlen bis zu 1,3 ₰ für das Tonnenkilometer. Diese Verbilligung der Tarife, sagte der Abg. v. Stumm, habe man dem Staatsbahnwesen zu verdanken. Weitere Tarifermässigungen erachtete er zur Zeit für nicht rathsam. Zunächst müsse man auf Erweiterung der Betriebsanlagen, der Gleise, der Fahrgelegenheiten hinarbeiten, ehe man an Verkehrserleichterungen, Verbilligung der Personentarife usw. herantrete. Von Werth waren auch die Bemerkungen des Abg. v. Stumm über die Tarifreformen im allgemeinen. Diese Reformen haben weniger mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen als vielmehr mit dem Widerstreit der Interessen unter einander. Gegen die Tarifermässigungen wehren sich am meisten die einzelnen Interessenten. Im Landeseisenbahnrath bilden sich da gewöhnlich zwei Parteien: der Osten stimmt gegen den Westen, oder die mittleren Provinzen gegen den Osten und Westen. Am meisten zeigt sich der Widerspruch bei den Staffeltarifen. Die Staffeltarife werden hauptsächlich den grossen Industriecentren zu gute kommen und das wäre wirthschaftlich sehr bedenklich.

* * *

In seiner Rede brachte der Abg. Hammacher auch verschiedene Betriebsverbesserungen in Anregung und machte zunächst auf die häufigen Niveaukreuzungen aufmerksam. Die Frage der Niveaukreuzungen hat in andern Ländern stets bei der Konzessionirung von Eisenbahnen eine geradezu ausschlaggebende Rolle gespielt. In England beispielsweise sind die Niveaukreuzungen durchaus verboten. Wir haben seiner Zeit in Deutschland vielleicht, weil wir zu arm waren, dieses englische System nicht befolgt, aber jetzt büssen wir dafür. Die Beseitigung der Uebelstände, die gerade daraus hervorgehen, kostet uns unendlich viel mehr, als wenn wir von Hause aus bei der Anlegung von Eisenbahnen die Niveauübergänge nicht gestattet hätten. Die grössere Vervielfältigung der Gleise, insbesondere aber die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr ist auch nach meiner Ansicht eines der wirksamsten Mittel, um den grossen Gefahren auf unseren Eisenbahnen vorzubeugen. Ueber die Dimensionen und das Gewicht der Schienen, über die Nothwendigkeit der Ueberwachung des Oberbaues und des Grundbahnbaues durch das Reichseisenbahnamt, über die Kontrole, ob man bei der Bettung wirklich groben Kies oder Steinschlag, nicht aber, wie es der Kostenersparniss wegen oft geschieht, den die Betriebssicherheit gefährdenden feinen Kies verwendet, darüber zu reden, meinte der Abg. Hammacher, bietet sich vielleicht bei der Berathung des Reichseisenbahnetats Gelegenheit.

Zeitgemäss rief Graf Kanitz den Gegnern des Staatsbahnsystems zu: Sie thun alle so, als ob die Zeit

der Privatbahnen ein reines Eldorado gewesen wäre, und erst im Staatsbetriebe die Sache schlimm geworden wäre! Da will ich Sie daran erinnern, dass, ehe wir die Staatsbahnen einführten, speziell bei den in Berlin einmündenden Bahnen grosse Uebelstände herrschten, dass die Verkehrsmittel nicht hinreichten zur Güterbeförderung, und die Bahnverwaltung ganz trocken und kalt erklärte: wenn wir wenig mit geringen Betriebsmitteln befördern, verdienen wir mehr, als wenn wir grosse Betriebseinrichtungen machen und grossen Verkehr haben.

Wer ohne Voreingenommenheit urtheilt, wird sich im grossen und ganzen der Ansicht des Grafen Limburg-Stirum anschliessen müssen, der sich dahin zusammenfasste, dass die Angriffe, welche man gegen die preussische Eisenbahnverwaltung gemacht hat, übertrieben waren. „Nach den Mittheilungen, die wir bekommen haben, hat das preussische Finanzministerium den Forderungen der Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren nie mehr widersprochen, sondern ist im reichlichsten Maasse nach dem, was uns die Eisenbahnverwaltung gesagt hat, den Forderungen der Eisenbahnverwaltung entgegengekommen. Im grossen ganzen behaupte ich, gegen alles, was hier gesagt worden ist, ist die preussische Eisenbahnverwaltung noch immer die beste von allen Verwaltungen, die es gibt. Ja, sie ist ganz ausgezeichnet, und die Thatsache, dass Sie hier die preussische Eisenbahnverwaltung so angreifen, beweist nur, dass Sie die Abneigung gegen die preussische Regierung haben, weil sie eine starke und selbstbewusste Regierung ist. Die Unfälle, von denen Sie sprechen, sind nicht allein in Preussen gewesen, sondern sie sind im erhöhten Maasse in anderen deutschen Staaten auch vorgekommen, weil sie eben nach den Umständen und Verhältnissen nicht anders sein konnten, aber davon wird gar nicht geredet."

* * *

Aller Wahrscheinlichkeit nach würden die 3tägigen Erörterungen, die im Reichstage bei dem Budget des Reichseisenbahnamtes über die preussische Staatsbahnverwaltung veranlasst wurden, entfallen sein, wenn im preussischen Abgeordnetenhause der Etat der Staatsbahnen bereits vorher zur Berathung gekommen wäre. Aber unwahrscheinlich ist es, dass nunmehr, nachdem im Reichstage die preussischen Eisenbahnfragen bereits ausgiebig angeschnitten wurden, die Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses über die Staatsbahnverwaltung einen abgekürzten Verlauf nehmen werden. Erfahrungsgemäss lässt sich der Redefluss, wie er nun einmal mit dem Wesen des Parlamentarismus verbunden ist, nur gewaltsam durch Schlussanträge eindämmen und dazu kommt es in der Regel bei der Berathung des Eisenbahnetats nicht. Die Eisenbahn ist eine Einrichtung, die jedermann interessirt und berührt, zahllos sind die Wünsche, Bedürfnisse und Beschwerden der Bevölkerung in Bezug auf die Eisenbahnen und es ist zu begreifen, wenn die Abgeordneten sich hier mit besonderer Vorliebe zu Vertretern ihrer Wahlkreise machen. Dazu sind sie da. Und wenn die verschiedenen Standpunkte nicht zu tendenziös verfochten werden, so wirken schliesslich selbst diejenigen parlamentarischen Berathungen, die zu tief in das Gebiet der Verwaltung eingreifen, mitunter ersprieslich für die Gesammtheit.

* * *

Von verschiedenen Rednern wurde über die unparitätische Behandlung der Juristen und Techniker in der Eisenbahnverwaltung geklagt und darüber, dass die Juristen oft über technische Fragen zu entscheiden hätten. Diese Beschwerde führte u. a. der Abg. Lenzmann, seinem Berufe nach Rechtsanwalt. Aber er musste sich von dem Abg. Gamp sagen lassen, dass er selbst hier den Fehler begehe, den er beseitigt wissen will, dass er, obwohl Jurist, über technische Sachen urtheile. Der Abg. Lenzmann hatte nämlich kurz zuvor als das wirksamste Mittel zur Verhütung von Unfällen die Trennung des Güter- und Personenverkehrs für nothwendig erklärt. Wenn es dem Abg. Lenzmann gelingt, sagte der Abg. Gamp, ein System zu erfinden, wodurch man den Personenverkehr lediglich auf den Personengleisen sich entwickeln lassen könne, ohne diese zugleich namentlich beim Rangiren mit den Gütergleisen in Verbindung zu bringen, so würde er mehr fertig bringen, als die Techniker bisher vermocht haben, und sich ein grosses Verdienst um das Vaterland erwerben.

Noch einen anderen Angriff wies der Abg. Gamp, der früher Jahre lang im Eisenbahndienst thätig war, wirksam zurück, nämlich die Bemängelung der Verwendung von Heizern zu stellvertretenden Lokomotivführern. Das wird sich nicht ganz vermeiden lassen. Aehnliches kommt in jeder Verwaltung vor. Vor allem in der Justizverwaltung bei der Vertretung von Richtern durch Assessoren.

* * *

Der frühere preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, Dr. von Maybach, war ein eifriger Freund der Kanäle, aber er meinte schon damals: „Wenn ich ein Bedenken habe gegen die künstlichen Wasserstrassen, die Kanäle, so besteht dieses Bedenken darin, dass bei Unterbrechung der Schifffahrt durch Zufrieren der Kanäle doch wieder der ganze Verkehr auf die Eisenbahnen geworfen wird." An diese Worte Maybach's erinnerte der Abg. Graf Kanitz, um auf die künftige Verkehrsgestaltung des Dortmund-Emskanals zu verweisen. Dieser soll doch hauptsächlich dem Export der westfälischen Kohle nach den Seeplätzen dienen. „Nehmen Sie an, eine grosse Grube arbeite für diesen Export, für die Beförderung der Kohlen auf dem Kanal; nun friert der Kanal zu, wo soll nun die Kohle bleiben. Die Unterbrechung dauert vielleicht wochenlang. Soll man da die Kohle auf die Halde stürzen oder was soll man sonst damit machen? Der Minister Maybach hat damals ausgesprochen: ‚Es bleibt nichts anderes übrig, als die Eisenbahnen wieder in Thätigkeit zu setzen, so dass sie genöthigt sind, wieder einen grossen Theil des Transports, welcher von den Eisenbahnen abgewendet werden soll, zu übernehmen.' Das ist nicht zu umgehen, und die Aufgabe der Eisenbahn wird nun eine doppelt schwere sein, weil das ganze Material, Personal usw., das dazu gehört, ad hoc herangeschafft werden muss."

* * *

Einige beherzigenswerthe Bemerkungen machte der Abg. Freiherr von Stumm-Halberg über die Nervosität, in welche Publikum und Eisenbahnpersonal durch die Uebertreibungen über die vorgekommenen Unfälle gerathen sind. Man möge nicht in den Fehler fallen, diese Nervosität noch weiter zu vermehren.

Ich behaupte, äusserte der Abg. Freiherr v. Stumm, dass nicht blos bei dem Eisenbahnpersonal, dass auch bei dem reisenden Publikum diese Nervosität zu grossen Gefahren Veranlassung gegeben hat. Wenn die Nothbremse unnöthig gezogen wird — Sie haben ja aus der Denkschrift ersehen, dass das grosse Unglück in Hildesheim dadurch entstanden ist —, wenn die Thüren vorzeitig aufgerissen werden, dann können Unglücksfälle hervorgerufen werden, wo sie sonst nicht stattfinden. Was die Nervosität des Eisenbahnpersonals, des Fahrpersonals, der Lokomotivführer u. dergl. anbetrifft, so versteht es sich ganz von selbst, dass ruhig Blut die Hauptsache ist. Ich glaube, wenn der Reichstag mit seiner grossen Autorität den Uebertreibungen, die in der Presse stattgefunden haben, auch noch beitritt, wird das Uebel nur noch vermehrt, und davor möchte ich das reisende Publikum bewahren.

* * *

Das Ergebniss der dreitägigen Erörterungen war der Sieg des Staatsbahnsystems. Der Abg. Gamp rühmte es [als] ein grosses Verdienst des Fürsten Bismarck und des Ministers v. Maybach, die Verstaatlichung der Eisenbahnen durchgeführt zu haben, die auch dem allgemeinen Interesse in Gestalt der Ueberschüsse zu gute gekommen sei.

Auch der Abg. Hammacher erklärte schliesslich, dass er keineswegs den Staatsbahngedanken an sich bekämpft habe, sondern nur die Art und Weise, wie er zum Ausdruck gebracht worden sei. Nach seiner Ansicht müsse der Staat, wenn das Eisenbahnwesen richtig geleitet werde, sich darauf beschränken, den Bedürfnissen des Verkehrs in möglichst vollkommener Weise zu genügen. Dagegen erhärtete der Abg. v. Stumm, dass das Staatsbahnsystem nicht nur die gehegten Erwartungen erfüllt, sondern sie noch weit übertroffen habe. Und selbst das Berliner Börsenblatt, das vor einigen Jahren die Verpachtung der preussischen Staatsbahnen in Vorschlag gebracht hatte, musste am Schlusse einer längeren Besprechung der dreitägigen Erörterungen einräumen: „An eine Entstaatlichung, an Verkauf oder Verpachtung der Bahnen denkt gegenwärtig niemand, wenigstens niemand, der an einflussreicher Stelle steht."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 10,567 km lange Strecke Doldersche Weg-Baaren der Utrechtschen Nebenbahngesellschaft, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab — von welchem ab dieselbe im Betriebe der niederländischen Centraleisenbahngesellschaft steht — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung des Güterverkehrs auf der Theilstrecke Ilfeld-Nordhausen der Nordhausen-Wernigeroder Nebenbahn. Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ist am 10. Februar d. J. die Eröffnung des Binnengüterverkehrs für die Stationen Nordhausen und Ilfeld der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn erfolgt.

Verwechselung von Stationen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass Verwechselungen der Station Vráz der Linie Zditz-Protivin der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit der Station Vráz-St. Johann der Linie Beraun-Dusnik der k. k. österreichischen Staatsbahnen vorgekommen sind.

Handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses gleichnamiger Eisenbahnstationen wird anheimgestellt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 669 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der §§ 1 und 4 der Anl. VII zum Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Dem Reichstage sind statistische Nachweisungen und Bemerkungen **über ausseretatsmässige Besoldungen und Arbeitslöhne, Dienstdauer und Ruhezeiten des bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen beschäftigten Personals** und über die Durchführung der Arbeiterversicherungsgesetze bei dieser Verwaltung sowie die allgemeine Rechnung über den Reichshaushalt für das Etatsjahr 1894/95 nebst den dazu gehörigen Spezialrechnungen, einem Vorbericht und den Bemerkungen des Rechnungshofs zugegangen.

— **Zur Vermehrung des Güterwagenparks der preussischen Staatsbahnen** in den letzten Jahren schreibt der „Reichs- und preuss. Staatsanzeiger":

„Bei Erörterung des Antrags Pachnicke zum Etat des Reichseisenbahnamts ist im Reichstage angeführt, dass die Anzahl der auf den preussischen Staatsbahnen zurückgelegten Gütertonnenkilometer vom Jahr 1886/87 bis 1896/97 um 61 % gestiegen ist, während der Güterwagenbestand in der gleichen Zeit sich nur um 40 % vermehrt hat. Hieraus ist im Reichstage und in der Presse gefolgert worden, dass die Eisenbahn die Vermehrung des rollenden Materials nicht in dem nothwendigen Maasse vorgenommen habe. Diese Folgerung ist unschlüssig. Die Thatsache beweist nur, dass die Eisenbahn in der Lage gewesen ist, mit einem 40 % stärkeren Wagenpark einen um 61 % gewachsenen Verkehr zu bewältigen; denn es handelt sich um eine wirklich erfolgte Leistung der Eisenbahn, nicht etwa um eine Verkehrsanforderung, der durch die Eisenbahn nicht — oder nur theilweise — hat genügt werden können. Der einzige Schluss, der aus dem Umstande, dass die Eisenbahn mit einem verhältnissmässig geringeren Wagenpark einen grösseren Verkehr bewältigt hat, gezogen werden kann, ist der, dass der Wagenumlauf durch die Einrichtungen der Eisenbahn ein günstigerer geworden ist. Das ist thatsächlich auch zutreffend. Der Wagenumschlag — d. h. die Zeit zwischen zwei Beladungen eines jeden Wagens — hat in dem letzten Herbst für alle Transporte und für alle Entfernungen zusammen bei einer täglichen Bereitstellung von 75 000 Wagen für jeden Wagen noch nicht $3^1/_4$ Tag betragen. Dieser günstige Wagenumschlag würde indessen nicht ausgereicht haben, um eine 61 % Steigerung der Leistungen zu erreichen, wenn auf der anderen Seite nicht auch der Laderaum der Güterwagen stark erhöht worden wäre.

Für die Bedienung des Verkehrs ist nicht allein die Anzahl der Wagen maassgebend, sondern auch die Höhe des Ladegewichts, welches dem Verkehr angeboten werden kann. Dieses Ladegewicht hat sich in den angegebenen Jahren aber nicht um 40 %, sondern um 70,9 % vermehrt, denn es war am 1. April 1887 ein Ladegewicht von 1 644 000 000 t, am 1. April 1897 dagegen ein solches von 2 809 000 000 t in dem Güterwagenpark der Staatsbahnen vorhanden."

— Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben:

„Der Reichstag hat es für gut befunden, mehrere Tage seiner kostbaren Zeit auf eine Besprechung von Eisenbahnfragen, insbesondere auf **Betrachtungen über die preussische Eisenbahnverwaltung und deren Verhältniss zur Finanzverwaltung** zu verwenden. Diese ganze Verhandlung ist im Reichstage in Abwesenheit der angegriffenen preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen geführt worden. Aber die preussischen Minister hatten nicht die geringste Veranlassung, sich an diesen Verhandlungen zu betheiligen, weil sie für ihre preussische Verwaltung lediglich dem Abgeordnetenhause verantwortlich sind. Ohnehin war der Minister Thielen krank und der Finanzminister hatte im Abgeordnetenhause andere nothwendigere Dinge zu thun. Aber auch abgesehen hiervon, werden wohl die betreffenden Minister wenig Neigung empfunden haben, das offenbare Bestreben, welches sich bei einzelnen Mitgliedern des Reichstages geltend macht, im Reichstage über die Verwaltungen der Einzelstaaten, welche lediglich zur Kompetenz dieser letzteren gehören, sich eine Art Kontrole beizulegen, ihrerseits zu fördern. Die preussischen Minister werden im Landtage Rede und Antwort geben. Bei dieser Gelegenheit wird es sich dann auch zeigen, wie völlig unmöglich es für einen Reichstagsabgeordneten, der sich mit der preussischen Finanz- und Eisenbahnverwaltung überhaupt nicht beschäftigt hat und seine Weisheit wesentlich aus Zeitungsausschnitten schöpft, diejenige Sachkenntniss zu gewinnen, welche zur Beurtheilung solch schwieriger Fragen unerlässlich ist. Dieser Mangel an Sachkenntniss kann auch nicht ersetzt werden durch mehr oder weniger gelungene Witze, selbst wenn sie persönliche Angriffe darstellen. Wir glauben daher nicht, dass diese im Reichstage beliebte Kritik der preussischen Eisenbahn- und Finanzverwaltung wenigstens auf einigermaassen unterrichtete Kreise irgend welchen Eindruck hervorgerufen hat, und können uns daher enthalten, im einzelnen nachzuweisen, wie unbegründet die durch keinerlei beweiskräftige Thatsachen oder konkludente Zahlen unterstützte Kritik dieser Erörterungen ist."

— In der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses ist bei Feststellung des Etats der Staatsschuldenverwaltung der **Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung für unvorhergesehene Ausgaben** von 20 000 000 auf 50 000 000 ℳ erhöht und zugleich seine Zweckbestimmung dahin erweitert worden, dass die Mittel des Fonds ausser zur Anschaffung neuer Betriebsmittel auch zur Erwerbung von Grundstücken für nothwendige Erweiterungen und Ergänzungen der Bahnhofsanlagen Verwendung finden können. Damit die mit der Verstärkung und Erweiterung der Zweckbestimmung des Fonds verknüpften Ziele im Interesse der Erhöhung der Betriebssicherheit und Leistungsfähigkeit der preussischen Staatsbahnen nicht bis zum nächsten Jahre zu warten brauchen, sondern damit die reichen Ueberschüsse des laufenden Jahres dazu Verwendung finden können, hat man sich auf eine Resolution verständigt, durch welche die Staatsregierung aufgefordert werden soll, aus den Ueberschüssen des laufenden Jahres den Betrag von 30 000 000 ℳ ausser den im Etat vorgesehenen 20 000 000 ℳ zur Verstärkung des Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung zu verwenden, so dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Neubeschaffung von Betriebsmitteln und für Grundstückserweiterungen

sowie zur Erweiterung der Bahnanlagen, in Sonderheit der Bahnhofsanlagen in den beiden Jahren zusammen 100 000 000 ℳ. zur Verfügung stehen.

— Im preussischen Abgeordnetenhause brachte am 2. März bei Berathung der Hochwasservorlage der Abg. Ring die Bildung eines **neuen Ministeriums** in Anregung, dass alle die **Wasserwirthschaft** betreffenden Angelegenheiten einheitlich zu bearbeiten hätte. Nach den Erklärungen des Ministers Freiherrn von Hammerstein im Herrenhause ist schon in allernächster Zeit die einheitliche Regelung des Wasserbauwesens zu erwarten, doch ist über die Form der Organisation noch nicht entschieden worden.

— Die **Entwickelung der Kleinbahnen in Preussen** ist nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ auch in dem Jahre vom 1. Oktober 1896 bis 30. September 1897 in erfreulicher Weise weiter fortgeschritten.

Während sich die Zahl der in den 3 Jahren vom 1. Oktober 1892 bis 30. September 1895 und in dem Jahre vom 1. Oktober 1895 bis 30. September 1896 als selbständige Unternehmungen genehmigten neuen Kleinbahnen auf 67 und 33 stellte, ergibt sich für das Jahr vom 1. Oktober 1896 bis 30. September 1897 die Zahl von nicht weniger als 43 neu genehmigten Kleinbahnen. Rechnet man diejenigen Bahnen, welche nicht ausschliesslich vor dem Inkrafttreten des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, also streckenweise auch nach dem Inkrafttreten desselben genehmigt sind, und deren Unternehmer sich den Bestimmungen dieses Gesetzes unterworfen haben, ebenso wie die in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis 30. September 1896 genehmigten hinzu, so stellt sich die Gesammtzahl der nach dem Inkrafttreten des Gesetzes genehmigten Kleinbahnen am 30. September 1897 auf 180 gegen 129 an demselben Zeitpunkte des Jahres 1896. Von diesen 180 Kleinbahnen befinden sich bereits im Betriebe 120 Bahnen, in der Ausführung begriffen sind 60. Von ihnen dienen dem Personenverkehr 62, dem Güterverkehr 10, dem Personen- und Güterverkehr 108, insbesondere dem Personenverkehr in Städten und deren Umgebung (nebenher auch dem Güter- und Gepäckverkehr) 64, dem Fremden- (Bade-) Verkehr 9, dem Personen- und Güterverkehr für Handel und Industrie 38, für landwirthschaftliche Zwecke 54 und annähernd in gleichem Maasse für Handel und Industrie wie für Landwirthschaft 15. Die Spurweite ist die volle bei 69 Bahnen, 1,00 m bei 63, 0,75 m bei 23, 0,60 m bei 9, gemischt bei 6, abweichend bei 8 Bahnen; bei einer Bahn, der Schwebebahn von Vohwinkel über Sonnborn nach Elberfeld und Barmen, besteht systemmässig eine Spurweite nicht. Als Betriebsmittel dienen Lokomotiven bei 104, elektrische Maschinen bei 43, thierische Kraft (Pferde, in einem Falle auch Ochsen) bei 22 und theils Pferde, theils elektrische Maschinen bei 7 Bahnen, ferner Drahtseile und theils Lokomotiven, theils elektrische Maschinen bei je 1 Bahn, sowie theils Lokomotiven, theils Pferde bei 2 Bahnen.

Von den jetzt im ganzen vorhandenen 224 Kleinbahnen entfallen auf Ostpreussen 4, Westpreussen 6, Berlin 8, Brandenburg 26, Pommern 21, Posen 8, Schlesien 15, Sachsen 22, Schleswig-Holstein 14, Hannover 12, Westfalen 11, Hessen-Nassau 21 und die Rheinprovinz 56.

Von den nach Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes ausgeführten oder genehmigten 180 Kleinbahnen entfallen auf Ostpreussen 4 (gegen 2 am 30. September 1896), Westpreussen 4 (4), Berlin 7 (6), Brandenburg 22 (14), Pommern 21 (17), Posen 8 (6), Schlesien 13 (8), Sachsen 14 (9), Schleswig-Holstein 11 (8), Hannover 10 (6), Westfalen 11 (10), Hessen-Nassau 11 (7) und die Rheinprovinz 44 (32).

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in einem Erlass an die königlichen Eisenbahndirektionen bestimmt, dass 50 von den am 1. April d. J. hinzukommenden 100 **Stellen für Fahrkartenausgeber und -Ausgeberinnen** sowie diejenigen von den übrigen, welche von Militäranwärtern etwa nicht begehrt werden, ausschliesslich mit voll beschäftigten **Gehilfinnen** zu besetzen sind. Zu diesem Zwecke ist für den ganzen Staatsbahnbereich eine gemeinschaftliche Anwärterliste aufgestellt, nach welcher bis auf weiteres die königliche Eisenbahndirektion in Berlin die nach der Dauer der Beschäftigung zur Anstellung herangerückten Gehilfinnen bezeichnen wird. Die Fahrkartenausgeberinnen haben bei der etatsmässigen Anstellung den Diensteid als Staatsbeamte abzulegen. Die Anstellung erfolgt unter dem Vorbehalt einer verwaltungsseitigen einmonatigen Kündigung. Es verbleibt auch für die Folge bei dem Grundsatze, dass nur unverheirathete weibliche Personen, kinderlose Wittwen und solche Wittwen, welche der Pflege ihrer Kinder überhoben sind, in selbständiger Stellung als voll beschäftigte Gehilfinnen zu verwenden sind. Demgemäss wird das Dienstverhältniss im Falle der Verheirathung der Fahrkartenausgeberinnen mit dem Ablauf desjenigen Kalendervierteljahres aufgelöst, in welchem die Eheschliessung erfolgt. Das Diensteinkommen der Fahrkartenausgeberinnen ist dem der Fahrkartenausgeber gleichgestellt. Das Mindestgehalt beträgt jährlich 1 100 ℳ. und steigt in 15 Jahren auf 1 500 ℳ.; daneben wird der Wohnungsgeldzuschuss für Unterbeamte gewährt.

— Am 3. März wurde die zweite Theilstrecke der Niederlausitzer Eisenbahn und zwar von **Lübben nach Luckau** in Betrieb gesetzt.

— Der westfälische Provinziallandtag zu Münster genehmigte die Anlage der Eisenbahnstrecken **Beckum-Münster, Wiedebrück-Sennelager** und der **westfälischen Nordbahn**. Die Nordbahn soll von Borken über Ahaus nach Rheine gebaut werden und wahrscheinlich von Stadtlohn nach Vreden eine Zweigbahn erhalten. Das Baukapital der Strecken, die sich gut rentiren werden, beträgt 9 500 000 ℳ. und hiervon soll die Provinz 4 750 000 ℳ. übernehmen.

— Ein **neuer Güterbahnhof der Militäreisenbahn** wird zwischen Schöneberg und Tempelhof auf dem Uebungsplatze der Eisenbahnbrigade gebaut, welcher sich an das Terrain des Militärbahnhofs in der Kolonnenstrasse anschliesst. Die dortigen Güterschuppen können die immer mehr zunehmende Menge der Materialien der Eisenbahntruppe nicht mehr fassen. Hauptsächlich ist der Neubau aber deshalb nothwendig geworden, weil die in der Ausführung begriffene Verlängerung der Militärbahn bis nach Jüterbog ihrem Ende entgegengeht und der Anschluss an die Gleise der Anhalter Bahn eine erhebliche Erweiterung und Verstärkung des Betriebes der Militärbahn mit sich bringt. Die an den Gleisen der letzteren gelegenen, langgestreckten Güterschuppen sind im Rohbau bereits fertig. Sämmtliche Bauarbeiten werden von Soldaten der Eisenbahnbrigade ausgeführt.

— Im Petitionsausschusse der bayerischen Abgeordnetenkammer stand die Petition um Erbauung einer **Lokalbahn von Waldkirchen nach Breitenberg** zur Berathung. Der Vertreter der Regierung bemerkte, dass man mit den Bahnen des bayerischen Waldes bezüglich ihrer Rentabilität bis jetzt keineswegs schlimme Erfahrungen gemacht habe, und stellte den Bau dieser Linie in Aussicht mit dem Bemerken, dass Wegscheid durch eine andere Linie direkt mit Passau verbunden werden wird.

— Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat wegen der Zurückweisung eines Gendarmen vom freien **Zutritt auf den Bahnsteigen** angeordnet, dass den Polizeiorganen, also auch der Gendarmeriemannschaft, in Ausübung ihres Dienstes freier Zutritt zu den Bahnsteigen gestattet ist. Falls die bezeichneten Polizeiorgane kein Dienstabzeichen tragen, haben sie sich zu legitimiren. Tragen sie jedoch Uniform, so wird angenommen, dass sie sich im Dienste befinden.

— Zwischen den württembergischen Oberamtsstädten **Künzelsau und Mergentheim** wird demnächst eine **Motorwagenverbindung** ins Leben treten. Zwischen beiden Städten werden durch einen Daimler-Motorwagen täglich zweimalige Fahrten zu dem Preise von 2 ℳ. für die Person ausgeführt. Bei den Probefahrten wurde die 31 km lange Strecke in 2½ Stunden zurückgelegt. Für das Unternehmen hat sich eine Gesellschaft gebildet, die 20 000 ℳ. Betriebskapital aufgebracht hat.

— An dem **Studienkurs für die Kandidaten des württembergischen höheren Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes** an der königlich technischen Hochschule in Stuttgart haben im Sommersemester 1896 7 Eisenbahn- und 4 Postreferendare II. Klasse, im Wintersemester 1896/97 12 Eisenbahn- und 12 Postreferendare II. Klasse theilgenommen.

Der Unterrichtskurs über Gegenstände der württembergischen niederen Eisenbahndienstprüfung wurde im Winter 1896/97 mit 39 Eisenbahnpraktikanten II. Klasse abgehalten.

— Nach dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für 1896/97 **besitzt die württembergische Eisenbahnverwaltung 80 an Bedienstete und Arbeiter vermiethete Gebäude**, für die ein Baukapital von 3 241 129 ℳ. verwendet wurde. Die Zahl der Wohnungen in diesen auf 12 Stationen sich vertheilenden Häusern beträgt 528, an Miethzins wurden eingenommen 101 176 ℳ. Die Ausgaben für bauliche Unterhaltung, Steuern und Brandversicherung betrugen 34 430 ℳ. Ausser diesen vermietheten Gebäuden besitzt die Verwaltung noch eine Anzahl besonderer Gebäude (neben den Verwaltungsgebäuden, Wärterhäusern usw.), in denen dienstwohnungsberechtigte Beamte und Bedienstete wohnen.

— Bei der **württembergischen Eisenbahnverwaltung** betrug am 31. März 1897 die Zahl der Lokomotiven 488. Die

Zahl der Personenwagen belief sich auf 1 189, davon waren versehen mit der Westinghouse-Bremse 1 157, mit Dampfheizungseinrichtung 1 123, mit Gasbeleuchtung 1 106. Gepäck- und Güterwagen waren vorhanden 7 217 Stück, Postwagen 93. Die Beschaffungskosten der am Schluss des Jahres 1896/97 vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen 57 162 879 ℳ, durchschnittlich für eine Lokomotive mit Tender 43 673 ℳ, für einen Personenwagen 8 876 ℳ und für einen Lastwagen 3 505 ℳ. In den Lokomotiv- und Betriebswerkstätten waren im Jahre 1896/97 durchschnittlich täglich beschäftigt 1 252 Handwerker und sonstige Arbeiter.

— In den **Hauptwerkstätten der württembergischen Eisenbahnverwaltung** werden **Lehrlinge** zur Erlernung eines Handwerks aufgenommen. Nach dem Verwaltungsbericht für 1896/97 hat die Zahl der Lehrlinge am 31. März 1897 im ganzen 89 betragen.

— **Aus dem sächsischen Landtage.** In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Sitzung der ersten Kammer wurden zunächst die Wahlen von Mitgliedern in den Staatsgerichtshof vorgenommen, hierauf folgte die Schlussberathung über mehrere bereits von der zweiten Kammer bewilligte Postulate des ausserordentlichen Etats, über welche Kammerherr von Finck den Bericht der 2. Deputation erstattete. Bewilligt wurden 300 000 ℳ zur Herstellung eines zweiten Gleises an der Linie Werdau-Weida, 1 000 000 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofes Gera, 75 000 ℳ zur Unterführung der Schleizer Strasse in Gera, 265 800 ℳ zu Grundstückserwerbungen in Gera, 140 000 ℳ zur Erweiterung der Rangirstation Zwötzen, 806 000 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofes Ostrau und 350 000 ℳ zur Erweiterung des Bahnhofes Oederan.

— Wie die „B. B.-Ztg." mittheilt, ist seitens der Firma für Eisenbahnbau und -Betrieb Kramer & Co. in Berlin bei der sächsischen Regierung die Erlaubniss zur Vornahme genereller Vorarbeiten für **12 Bahnprojekte im Königreich Sachsen** nachgesucht worden. Dieselben sind in der Hauptsache als Querbahnen gedacht, welche den Verkehr der zwischen den schon bestehenden Bahnlinien gelegenen Ortschaften, namentlich in besonders lebhaften Industriegegenden, erleichtern sollen. Die Bahnen sind für Personen- und Güterverkehr bestimmt und sollen je nach Wunsch der Regierung mit Normal- und 1 Meterspur ausgebaut und mittelst Elektrizität betrieben werden, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, selbst starke Steigungen ohne grosse Schwierigkeiten zu überwinden, was insbesondere für die im Erzgebirge geplanten Bahnen der genannten Firma von wesentlicher Bedeutung ist. Die gleiche Firma hat vor kurzem die Vorkonzession für 5 von ihr im Herzogthum Gotha als Haupt- und Nebenbahnen mit elektrischem Betrieb geplante Linien erhalten. Die Ausarbeitung der Projekte und die Verhandlungen mit den Behörden sind von dem Leipziger Vertreter der Firma Kramer & Co., Eisenbahnbetriebsdirektor a. D. Ballhorn, eingeleitet worden.

— Bezüglich der **Eröffnung des neuen Dresdener Hauptbahnhofes** wird aus unterrichteter Quelle mitgetheilt, dass am 12. oder 13. April d. J. Ihre Majestäten der König und die Königin von Sachsen eine Besichtigung desselben vornehmen werden. Am 14. April werden sodann die Ständekammern sowie die Behörden und sonstige geladene Gäste die neuen Anlagen begehen und in dem grossen Speisesaale ein Diner einnehmen. In der Nacht vom 14. zum 15. April erfolgt hierauf die Inbetriebnahme der gesammten Anlagen; eine besondere Festlichkeit findet nicht statt.

— Einige Mittheilungen über **neue Eisenbahnprojekte in Thüringen** bringt die „D. T.-Z.". Nachdem die Stadt Ilmenau im Interesse des Bahnprojektes Ilmenau-Schleusingen 70 000 ℳ bewilligt hat, gilt die Ausführung des Projektes als gesichert. Dasselbe ist zu sagen hinsichtlich des seit 50 Jahren erstrebten Bahnbaues Eisenach-Eschwege. Diese Linie, die besonders für den Durchgangsverkehr überaus wichtig ist, soll über Kreuzburg gebaut werden und in Hörschel bei Eisenach in die preussische Staatsbahn einmünden. Die Hebung der Kalischätze im Werrathale legt der weimarischen Regierung die Nothwendigkeit nahe, die schmalspurige Feldabahn in eine normalspurige umzubauen und baldmöglichst eine Fortsetzung der Bahn von Vacha nach der Frankfurter Linie zu erstreben. Die Vollendung dieses Projektes sieht der weimarische Staat bis 1899 vor. Das ziemlich alte Projekt Mellrichstadt-Fladungen ist in der Ausführung begriffen. Geradezu unverständlich aber wird es im Eisenacher Kreise gefunden, dass man der Weiterführung der vorhandenen Linie Gotha-Friedrichswerth nach Eisenach in Weimar so wenig Sympathien entgegenbringt. Die Bahn endet 18 km vor Eisenach als Sackbahn, während die Entwickelung Eisenachs gebieterisch deren Fortsetzung fordert. Zur Förderung des Projektes bewilligte kürzlich der Eisenacher Gemeinderath einstimmig 200 000 ℳ. Sollte trotz alledem der ablehnende Standpunkt des weimarischen Staates beibehalten werden, so wird man die Ausführung des Projektes mit elektrischem Betriebe ins Auge fassen.

— Von der **Anklage der fahrlässigen Gefährdung eines Eisenbahntransportes** ist vom Landgericht Cassel am 6. Dezember der Eisenbahntelegraphist Theodor Busch in Hümme freigesprochen worden. Ein von Hümme nach Marburg fahrender Zug erhält eine Vorspannlokomotive, welche von Hofgeismar kommt. Sie darf jedoch nicht eher dort abfahren, bevor nicht von Hümme die Meldung eingelaufen ist, dass der Zug sich im Bahnhof befindet. Diese Meldung darf von Hümme nicht eher gegeben werden, als bis der letzte Wagen des Zuges den Signalmast passirt hat. Ist das geschehen, so hat der Beamte das Signal „Halt" am Signalmast wiederherzustellen. Das ist das Zeichen, dass der Zugschluss sich diesseits des Signalmastes befindet und dass die Rückmeldung erfolgen darf. Der Angeklagte hatte in der fraglichen Nacht Dienst im Telegraphenbüreau. Die Rückmeldung konnte er nur im Auftrage des Stationsbeamten geben. Als die Anfrage von Hofgeismar kam, hatte ihm der Stationsbeamte noch keine Meldung gemacht, er sah deshalb selbst hinaus und erblickte das Haltsignal. Da er nun überzeugt war, dass der Zug diesseits des Signalmastes stand, gab er ohne Bedenken die Rückmeldung. Nun waren aber beim Rangiren des Zuges einige Wagen über den Signalmast hinausgerathen, ohne dass es sofort bemerkt worden wäre. Die Vorspannlokomotive, welche gleich darauf eintraf, fuhr auf diese auf, richtete einigen Materialschaden an und verursachte die Verletzung eines Beamten. Die Rückmeldung ist übrigens kurz, nachdem sie erfolgt war, vom Stationsbeamten genehmigt worden. — Die von der Staatsanwaltschaft gegen die Freisprechung des Angeklagten eingelegte Revision wurde vom Reichsgerichte verworfen, da einwandsfrei festgestellt sei, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Pflichtverletzung des Angeklagten und dem eingetretenen Unfalle nicht vorliege. („Hamb. Corresp.")

— Im deutschen Landwirthschaftsrath machte, wie schon kurz gemeldet, Herr v. Klitzing-Charlottenhof den Vorschlag, den **Verkehr auf den regulirten Strömen** wenigstens insoweit mit **Abgaben** zu belasten, als es sich um grössere Schiffe von über 2 000 Ctr. Tragfähigkeit handelt. In seiner Rede berührte Herr v. Klitzing auch das Verhältniss zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen. Nach dem jetzt vorliegenden stenographischen Bericht sagte er: „Wenn jemand zum Eisenbahnminister kommt und bittet um eine neue Bahn, so ist die erste Frage die: verzinst sich die neue Bahn? Ist es möglich, Zinsen herauszurechnen? Kann man diese Frage nicht genügend beantworten, so ist von vornherein gar keine Aussicht auf den Eisenbahnbau. Wenn wir zu dem Herrn Minister kommen und bitten um einen billigeren Tarif für irgend ein Frachtgut, so bekommen wir die Antwort: die Bahn muss ihre vollen Zinsen bringen, sie muss die Betriebsunkosten decken, und sie soll auch noch grosse Ueberschüsse bringen. Wenn wir an einen Kanal herangehen, so werden von vornherein sämmtliche Kosten à fonds perdu gegeben. Wenn der Kanal Unterhaltungskosten macht, so fragt kein Mensch danach, wie die aufgebracht werden; der Staat bezahlt sie aus seiner Tasche. Das belastet nach meiner Meinung die Landwirthschaft doppelt; denn die Kanäle begünstigen den Import von landwirthschaftlichen Rohstoffen, die die Landwirthschaft bei uns ebenso gut wie das Ausland produziren kann. Sie begünstigen den Import von Getreide und Holz, also gerade von Massenartikeln. Es ist deshalb eine grosse Ungerechtigkeit, wenn die Eisenbahn die Verzinsung, die Unterhaltungskosten und Ueberschüsse bringen soll, während die Kanäle gar nichts davon aufbringen sollen. Deshalb habe ich den Antrag gestellt. Ich gehe noch weiter: Wenn wir kommen und bitten um höhere Kanaltarife, dann wird das abgelehnt mit dem Hinweis auf Artikel 54 der Verfassung des Deutschen Reiches, und nach den augenblicklichen Verträgen dürfen die natürlichen Wasserstrassen nicht mit Abgaben belegt werden. Deshalb wäre es nicht angängig, Verschiedenheiten einzuführen und die Kanäle mit Abgaben zu belegen. Also die Kanäle müssen wegen der natürlichen Wasserstrassen auch frei bleiben. Haben wir denn heute noch natürliche Wasserstrassen? Sie werden sagen, die Flüsse sind die natürlichen Wasserstrassen. Ich als Mitglied des Wasserausschusses habe sämmtliche Ströme amtlich zu bereisen gehabt. Ich bin in nahen Verkehr mit den Uferbewohnern getreten. Die Uferbewohner kommen mit Klagen, die Landwirthschaft würde nirgends berücksichtigt, die Hochwasserabführung nirgends berücksichtigt. Wenn diese Klagen erhoben wurden, so antworteten die Hydrotechniker: das geht uns nichts an; das Geld, das uns bewilligt ist, ist nur zur Schiffbarmachung der Ströme bewilligt. Wenn das so ist, so ist nach meiner Meinung nicht nur Kunst darauf verwendet, sondern auch eine grosse Menge deutschen Steuerkapitals. Ich erinnere Sie nur an ein paar Fälle, die ich belegen kann. Die Schiffbarmachung der Oder bis Breslau hat 100000000 ℳ gekostet,

der Rhein 230 000 000 ℳ Das sind doch ganz erhebliche Summen. Aber weiter, was ist denn der Erfolg der Schiffbarmachung gewesen? Früher konnten auf diesen Strömen Schiffe fahren mit 1500, selten mit 2000 Ctr. Tragfähigkeit. Sie konnten eine Strecke des Stromes befahren, konnten bei ganz günstigem Wasserstande ziemlich weit hinaufkommen, aber meistens blieben sie irgendwo liegen, kurz, es war ein miserabler Zustand. Heute sehen wir auf denselben Flüssen Schiffe von 4, 6, 8, 12—16000 Ctr. Tragfähigkeit. Das nenne ich keine natürlichen Wasserstrassen mehr, das sind künstliche Wasserstrassen. Und wenn Sie sagen, die natürlichen Wasserstrassen dürfen nicht mit Abgaben belegt werden, so ist das doch nur ganz cum grano salis zu verstehen; für die kleinen Schiffe bis 2000 Ctr. Tragfähigkeit mögen sie frei bleiben; die kleinen thun der Landwirthschaft keinen grossen Schaden. Wenn Sie die grossen Schiffe mit Abgaben belegen, dann, glaube ich, können wir alle zufrieden sein, und damit wird sich eine vollkommene Verzinsung herausstellen."

— Der Provinzialausschuss für Ostpreussen hatte bekanntlich abgelehnt, bei dem Provinziallandtage Beihilfen zu den Grunderwerbskosten für den **masurischen Schifffahrtskanal** zu beantragen. In der Eröffnungsrede des Provinziallandtages hat jedoch der Oberpräsident auf die Wichtigkeit des Projektes für die Provinz hingewiesen und bemerkt, dass die Staatsregierung die Hoffnung hege, dass die fruchtbringende Anlage eine wohlwollende Aufnahme beim Landtage finden möge. Die Verkehrskommission hat darauf bei dem Landtage folgenden Antrag eingebracht: „Der Provinziallandtag wolle beschliessen, zu den Kosten des Terrainerwerbes für den masurischen Schifffahrtskanal, vorausgesetzt, dass dieselben die Höhe von 770 000 ℳ thatsächlich erreichen, einen Zuschuss von 200 000 ℳ — eventuell entsprechend weniger — aus Provinzialmitteln zu bewilligen. Diese Bewilligung ist an die Bedingung geknüpft, dass zu den Kosten des eigentlichen Kanalbaues von der Provinz weder ein Kapitalzuschuss noch die Uebernahme einer Zinsgarantie beansprucht wird." Diesem Antrage hat der Provinziallandtag am 2. d. Mts. mit 37 gegen 35 Stimmeu zugestimmt.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath Pilger, bisher in Essen a/R., ist nach Kattowitz zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbaurafhs bei der königlichen Eisenbahndirektion daselbst versetzt und dem Regierungs- und Baurath Peters in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Schleppbahnen und Kompetenz der österreichischen politischen Landesbehörden.** Gemäss der Bestimmungen in § 22 der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, im Zusammenhalte mit § 3 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 28. Juli 1896, R.-G.-Bl. Nr. 130, sind die politischen Landesbehörden berufen, bei Einführung des Lokomotivbetriebes auf solchen Schleppbahnen, welche weder dem öffentlichen Verkehre dienen, noch mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann, nach Einholung des Gutachtens der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen vor Eröffnung des Lokomotivbetriebes zu konstatiren und bei entsprechendem Befunde auf Grund der Zustimmung der vorgenannten Aufsichtsbehörde die Betriebseröffnung zu gestatten.

Die Eisenbahnverwaltungen wurden nunmehr mit Erlass des Eisenbahnministeriums vom 31. Januar 1898 verständigt, dass in Ansehung der Eröffnung der vorbezeichneten Schleppbahnen in gleicher Weise auch dann vorzugehen ist, wenn sie elektrisch oder mit anderen mechanischen Motoren betrieben werden sollen, ferner dass die politischen Landesbehörden auch zur Genehmigung der Instruktionen und Dienstvorschriften für das Personal solcher Schleppbahnen berufen sind und dass es denselben überlassen wird, im Bedarfsfalle vor Ertheilung der Genehmigung im Wege des Eisenbahnministeriums das Gutachten von Eisenbahnsachverständigen einzuholen.

— **Erprobung der Drahtseile bei Eisenbahnen.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat, um über die Qualität der bei Eisenbahnen verwendeten Drahtseile Aufschluss zu gewinnen, mittelst Erlasses angeordnet, dass die Drahtseile vor der Inbetriebsetzung und nach deren Auswechselung einer amtlichen Erprobung bei einem hierzu autorisirten Institute zu unterziehen sind. Hierbei sollen folgende Daten festgestellt werden: Die Bruchbelastung des Seiles und mindestens zweier Litzen in nichtaufgelöstem Zustande, ferner der einzelnen Drähte dieser zwei Litzen, im ganzen und in Quadratmillimeter, der Elastizitätsmodul, das Dehnungsverhältniss auf 200 für das Millimeter Markenentfernung bei steigender Belastung für das ganze Seil und die Einzeldrähte, sowie die Anzahl der Biegungen der Drähte bis zum Bruche beim Biegungshalbmesser von 5 mm. Bei der Erprobung sind die Stücke aus der Mitte zu nehmen, und zwar je eines von dort, wo keine und wo die meisten Drahtbrüche vorgekommen sind. Die betreffenden Certifikate über diese Erprobung sind fallweise, und zwar bezüglich der neuen Seile, rechtzeitig vor deren Verwendung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorzulegen. Ueber die während des Betriebes auftretenden Verlängerungen der Drahtseile sind Aufschreibungen zu führen.

— Die seit dem Inslebentreten des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, betreffend die Bahnen niederer Ordnung, alljährlich erfolgte Einbringung einer Regierungsvorlage in Ansehung der in dem betreffenden Jahre gesetzlich sicherzustellenden Lokalbahnen hat im vorigen Jahre eine Unterbrechung erfahren. Die Störung, welche die Thätigkeit des parlamentarischen Apparates erlitt, machte es eben unmöglich, im Jahre 1897 den diesbezüglichen Gesetzentwurf der legislativen Behandlung zuzuführen. Eine Stockung hat die **Lokalbahnaktion** hierdurch insofern nicht erfahren, als durch diesen Umstand Zeit gewonnen wurde, einerseits die Durchführung der bereits sichergestellten Projekte ihrer Realisirung zuzuführen, andererseits aber neue Projekte nach Maassgabe ihrer Erspriesslichkeit ausreifen zu lassen und für die seinerzeitige Sicherstellung die erforderlichen vorbereitenden Maassnahmen zu treffen. Nunmehr, da der Zusammentritt des Reichsrathes bevorsteht, hat die Einbringung einer Lokalbahnvorlage wieder Aktualität erlangt und bei den zuständigen Centralstellen wird, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Fertigstellung des Gesetzentwurfes, welcher sich auf die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen bezieht, eifrig vorbereitet. Die Arbeitsfähigkeit des Parlaments vorausgesetzt, wird dann auch demselben eine derartige Vorlage voraussichtlich in Bälde unterbreitet werden. Dieselbe wird selbstverständlich die staatliche Beihilfe für jene Lokalbahnprojekte enthalten, bezüglich deren in den letzten zwei Jahren seitens der Landesvertretungen sowie der Interessenten die im Lokalbahngesetze vom Jahre 1894 vorausgesehenen Voraussetzungen für eine Sicherstellung durch ein Reichsgesetz geschaffen sind.

— Im tiroler Landtage entspann sich eine lebhafte Debatte über die **Unterstützung des Trientiner Projekts für die elektrischen Trambahnen** Trient-St. Michele-Molina und St. Michele-Male. Dem Antrage der Mehrheit des Ausschusses, keine dieser Linien zu subventioniren und den Beschluss der Stadt Trient auf Uebernahme der Haftung für 2 320 000 fl. Prioritätsobligationen nicht zu genehmigen, stand das Minoritätsvotum gegenüber auf Genehmigung der Uebernahme der Haftung und Uebernahme von 84 000 fl. Stammaktien der Linie St. Michele-Male seitens des Landes. Die Vertreter des Minoritätsvotums betonten, dass die Nonsthalbahn St. Michele-Male ein wirthschaftlich gesundes Unternehmen sei, dass das dichtbevölkerte, an Naturschätzen reiche Nonsthal die Bahn bedürfe und der einstimmige Haftungsbeschluss der Stadt Trient, deren Finanzen wohlgeordnete seien, Beachtung verdiene. Die Gegner machten dagegen geltend, dass für öffentliche Arbeiten, namentlich in italienisch-Tirol, das Land bereits sehr hohe Summen übernommen habe und eine Einschränkung am Platze sei, dass ferner eine elektrische Gebirgsbahn für den Frachtenverkehr ein Experiment sei und vorher Erfahrungen abgewartet werden sollen, und dass die Haftungsübernahme seitens der mit einem grossen Schuldenstand und hohen Auflagen belasteten Stadt Trient schweren Bedenken unterliege. Nach langer Debatte wurde das Minoritätsvotum mit 22 gegen 18 Stimmen abgelehnt und der Ausschussantrag angenommen. — Der Beschluss der Marktgemeinde Pergine, 90 000 fl. Prioritäten der elektrischen Trambahn Pergine-Montagnage zu übernehmen, wurde vom Landtage genehmigt.

— **Die finanzielle Aktion der Südbahn.** Zwischen der Regierung und der Südbahn ist endlich nach langwierigen, äusserst schwierigen Verhandlungen eine volle Verständigung über die schwebenden finanziellen Fragen in den am 3. d. Mts. im Eisenbahnministerium mit Vertretern der Südbahn abgehaltenen Sitzungen erzielt worden. Ueber den Inhalt der getroffenen Abmachungen verlautet folgendes:

Die Südbahn erhielt die Ermächtigung, eine Konversion der 5 % Prioritäten durchzuführen. Die 5 % Prioritäten werden auf 3 % abgestempelt werden. Die Konversion ist eine freiwillige. Den Besitzern der 5 % Obligationen wird für die Zinsenverringerung ein Ersatz im Kapital geboten werden, dadurch, dass sie einen gewissen Betrag in neuen 3 % Markprioritäten erhalten. Für diese Prämie wird eine 3 % Ergänzungsanleihe geschaffen, welche ebenso wie die bestehende 5 % Anleihe bis zum Jahre 1954 zu amortisiren und mit dem Maximalbetrage von 35 000 000 ℳ veranschlagt ist. Die Südbahn wird

ausserdem bei der Abstempelung der 5 % Prioritäten in rechtsverbindlicher Form die Erklärung abgeben, dass sie für alle Zukunft sowohl die Zinsen als auch das verlooste Kapital in Gold zu leisten sich verpflichtet. Bisher hat zwar die Südbahn nach beiden Richtungen die Goldzahlung geleistet, aber sie nahm den Standpunkt ein, dass die Goldverpflichtung blos bezüglich der Zinsen, keineswegs bezüglich der Kapitalzahlung bestehe. Die Regierung ist an dem Konversionsgewinne mit 30 % betheiligt, das ist in dem Verhältnisse, in welchem die Zahlung des Staates von jährlich 710 000 fl. in Silber zu der gesammten Annuität steht. Der Gewinnantheil wird nicht kapitalisirt, sondern zur Verminderung der Annuität verwendet werden.

Die zweite wichtige Vereinbarung zwischen der Regierung und der Südbahn bezieht sich auf die Investitionen und deren Bedeckung. Die Direktion der Südbahn hat ein detaillirtes Investitionsprogramm ausgearbeitet, welches den gesammten Investitionsbedarf für 12—15 Jahre entwirft. Dieses Programm bezieht sich auf eine bedeutende Vermehrung des Fahrparkes, auf die nothwendige Anlage des zweiten Gleises der Brennerbahn, auf Stationserweiterungen und sonstige Neuanlagen. Ausserdem soll die schwebende Schuld, welche 7 000 000—8 000 000 fl. beträgt, fundirt werden. Hierfür und für die Investitionen ist ein effektiver Betrag von ungefähr 40 000 000 fl. in Aussicht genommen. Zur Beschaffung dieses Betrages wird eine neue Investitionsanleihe kreirt werden, welche auf die Markwährung lauten und bis zum Jahre 1968, demnach bis zum Ende der Konzessionsdauer getilgt werden soll. Bezüglich des Zinsfusses für diese Anleihe ist der Südbahn freigestellt, je nach der Marktlage entweder den 4 oder 3,5 % Typus zu wählen. Demgemäss ist der Nominalbetrag der Investitionsanleihe mit 70 000 000 oder 80 000 000 ℳ veranschlagt. Wahrscheinlich dürfte die Südbahn sich für eine 3,5 % Anleihe entscheiden. Es ist selbstverständlich, dass sowohl die 3 % Ergänzungsanleihe als die neue Investitionsanleihe im Eisenbahnbuche den bisher intabulirten Prioritäten folgen werden.

Die Südbahn hat anlässlich der Transaktion gegenüber der Regierung verschiedene Verpflichtungen (Einräumung von Peagerechten an die Staatsverwaltung für den Fall des Ausbaues der Tauernbahn bezw. der zweiten Verbindung mit Triest, Uebernahme einer Garantie bis zu einem bestimmten Jahresbetrage für die Verzinsung des Kapitals der von der Südbahn betriebenen, dem Lande Steiermark gehörigen Bahnen Kapfenberg-Seebach und Pöltschach-Gonobitz usw. übernommen. Die Vorarbeiten für die Durchführung der Prioritätenkonversion und die Emission der Investitionsanleihe bezw. des zunächst zur Begebung bestimmten Theils derselben werden in naher Zeit begonnen werden. An die thatsächliche Einleitung der Konversion kann jedoch die Gesellschaft vor der Generalversammlung nicht schreiten. Da die Prämie für die Konversion in Titres einer neuen 3 % Ergänzungsanleihe angeboten werden wird, so muss vorerst die Genehmigung der Generalversammlung zur Kreirung dieser Anleihe eingeholt werden. Wenn die Generalversammlung die Ermächtigung zur Aufnahme der 3 % Ergänzungsanleihe und der geplanten Investitionsanleihe ertheilt haben wird, muss die Einverleibung des Pfandrechtes für diese Obligationen durchgeführt werden, und dürfte die Aufforderung an die Obligationenbesitzer zur Vornahme der Konvertirung kaum vor mehreren Monate ergehen können.

— Im Herbste v. J. sind im Zusammenhange mit den sonstigen Bahnhofserweiterungsbauten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in **Brünn neue Gütermagazinanlagen** dem Betriebe übergeben worden. Bahnseitig zweigeschossig, stadtseitig dreigeschossig wurde der ein Gesammtflächenmaass von 6,957 qm bedeckende Güterschuppen den beschränkten örtlichen Verhältnissen glücklich angepasst und unter anderem die bestandenen Viaduktbogen als Lagerraum für Massengüter mit einbezogen, das unterste und das Bahngeschoss sind mit gesonderten Zufahrtstrassen versehen und alle drei Geschosse mit Aufzügen und Stiegen unter einander in Verbindung gesetzt. Der Innenraum des untersten Geschosses ist überdies für Strassenfuhrwerk sowie durch Drehscheiben für Eisenbahnwagen unmittelbar zugänglich.

Besonders zweckmässig erscheint die Anordnung des bahnseitig situirten Ladeperrons. Derselbe ist sägeförmig gezahnt, und sind seine 4 Abschnitte (Zähne) mit den Magazinsgleisen durch 4 Stockgleise, mit einem Aufstellungsraum für je 4 Wagen verbunden, sodass das Ladegeschäft auf den einzelnen Abschnitten unabhängig abgewickelt werden kann.

— Die Vorbereitungen für die Betriebseröffnung jener Strecken der **Wiener Stadtbahn**, welche mit 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind dem Abschluss nahe. Die festgestellten Fahrpreise werden der Verkehrskommission in der nächsten Sitzung zur Genehmigung vorgelegt werden. Es ist der Einheitssatz des 10 Hellertarifes, der auf der Stadtbahn zur Einführung gelangen wird. Der Fahrpreis wird betragen in der III. Klasse: bis zu 3 km 10 Heller, für eine Fahrtstrecke von 3—8 km 20 Heller und für eine Fahrtstrecke über 8 km 30 Heller. In der II. Klasse wird der Fahrpreis für die gleichen Entfernungen betragen: 15, 30 bezw. 45 Heller.

— **Lokalbahnprojekt Zuckmantel-Würbenthal.** Der Gemeindeausschuss in Zuckmantel hat ein Eisenbahnkomitee gewählt, dem die Aufgabe gestellt ist, die geeigneten Schritte zur Erlangung einer Eisenbahnverbindung mit Würbenthal eventuell Olbersdorf zu unternehmen.

— Die Finanzirung der **elektrischen Strassenbahnen in Stadt und Bezirk Gablonz** ist vollkommen sichergestellt, nachdem 400 000 fl. gezeichnet wurden und der Rest von rund 1 000 000 fl. die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin übernahm. Der Bau beginnt in allernächster Zeit.

— **Krakauer Strassenbahnen.** Die Umwandlung der bisherigen belgischen Aktiengesellschaft Tramways Autrichiens, Cracovie et extensions, societé anonyme in eine österreichische Aktiengesellschaft, ist demnächst bevorstehend und wird gleichzeitig der Ausbau der Tramwaylinie und die Umgestaltung der bestehenden Linien in elektrischen Betrieb durchgeführt werden.

— **Das Trinkgeld der Tramwaybediensteten.** Der Verwaltungsgerichtshof hatte infolge einer von der Wiener Tramwaygesellschaft gegen das Ministerium des Innern erhobenen Beschwerde über die Frage zu entscheiden, ob die Trinkgelder der Tramwaybediensteten als ein Theil des Gehaltes anzusehen seien oder nicht. Am 5. Februar 1895 forderte die Unfallversicherungsanstalt die Tramwaygesellschaft auf, ein Gutachten abzugeben, wie viel ihre Kondukteure und Kutscher täglich an Trinkgeldern verdienen, um danach die Versicherungsbeiträge bemessen zu können. Die Gesellschaft erklärte, ein derartiges Gutachten nicht abgeben zu können, da nach § 48 der Dienstordnung für die Tramwayangestellten den Kondukteuren die Annahme eines Trinkgeldes bei sonstiger Disziplinirung verboten sei. Die Unfallversicherungsanstalt erklärte jedoch die Trinkgelder als integrirenden Bestandtheil des Lohnes und berechnete auf Grund von Erhebungen, dass die Kondukteure der Wiener Tramway im Durchschnitte täglich 80 kr. verdienen, wovon sie 20 kr. an die Kutscher abgeben. Auf Grund dieser Erhebungen berechnete dann die Unfallversicherungsanstalt die Höhe der Versicherungsbeiträge und verlangte von der Tramway als Nachzahlung für das zweite Halbjahr 1895 den Betrag von 1 194,23 kr.

Gegen diese Einbeziehung der Trinkgelder in den Lohn und in die Beitragsberechnung erhob die Tramway den Rekurs an die Statthalterei und nach abweislicher Erledigung an das Ministerium des Innern. Dieses wies den Rekurs mit Entscheidung vom 8. Juni 1896 ab, indem es erkannte, dass die Trinkgelder einen Theil des Einkommens, sohin auch des Lohnes bilden und dass das von der Tramway geltend gemachte Verbot der Annahme von Trinkgeldern nicht zur Ausführung gebracht wurde. Die Tramwaygesellschaft betrat nun den Weg der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. In der Beschwerde wurde zunächst geltend gemacht, dass nach dem Unfallversicherungsgesetze vom 28. Dezember 1887 die Beiträge nach Maassgabe des von den Versicherten bezogenen Arbeitsverdienstes zu leisten seien. Arbeitsverdienst und Arbeitslohn seien im Gesetze alternirend angewendet, sohin als identische Begriffe anzusehen. Unter dem Arbeitslohne seien aber gewiss nicht die Trinkgelder anzusehen, deren Annahme den Kondukteuren streng untersagt sei. Die Beschwerde machte weiter geltend, dass bei der Tramway die Kondukteure und Kutscher mit Rücksicht auf die Dauer der Arbeitszeit und auf die örtlichen Verhältnisse reichlich honorirt seien, viel besser als bei anderen ähnlichen Unternehmungen. Die Gesellschaft habe den Kondukteuren die Annahme des Trinkgeldes verboten, weil ein solches, regelmässig angenommen, einen depravirenden Einfluss zu üben geeignet ist. Der Verwaltungsgerichtshof hat der Beschwerde stattgegeben und die angefochtene Entscheidung des Ministeriums des Innern als ungesetzlich aufgehoben. Der Verwaltungsgerichtshof war der Ansicht, dass die Trinkgelder der Tramwaybediensteten keinen Bestandtheil des Lohnes und Arbeitsverdienstes bilden. Die Tramwaybediensteten werden, wie in den Gründen der Entscheidung weiter ausgeführt wird, von der Gesellschaft nicht auf die Trinkgelder angewiesen, da der Lohn der Bediensteten nicht hinter der Entlohnung zurückstehe, die Personen dieses Berufes in der Regel beziehen. Wenn auch das Verbot der Annahme von Trinkgeldern in der Dienstordnung nicht enthalten wäre, so könnten die Trinkgelder doch nicht als ein Theil des Lohnes angesehen werden. Die Trinkgelder seien Zuwendungen des Publikums für kleine Gefälligkeiten der Bediensteten, sie werden auch von den Gebern nicht als Entlohnung angesehen und stehen mit der der Gesellschaft geleisteten Arbeit in keinem Zusammenhange.

— **Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.** Auf Vorschlag der Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat der Handelsminister gestattet, dass auf einigen Linien der Staatsbahnen die bisherige maximale Geschwindigkeit erhöht werde, und zwar auf der Püspök-Ladány-Màrmaros-Szigeter Linie von 60 auf 80, auf der Linie Nyiregyháza-Csap von 40 auf 55, auf der Strecke Almás-Füzitö-Esztergom von 30 auf 40 km.

— **Der elektrische Betrieb auf Vollbahnen.** Neben den ungarischen Staatsbahnen, welche der Frage der elektrischen Lokomotiven ihre Aufmerksamkeit zuwenden, ist es nach Mittheilung des „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnblattes“ eine kleinere österreichische Privatbahn, die sich mit dieser Frage beschäftigt und derselben voraussichtlich bald praktisch näher treten dürfte.

— **Bosnische Bahnbauten.** Die bosnisch-herzegowinische Landesregierung wird demnächst eine Anleihe im Betrage von 11 000 000 fl. aufnehmen, um mehrere schmalspurige Eisenbahnen von strategischer Bedeutung auszubauen. Das Anlehen ist innerhalb 60 Jahren zu tilgen. Für die Zinsen sowie für die Armortisationsquote sollen bis zu einer bestimmten Frist die gemeinsamen Aktiven herangezogen werden. Der ungarische Ministerpräsident unterbreitete in einer der letzten Sitzungen des ungarischen Abgeordnetenhauses den auf dieses Anlehen bezughabenden Gesetzentwurf, in welchem die ungarische Regierung vom Parlamente die Ermächtigung ansucht, ihre Zustimmung zu ertheilen, dass die bosnisch-herzegowinische Landesregierung dieses Anlehen aufnehme. Aus dem Erlös dieser Anleihe werden die nachfolgenden schmalspurigen Eisenbahnen gebaut werden: Von der Station Gabela der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen ausgehend bis an die Grenze Dalmatiens, ferner als Fortsetzung dieser Linie jene Trasse der in der Richtung nach Bocche di Cattaro zu erbauenden Eisenbahn, welche durch die sogenannte Szuturina in der Herzegowina führt, endlich eine Zweiglinie der zuerst erwähnten Eisenbahn bis Trebinje, andererseits in der Richtung nach Ragusa, bezw. Gravosa, bis an die dalmatinische Grenze. (Vergl. Nr. 16 d. Ztg.) Die Regierung wird ferner ermächtigt, das Zinsen- und Tilgungserforderniss dieser Anleihe im Gesammtbetrage von 800 000 fl., in welchem Betrage ein eventuelles Betriebsdefizit während der ersten Jahre mit veranschlagt ist, vom Tage der Betriebseröffnung angefangen bis längstens innerhalb der ersten 10 Jahre aus jenen Zinsen zu bedecken, die aus den Einnahmen der okkupirten Provinzen an die gemeinsamen Aktiven zurückströmen. Nach Ablauf der 10 Jahre sind die Zinsen sowie die Amortisationsquote aus den laufenden Einnahmen der okkupirten Länder zu bestreiten. Die Verzinsung und Tilgung dieser Vorschüsse aus den gemeinsamen Aktiven sind derart zu bewerkstelligen, dass die Zinsen aus den Jahreseinnahmen der okkupirten Länder, die Amortisationsquote aber aus den Reineinnahmen der Eisenbahnen zu bestreiten wären. Das Gesetz tritt nach der Vollzugsklausel unter der Bedingung, dass die entsprechenden Verfügungen auch in den übrigen Königreichen und Ländern Sr. Majestät gesetzliche Kraft erlangen und gleichzeitig mit dem vorliegenden Gesetze verlautbart werden, am Tage der Kundmachung in Kraft. In der Begründung wird hervorgehoben, dass die erwähnten Strecken einen Theil jener Eisenbahnen bilden, die berufen sind, beide Staaten der Monarchie bezw. die bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen mit der Bocche di Cattaro zu verbinden. Diese Verbindung ermöglicht die Erreichung der südlichsten Spitze der Monarchie durch die Eisenbahn. Das südliche Dalmatien ist ein schmal verlaufender Streifen, der auf beiden Seiten vom Meere und von einem fremden See begrenzt ist. Die aus strategischen Gesichtspunkten äusserst wichtige Bocche di Cattaro kann aber derzeit nur auf dem Seewege erreicht werden. Die Verbindung auf dem Seewege kann jedoch unter Umständen zweifelhaft werden. Andererseits ermöglicht die Seeverbindung keine so rasche Verbindung, wie sie aus militärischen Gesichtspunkten für den Kriegsfall von der Regierung angestrebt werden muss. Deshalb wünscht auch die Armeeverwaltung das Zustandekommen dieser Eisenbahnen schon seit längerer Zeit.

Belgien.

— Nach einer Mittheilung des mit dem belgischen Ministerium in Beziehungen stehenden „XX. Siècle“ rechnet man darauf, dass die zweite niederländische Kammer vor Ende März und die erste niederländische Kammer im Monat April den **Verstaatlichungsvertrag** genehmigen werden. Unter diesen Bedingungen würde der Betrieb der von der belgischen Staatsbahnverwaltung übernommenen Linien vom 1. Mai d. J. ab eingeführt werden können. Ob in der That vom 1. Mai ab die Uebernahme des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Eisenbahn durch den belgischen Staat erfolgen kann, bleibt abzuwarten.

Rumänien.

— Ueber die **Verkehrsentwickelung der Eisenbahnen im Jahre 1896** gibt das vor kurzem veröffentlichte „Exposé statistique du Service du mouvement“ eingehende Aufschlüsse. Dem wie üblich mit farbigen Tafeln (17) und Diagrammen reich ausgestatteten Hefte sollen hier nur die wichtigsten Angaben entnommen und zum Vergleich mit dem Vorjahre herangezogen werden, ohne auf die weitere Kreise nicht interessirenden Einzelnheiten einzugehen (vergl. Nr. 67 S. 619 Jahrg. 1897 d. Ztg.).

Einen viel beklagten Uebelstand bilden die so bedeutenden Schwankungen in der Zufuhr der Güter, die in den starken Monaten, d. i. gegen die Erntezeit, um 50—100 % jene der schwachen Monate übertrifft. Die Ursachen sind, abgesehen von dem Mangel einer nennenswerthen Industrie im Lande, mehrfacher Art, die sich gerade im Gegenstandsjahre (1896) in weitaus fühlbarer Weise als sonst geltend machten und einen empfindlichen, überhaupt den durchschnittlich grössten je verzeichneten Wagenmangel und bedeutende Verlegenheiten der Verwaltung zur Folge hatten. Ausser der naturgemässen Steigerung des Verkehrs (von 4 600 000 Reint mit 535 500 000 Reintonnenkilometer und 1 886 100 000 Rohtkm in 1895 auf 4 900 000 t mit 647 700 000 Reintkm und 2 155 100 000 Rohtkm) waren es die Vermehrung der Züge (103 934 Züge mit 9 800 000 Zugkilometer in 1895 gegen 116 587 Züge mit 11 100 000 Zugkm in 1896), ferner der äusserst lebhafte Andrang von Getreidesendungen bei einer überdies grossen Entfernung des Ausfuhrhafens Konstanza von dem Mittelpunkte des Getreidebaues, endlich die in jene Zeit fallenden Armeemanöver. Andererseits betrug in den Jahren 1894—1896 die Gesammtzahl der Güterwagen 8 699 bezw, 9 048 und 9 126 oder 3,46 bezw. 3,30 und 3,17 Wagen auf 1 Betriebskm; hieraus ergibt sich, dass die Vermehrung des Wagenparkes mit dem Zuwachs neuer Linien (das Netz zählte 1895 2 741 km und 1896 2 880 km) nicht nur nicht gleichen Schritt hielt, sondern zurückblieb. Die Erfahrung lehrte, dass alljährlich in den schwachen Verkehrsmonaten der Wagenüberfluss fast ebenso gross ist, als später der Mangel, ein Uebel, dem aus den angeführten Gründen nicht erfolgreich begegnet werden kann, und, nach voller Ueberzeugung der Staatsbahnverwaltung, selbst dann nicht, wenn eine Vermehrung der Fahrzeuge um 50 % stattfände, ohne die Getreidesendungen gleichmässiger auf das ganze Jahr auftheilen zu können. Vielleicht liesse sich hier durch Einführung beweglicher Tarife, wie es ja anderwärts geschieht, einigermaassen Abhilfe schaffen.

Jeder Güterwagen wurde im Jahre 1895, 49,5 Mal, 1896 jedoch 60 Mal beladen, wobei die Laufzeit von 7,4 auf 6,1 Tage herabgemindert erscheint. Die günstigere Ausnutzung war eben ein Auskunftsmittel bei dem grossen Wagenmangel. Es stieg aber auch die Zugbelastung von 193 auf 194 t im allgemeinen und für einzelne Relationen bis auf 46 %.

Aber nicht nur beim Güter-, sondern auch beim Personenverkehr, der seit 1893 in aufsteigender Linie sich bewegt, trat Wagenmangel ein, nur herrschte er nahezu das ganze Jahr hindurch und zwar hauptsächlich wegen der Vermehrung der Personenzüge auf Grund des neuen am 1. Mai 1896 in Kraft getretenen Fahrplanes.

Befördert wurden 1895 5 851 000 zahlende Reisende bei 375 218 000 Personenkm; 1896 6 469 000 Reisende bei 418 447 000 Personenkilometer; diese Ziffer erhöht sich noch um 10—12 %, wenn alle Freikarten — wie jene für Abgeordnete, Senatoren usw. — hinzugerechnet werden; die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge beträgt für 1 Reisenden 65 km, jedoch nach Klassen geschieden in der I. 103, II. 84 und III. 59 km. Für die Bewältigung des Personenverkehrs standen 1895 841 und 1896 839 Wagen I., II. und III. Klasse (ohne Hof- und Salonwagen) mit 18, bezw. 26 und 42 oder im Mittel mit 32 Sitzplätzen zur Verfügung. Von den im Verkehr befindlichen Wagen waren 31,2 % der Plätze (32,9 in 1895) oder jeder Wagen von etwa 11 Reisenden besetzt. Der geringe Ausfall der durchschnittlichen Wagenausnutzung im Jahre 1896 erklärt sich aus der Eröffnung neuer Linien; doch erhöhte sich jene auf einigen Strecken um 50—120 %.

Die Regelmässigkeit des Zugverkehrs anlangend, wiesen von allen Personen befördernden Zügen 7,9 % Verspätungen über 5 Min. auf; die Ursache bildeten Verschiebungen in Stationen (35,5 %), Zugkreuzungen (18,7 %) — von dem ganzen Netz sind nur 44 km doppelgleisig —, Ueberschreiten der Fahrzeit (15 %), Andrang von Reisenden und Gepäck (14,8 %), Abwarten von Anschlüssen (8,9 %) usw.

Bei den 279 verzeichneten Unfällen (0,0991 auf 1 Betriebskilometer und 18,7 auf 1 000 000 Lokomotivkm) wurden

1 Bediensteter und 3 dritte Personen getödtet, ferner 62 Personen, darunter 6 Reisende, durch eigene Schuld getödtet, endlich 9 Personen durch bahnseitiges und 71 Personen durch eigenes Verschulden verletzt.

Mit Weichensicherungsanlagen sind 40 Stationen (7 hiervon elektrisch) ausgestattet.

Vereins-Ausland.

— Aus Bern wird der „Kölnischen Zeitung“ unterm 28. v. Mts. geschrieben: Nun, da die **Eisenbahnverstaatlichung** beschlossene Sache ist und es gilt, alle Maassnahmen zu treffen, die geeignet sind, den Erfolg der Bundesbahnen befestigen zu helfen, wäre es an der Zeit, die Sicherung von Wasserkräften ernstlich ins Auge zu fassen. Hat auch bis jetzt noch keine grössere Bahn in Europa den elektrischen Betrieb eingeführt, so darf doch die Frage der Verwendung der Wasserkräfte in dieser Richtung als gelöst betrachtet werden nach den vorzüglichen Ergebnissen der elektrischen Normalbahn Hartford-New-Britain und Berlin-New-Britain (New-York, New-Haven and Hartford-Railway) von 20 km Länge, und bereits werden bei uns die im Bau begriffenen Bahnen Thun-Burgdorf und Freiburg-Murten elektrisch angelegt. Die Schweiz bezieht jährlich für mehr als 50 000 000 Franken Steinkohlen aus dem Auslande, auf dass sie wegen gänzlichen Mangels an eigenen Kohlenlagern vollständig angewiesen ist, was in Zeiten grosser politischer Verwickelungen oder anderer schwerer Krisen für sie gefährlich werden kann. In den Wasserkräften fände sie wenigstens einigen Ersatz, nur dürfte der Staat nicht warten, bis die heute noch nicht vergebenen Wasserrechte ebenfalls in Privathände übergegangen sein werden.

— Ueber den **schweizer Eisenbahnrückkauf** wird der „Nat.-Z.“ aus Bern geschrieben: Die Mehrzahl derjenigen schweizer Blätter, die den Eisenbahnrückkauf bekämpft hatten, schicken sich mit ziemlich guter Miene in die durch die Volksabstimmung geschaffene Lage. Einige fügten bei, es bleibe immerhin der geschlagenen Opposition die Pflicht, die Ausführung des Verstaatlichungsgesetzes zu überwachen. Nur wenige beharren dabei, dass man einen kapitalen Irrthum begangen habe und ein schlechtes Geschäft machen werde. Es ist bemerkenswerth, dass das letztere Argument jenes erste, nach welchem der Rückkauf zu verwerfen war, weil er eine schwere Schädigung der Besitzer der Bahnen bedeute, fast gänzlich verdrängt hat. Augenscheinlich hielt man das schlechte Geschäft für wirksamer beim Volk als die Schädigung der Aktionäre und beides liess sich doch nicht wohl nebeneinander geltend machen. Die Sache ist nun erledigt, und es wird sich zeigen, ob die rechnerischen Grundlagen des Bundesrathes richtig sind und ob unsere staatliche Verwaltungsmaschine ihre neue Aufgabe dem vorgesteckten Ziele entsprechend bewältigen kann. Dass die Schweiz, die keine Kolonien hat und keine neuen Absatzgebiete mit den Waffen in der Hand oder durch diplomatischen Druck erwerben kann, in dem grossen ökonomischen und kommerziellen Wettkampf der Nationen, der sich im kommenden Jahrhundert noch verschärfen wird, wenigstens dafür gesorgt, das grosse Hilfsmittel des wirthschaftlichen Ringens in einer den Interessen des Landes am besten dienenden Weise zu vervollkommnen und auszugestalten, zeugt von ihrer Einsicht und bei der Grösse des Unternehmens auch von einem starken Selbstvertrauen. Dabei braucht man sich nicht zu verhehlen, dass bei der Abstimmung auch andere Beweggründe und Auffassungen mitgespielt haben. Wenn z. B. die Sozialdemokraten das Bundesgesetz annahmen, so handelten sie nur ihrem Grundsatz gemäss, jede „Verstaatlichung“ zu fördern; eines ihrer Blätter hat bereits erklärt, an die Reihe komme nun das Getreidemonopol. Soweit sind wir nun noch lange nicht. Die künftigen Bundesbahnen werden schon manche Lokomotive ausgenutzt haben, ehe sie schweizerisches Monopolgetreide führen. Im allgemeinen glaubt man hier, der Uebergang der fünf Hauptbahnen an den Bund, denn um diese handelt es sich vorläufig, werde sich verhältnissmässig leicht machen. Einen Rattenkönig von Prozessen, von dem während der Abstimmungszeit so viel die Rede war, werde es nicht geben, weil das Bundesgericht je ein grundsätzliches Urtheil fällen werde, dass dann auch die andern Fälle entscheide; so z. B. in betreff des Rekurses der Centralbahn gegen die Grundsätze, nach denen der Bundesrath die Begriffe Anlagekapital und Betriebseinnahmen überhaupt ausgelegt wissen will. Das ist ja der Hauptpunkt der Differenzen zwischen der Regierung und den Gesellschaften. Zum andern werde die Beschaffung der Entschädigungssummen sich leichter gestalten, als sich die Pessimisten die Sache vorstellen: durch Konversion für die Obligationen, die ja zum grösseren Theil im Inlande liegen, und Rententitel auch für einen beträchtlichen Theil der Aktien. Von einer Milliardenanleihe sei keine Rede. Uebrigens vertheile sich ja der eigentliche Rückkauf infolge der verschiedenen Dauer der Fristen für die Uebernahme. Die Gotthardbahn komme erst 1909 an die Reihe. Kurz, man sieht dem weitern Verlauf mit einer gewissen Zuversicht entgegen, zum theil auch im Vertrauen auf die umsichtige Führung, die allenfalls noch auftretenden Schwierigkeiten im einzelnen werde zu begegnen wissen. Solche mögen sich allerdings zeigen. Unter anderm wird es sich fragen, wie es sich mit den laut dem italienisch-schweizerischen Staatsvertrag dem Königreich Italien zustehenden Rechten in betreff der Simplonbahn verhalten werde, wenn dieses Unternehmen in die Hände der Eidgenossenschaft übergeht (Vertretung in der Verwaltung usw.), aber man hofft, dass bei Zeiten eine Verständigung stattfinden könnte.

— Die „Schweizer Bahnen“, das Organ der schweizerischen Nordostbahnverwaltung, bringen einen kritischen Artikel über den Bundesrathsbeschluss vom 22. Februar, den **Rückkauf einzelner Linien der Nordostbahn** betreffend. Der Beschluss sei vom formell juristischen Standpunkte aus korrekt; in allgemein volkswirthschaftlicher Hinsicht aber müsse er Bedenken erregen. Nachdem das schweizer Volk die Verstaatlichung mit grossem Enthusiasmus angenommen, materielle Vortheile für das ganze Land erwartend, sei es eine Enttäuschung, dass die erste Handlung des Bundesrathes ein starkes Vorwiegen fiskalischer Tendenzen verrathe, da der Bund vorerst nur die guten Linien erwerben, die anderen der Bahn vorläufig überlassen wolle. Der Artikel schliesst wörtlich: „Wir können nicht genug wiederholen, dass die Situation der Gesellschaft, seitdem die zwangsweise Zusammenlegung nun ein für allemal ausgeschlossen ist, eine weitaus bessere geworden ist, und die Aktionäre der Gesellschaft sollten sich in keiner Weise dadurch einschüchtern lassen, dass der Gesellschaft von 1903 an möglicherweise noch eine Anzahl von Linien zum Betriebe verbleiben. Es befinden sich darunter solche, die einer bedeutenden zukünftigen Entwickelung fähig sind und die kleineren Genossen leicht unter ihre Flügel nehmen können.“

— Die französische Deputirtenkammer nahm einen Gesetzentwurf an, in welchem erklärt wird, dass der Bau der **Pariser Stadtbahn** im öffentlichen Interesse liege; ein weiterer Gesetzentwurf wurde angenommen, durch welchen die Stadt Paris ermächtigt wird, eine Anleihe von 165 000 000 Frcs. aufzunehmen.

— **Russlands Eisenbahnnetz.** Nach dem „Russischen Invaliden“ waren am 1./13. September 1897 an Eisenbahnen 39 579 Werst im Betriebe, davon 7 654 Werst zweigleisig. Dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstanden 35 872, dem Kriegsministerium (transkaspische Eisenbahn) 1 418 Werst; im Grossfürstenthum Finland waren 2 289 Werst im Betriebe. Die Länge der Staatsbahnen betrug 23 697 Werst, darunter 6 252 Werst zu 2 Gleisen; von Eisenbahngesellschaften wurden 12 175 Werst betrieben, wovon 1 382 Werst zweigleisig waren. Im Bau begriffen waren: unter der Leitung des Ministeriums der Verkehrsanstalten 11 566,59 Werst, davon Staatsbahnen 1 828,72 Werst, unter der Verwaltung der sibirischen Eisenbahn 4 450,31 Werst, von Privatbahnen 5 287,56 Werst. Ausserdem werden im Grossfürstenthum Finland die Strecke Kenvu-Suolachti zu 113,43 und die Strecke Abo-Kariss zu 106,54 Werst gebaut. Einige Strecken sind schon dem Verkehr übergeben. Bis zum 1./13. September war die Bauerlaubniss für 1 344,44 Werst ertheilt, und zwar werden davon 26,44 Werst von der Staatsbahnverwaltung und der Verwaltung der sibirischen Eisenbahn und 1 318 Werst von Eisenbahngesellschaften gebaut.

— Amtlich wird mitgetheilt, dass der **Moskauer Zufuhrbahngesellschaft** gestattet worden ist, eine Schmalspurbahn vom linken Ufer des Okaflusses bei der Stadt Rjäsan über die Ansiedelungen Agrafenina Pustosch, Ssolod und Spass-Klepiki bis zur Ansiedelung Tumy zu bauen und zu betreiben.

— Im Frühjahr soll mit dem Bau der ersten grösseren russischen, mit ausschliesslich elektrischem Betriebe versehenen Bahn begonnen werden: einer **Küstenbahn am Südufer der Krim, von Sewastopol** über Balaklawa und Alupka nach **Jalta**, auf die Entfernung von etwa 70 km. Vermuthlich wird die Bahn später dann weiter fortgesetzt werden behufs Anschlusses auch der übrigen Küstenorte dieses ausserordentlich malerischen gebirgigen Ufergeländes. Trotz der relativen Kürze dieser Bahn wird ihr Bau infolge der grossen technischen Schwierigkeiten, die er darbietet, voraussichtlich erst nach 2 Jahren vollendet sein.

— **Neues Kursbuch für den russischen Lokalverkehr.** Ende dieses Monats wird vom Ministerium der Verkehrsanstalten ein amtliches Kursbuch herausgegeben werden, das die Fahrpläne der baltischen, der Warschauer, der finländischen Bahn, der Nikolaibahn und der Zarskoje Sselobahn enthalten wird. Ferner werden der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge die Fahrpreise, soweit sie für die Bewohner der umlie-

genden Badeorte usw. wichtig sind, in diesem Buche angegeben sein, das den Zweck hat, dem Publikum zuverlässige und genaue Daten zu geben und die privaten oft fehlerhaften Kursbücher daher wohl bald verdrängen wird.

— Einem kürzlich veröffentlichten Bericht des Geheimen Marinebauraths Franzius in Kiel über das Ergebniss seiner im Sommer 1897 vorgenommenen Untersuchung der **Kiaotschaubucht** entnehmen wir über die **verkehrspolitische Bedeutung** dieser Bucht, dass sie der geeignetste Ausgangspunkt für den Bau von Eisenbahnen, Ausbeutung von Minen und Förderung des Handels an der chinesischen Küste ist, weil man dort einen ganz neuen Theil Chinas, und zwar einen sehr bevölkerten, aufschliessen und den Verkehr nicht nur aus der Provinz Shantung, sondern auch aus weiteren Gebieten dorthin lenken könnte. Ein grosser Theil dieses Verkehrs geht jetzt über Tientsien und stockt jeden Winter mehrere Monate infolge des Eises. Das ist für die Kaufleute von Shanghai ebenso lästig wie für die in Tientsin, da jetzt im April alle Waaren in Massen befördert werden müssen. Unter der Voraussetzung der Eisfreiheit der Bucht von Kiaotschau kann ein gleichmässiger Export von dort aus stattfinden, zumal der Landweg dorthin erheblich kürzer sein würde als der nach Tientsin und Tschifu. Der grosse Werth der Provinz Shantung wird in China überall betont. Sie gilt als reich an Kohlen und allerlei Erzen. Dem deutschen Handel würde es nicht schwer fallen, von hier sich weiter auszubreiten. Wenn es ferner gelänge, durch Minenkonzessionen in der Nähe befindliche Kohlenlager aufzuschliessen, was auch im Interesse der deutschen Kriegsschiffe sehr wünschenswerth wäre, so würde das vermuthlich allein hinreichen, den Keim für eine spätere gute Entwickelung des Platzes zu legen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass eine Eisenbahn von den Kohlenlagern bei Weihsien nach Kiaotschau viel leichter und billiger herzustellen ist, als auf der erheblich längeren Linie über die Berge nach Tschifu. Es steht deshalb ausser Frage, so schliesst Geheimrath Franzius, dass die Eröffnung eines Handelshafens an dieser Bucht einen Theil des bisher in Tschifu konzentrirten Handels nach Kiaotschau abziehen würde, da der Landtransport für Ausfuhr aus dem Innern nicht mehr an Kiaotschau vorbei nach Tschifu gehen würde. Letzterer Platz würde wohl in Zukunft nur jenen Theil seines Handels behalten, der darin besteht, die von Shanghai und Hongkong kommenden Waaren hier zu lagern und mit Dschunken oder kleinen Dampfern auf die verschiedensten Plätze des Busens von Petschili zu vertheilen. Dass hier im Norden Chinas der Handel einen mächtigen Aufschwung nimmt, wurde allgemein anerkannt und war an dem lebhaften Verkehr von Tientsin und Tschifu zu erkennen, trotzdem die Häfen sich technisch in sehr schlechtem Zustande befinden, so dass grosse Massen von Waaren ganz ungeschützt an den Ufern aufgestapelt waren.

— Vor kurzem hat sich eine **englisch-italienische Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen** und die Ausbeutung von Bergwerken **in China**, insbesondere in der Provinz Cheng-si, gebildet. Das Hauptverdienst an der Gründung dieses Unternehmens gebührt dem reichen italienischen Ingenieur Angelo Luzzatto. Er war es, der die Verhandlungen in dieser Angelegenheit geleitet hat. Herr Luzzatto hat sich lange Zeit in Siam aufgehalten und ist dort zu einer bedeutenden Stellung gelangt. Die italienische und die englische Gesandtschaft in Peking haben die Gesellschaft aufs kräftigste unterstützt, damit die Angelegenheit zu einem günstigen Abschlusse gebracht werde.

— Eine **Newyorker Uferbahn**, die zur Landungsstelle der Bremer Lloyddampfer führt, die Strecke der Hoboken Railroad-, Waerhouse- und Steamship-Connecting-Company, ist nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz für den **elektrischen Betrieb** eingerichtet und wohl wesentlich aus dem Grunde, weil diese Bahn durch dichtbewohnte Stadttheile hindurchgeht. Die nach dem Spraguesystem gebaute, also mit oberirdischer Stromzuleitung versehene Bahn zeichnet sich durch den durchaus geräuschlosen Betrieb aus. Im übrigen fahren die Güterzüge auf dieser Bahn nur mit einer Geschwindigkeit von 14 km in der Stunde.

— Schon vor längerer Zeit hat sich in Paris mit einem Kapital von 65 000 000 Frcs. eine Gesellschaft gebildet, die „Compagnie nouvelle du canal de Panama", welche die Fertigstellung des **Panamakanals** unternehmen will. Zunächst hat die Gesellschaft einen technischen Ausschuss eingesetzt, um die Frage zu studiren. Ende Februar ist eine Abordnung dieses technischen Ausschusses von Bordeaux nach Panama abgereist, um an Ort und Stelle die erforderlichen Untersuchungen vorzunehmen. Unter den Mitgliedern dieser Abordnung befand sich auch ein Deutscher, der Baurath Koch in Darmstadt, Professor der Ingenieurwissenschaften an der dortigen technischen Hochschule, der an den Bauten des Kaiser Wilhelmkanals hervorragend betheiligt war.

Allgemeines.

— Die grössere **Gefährlichkeit des elektrischen Betriebes der Strassenbahnen** im Vergleich mit dem Betriebe mit Pferden lässt sich nach den Angaben des Berichts der Grossen Berliner Pferdebahn über das Betriebsjahr 1897 zahlenmässig nachweisen. Wenigstens gilt dies für die erste Zeit nach der Einführung des mechanischen Antriebes. Mit der zunehmenden Gewöhnung des Publikums an die neue Einrichtung kehren nach den in anderen Orten gemachten Erfahrungen normale Zustände wieder. Im Jahre 1897, dem ersten vollen Jahre nach der Einführung des elektrischen Betriebes, erwies sich dieser bei der Grossen Berliner Pferdebahn als mehr denn doppelt so gefährlich als der mit Pferden. Während auf je 56 000 km Strecke, welche mit Pferden zurückgelegt wurden, ein Unfall kam, wurde auf den elektrisch betriebenen Linien schon auf je 24 000 km ein Unfall gezählt. Im ganzen kamen auf 31 101 415 km Fahrt mit Pferden 556 Unfälle, auf 3 062 890 km Fahrt auf den elektrisch betriebenen Linien 129 Unfälle. Die Behauptung des Berichtes, dass die Einführung des elektrischen Betriebes ohne nennenswerthen Einfluss auf die Zahl der Unglücksfälle gewesen sei, trifft demnach nicht zu. Die sämmtlichen Unfälle verursachten 1 tödtliche, 61 schwere, 623 leichte Verletzungen. In den weitaus meisten Fällen lag unvorsichtiges Auf- oder Absteigen vor. 85 % der Fälle werden von dem Bericht auf eigenes Verschulden, 10 % auf fremde Schuld und 0,8 % auf Krankheit zurückgeführt. In 3,92 % der Fälle sei die Schuldfrage nicht aufgeklärt. Die Pferdebahn zahlt z. Zt. 19 Unfallrenten mit einem Jahresbetrage von 6 545,50 ℳ. Abgefunden wurden im Jahre 1897 43 Fälle mit 12 154,65 ℳ. Betriebsunfälle bei den Bediensteten kamen 542 vor und betrafen 2 Kontroleure, 84 Schaffner, 79 Kutscher, 191 Stallleute, 9 Vorleger, 21 Hufschmiede oder Aufhalter. 32 Unfälle entfielen auf das Bahnhofspersonal, 2 auf anderes Betriebspersonal, 73 auf Bau- und 49 auf Werkstättenarbeiter. Nicht weniger als 2 130 Wagen der Grossen Berliner Pferdebahn wurden durch fremde Wagen angefahren, 267 Zusammenstösse fanden zwischen eigenen Bahnwagen statt.

— Die **Steigerung des deutschen Schiffbaues** in Geld ausgedrückt ergibt sich aus folgenden authentischen Angaben: Auf 10 der grössten deutschen Werften wurden gebaut: Vom Jahre 1871—1880 für 6 500 000 ℳ, vom Jahre 1881—1890 für 87 900 000 ℳ, 1891—1896 für 103 000 000 ℳ. Schiffe für die deutsche Handelsmarine; also in den 70 er Jahren jährlich für 650 000 ℳ, in den 80 er Jahren jährlich für 8 790 000 ℳ, in den 90 er Jahren jährlich für 17 000 000 ℳ. Im ganzen wurden auf 12 deutschen Werften in dieser Zeit für 292 500 000 ℳ deutsche Handelsschiffe gebaut; ausserdem für 22 900 000 ℳ Schiffe für fremde Handelsflotten. Die 10 gedachten Werften bauten für fremde Handelsflotten in den 70 er Jahren für 60 000 ℳ, in den 80 er Jahren für 420 000 ℳ, in den 90 er Jahren für 1 900 000 ℳ. Auch die Gewerbezählung vom 14. Juni zeigt ein gleich günstiges Bild. Es ergaben sich: 1 130 Schiffsbaubetriebe mit 35 000 beschäftigten Personen. Darunter waren 46 Betriebe mit mehr als 50 Arbeitern, die im ganzen 28 600 Arbeiter beschäftigten. Am 5. Juni 1882 hatte es zwar mehr Betriebe gegeben, aber nur 23 000 beschäftigte Personen. Die Zahl der beschäftigten Personen ist seitdem um 56,9 % gestiegen. In den Betrieben mit mehr als 50 Personen vermehrte sich die Zahl der Beschäftigten um 70,7 %. Die Gewerbezählung von 1875 hatte 1 408 Betriebe, aber nur 11 100 beschäftigte Personen gezählt; seit 1875 hat sich die beschäftigte Personenzahl mehr als verdreifacht.

Fahrstrassensicherungen auf Bahnhöfen durch Handverschlüsse.

Die interessanten Mittheilungen in Nr. 14 S. 216 u. ff. d. Ztg. über Fahrstrassensicherungen auf französischen Bahnen könnten bei Lesern, die mit den einschlägigen Verhältnissen nicht genau vertraut sind, den Gedanken erwecken, solche Fahrstrassensicherungen durch Handverschlüsse seien auf deutschen Eisenbahnen bisher nicht angewendet worden. Diese Annahme ist aber eine irrige. Nicht nur Weichenschlösser nach Art des dort beschriebenen Picard'schen Schlosses sind in Deutschland seit Jahrzehnten in grosser Zahl in Benutzung, sondern auch die Abhängigkeit der Signalhebelstellung von besonderen Handverschlüssen der Weichen sind in verschiedenster Bauart seit langem gebräuchlich. Dabei sind manche deutschen Konstruktionen noch wesent-

lich einfacher als die beschriebenen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Werden z. B. die betreffenden von Hand bedienten Weichen durch gleichartige Schlösser mit nur einem Schlüssel verschlossen, der nur bei richtiger Weichenlage aus dem Weichenschloss gezogen werden kann, so lässt sich derselbe Schlüssel auch zur Auslösung einer Sperre des Signalstellhebels verwenden. Wenn der Schlüssel also nicht in den Signalstellbock gesteckt und umgedreht ist, d. h. wenn keine Sicherheit über den erfolgten Verschluss der Fahrstrasse vorliegt, kann das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden; die Fahrtstellung des Hebels hält aber den Hebel fest, so dass er nicht gleichzeitig zum Aufschliessen der Weichenschlösser frei gemacht werden kann. Zu den Einrichtungen dieser Art gehören auch die bekannten Verschlüsse von Siemens & Halske für von Hand bediente Weichen, die gleichzeitig durch Stromschluss oder Unterbrechung auf die Signalstellung einwirken, sowie andere ähnliche Anlagen. Die französische Konstruktion stellt diesen älteren deutschen Konstruktionen gegenüber kaum einen bemerkenswerthen Fortschritt dar, und bietet jedenfalls keine grössere Sicherheit, wie unsere Einrichtungen.

Blum.

Bücherschau.

Meyer's Reisebücher: Türkei, Rumänien, Serbien und Bulgarien. 5. Auflage. Mit 6 Karten, 26 Plänen und Grundrissen und einem Panorama. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Preis 7 ℳ.

Für die Bereisung der Türkei und der unteren Donaustaaten haben wir in Deutschland bekanntlich nur den Meyerschen Führer — allerdings eine auf seinem Gebiete kaum noch zu übertreffende Autorität. Unentbehrlich auf der Reise, liegt darum sein Hauptvorzug nicht weniger in den schätzbaren Rathschlägen bei den gerade hier mehr als sonst nothwendigen Vorbereitungen. Der Werth des Meyer'schen Führers steigt denn auch progressiv mit dem immer kräftiger pulsirenden Reiseverkehr nach dem Orient: mehrt sich doch jährlich die Zahl derer, die durch das Verlangen nach neuen und originellen Reisezielen oder um dem nordischen Winter zu entgehen, nach dem Morgenlande geführt werden. Den praktischen Bedürfnissen dieser Reisenden, die weniger wissenschaftliche Zwecke verfolgen, aber desto mehr schauen wollen, trägt auch die soeben erschienene neue Auflage Rechnung. Jede den Touristen hinderliche und belastende Abschweifung auf nebensächliche Dinge sorgfältig vermeidend, geleitet das Buch nur zu den Hauptsehenswürdigkeiten im Orient, welche ohne Gefahr und ohne grosse Strapazen, meist sogar mit den gewöhnlichen europäischen Verkehrsmitteln zu erreichen sind. Die völlig neue Bearbeitung der mit einem ausgezeichneten kartographischen Apparat und einem prächtigen Panorama der rumänischen Hauptstadt ausgestatteten neuen Auflage erfolgte auf Grund eigener Anschauung der Verfasser. Mit welcher Umsicht und Sorgfalt die letzteren auch diesmal zu Werke gegangen sind, beweist die Aufnahme der neuen, von deutschen Kräften erbauten anatolischen Eisenbahnen von Konstantinopel über Eskischehr nach Angora bezw. nach Konia, die nunmehr bis ins Herz von Kleinasien führen.

Türkischer Sprachführer, Konversationswörterbuch von Wilhelm Heintze. 2. Auflage. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien. Preis 5 ℳ.

Als werthvolle Ergänzung des oben besprochenen Meyerschen Reisebuches und als ein Hilfsbüchlein, das Reichhaltigkeit des Inhalts mit Zuverlässigkeit und praktischer Anordnung aufs beste verbindet, verdient dieser Sprachführer, dessen 2. Auflage von Grund aus umgearbeitet und stark vermehrt wurde, empfohlen zu werden. Wie das Konversationswörterbuch um viele neue Wörter und Wendungen bereichert, das türkisch-deutsche Vokabular ganz umgeschrieben worden ist, so wurde auch den Fussnoten, die mit Sitten und Gebräuchen des Landes näher bekannt machen sollen, besondere Sorgfalt gewidmet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Theilstrecke Stettin-Züllchow mit den Abzweigungen Zabelsdorf-Grabow und Züllchow-Vulkan-Bredow der Nebeneisenbahn Stettin-Jasenitz. Am 15. März d. J. wird von der Bahnlinie Stettin-Jasenitz, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben werden soll, die Theilstrecke Stettin-Züllchow nebst Abzweigungen Zabelsdorf-Grabow und Züllchow-Vulkan-Bredow mit den Stationen Torney, Westend, Zabelsdorf, Züllchow, Grabow und Vulkan-Bredow für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Mit demselben Tage treten für diese Stationen die in den Tarifen für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen enthaltenen Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Stettin, im Februar 1898. (580)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen

Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Bitterfeld-Stumsdorf zwischen den Stationen Sandersdorf und Tannepöls in Kilometerstation 9,537 neu errichtete Haltepunkt Heideloh für den Personenverkehr eröffnet.

Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch den Zugführer. Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Halle a/S., den 4. März 1898. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-hessischer und ostdeutsch-hessischer Güterverkehr. Die bisherigen Ausnahmesätze für Schiffsbaueisen (E I) treten für einige Versandstationen der Gruppe VI vom 1. Mai d. J. mangels vorhandenen Bedürfnisses ausser Kraft.

Der neue vom 1. Februar d. J. erweiterte Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen tritt für die dem Spezialtarif I angehörigen Artikel Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagscheiben zu Schrauben, Muttern nicht am 16. März d. J., sondern erst am 1. Oktober d. J. in Kraft. Bis dahin gelten für die genannten Artikel noch die bisherigen niedrigeren Ausnahmesätze.

Frankfurt a/M., den 3. März 1898. (582)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Im **Hamburg-mecklenburgischen Eisenbahnverbande** wird bis 1. Juni d. J. für Eis die Fracht nach der Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande, unter Zugrundelegung des vorgeschriebenen Ladegewichtes der gestellten Wagen, berechnet.

Schwerin, den 5. März 1898. (583)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Gütertarif (Gruppe I/II.) Vom 15. März 1898 wird der Ausnahmetarif 18 für Flachs etc. durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Für Flachssendungen von mindestens 5000 kg für den Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht werden der Frachtberechnung die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die Sätze des Spezialtarifs II*) zu Grunde gelegt."

*) Im Verkehr nach Oderberg unter Zuschlag von 0,034 ℳ für 100 kg.

Bromberg, den 3. März 1898. (584)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. kommen neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bingen und Bingerbrück transit (Wasserweg) und Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken zur Einführung.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 26. Februar 1898. (585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. gelangt im Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni d. J. ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Danzig, den 7. März 1898. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. bis Ende Mai d. J. gelangt für unseren Binnenverkehr ohne Beschränkung auf bestimmte Versand- oder Empfangsstationen ein Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen mit den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 2. März 1898. (587)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Seehafenverkehr. Die Ausnahmefrachtsätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren im Verkehre mit Lichtenfels werden mit Gültigkeit vom 1. d. Mts. entsprechend dem Nachtrag 13 zum Nordwestdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif geändert.

Hannover, den 5. März 1898. (588)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil II Heft 3 A vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. März 1898 ermässigen sich im Ausnahmetarif Nr. 35 (Kaolin) die Frachtsätze Ebelsbach-Eltmann-Neusattl für den Versand aus Bayern in den Abtheilungen I und II um 0,10 ℳ für 100 kg.

München, den 28. Februar 1898. (589)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige Linien), Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer, schlesisch-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verbandsgüterverkehr. In der Zeit vom 10. März bis Ende Mai d. J. wird die Fracht für Roheis in vollen Wagenladungen nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien berechnet.

Diese Maassnahme gilt vorläufig im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen, im Verkehre mit den Stationen der königlich preussischen, der grossherzoglich oldenburgischen und mecklenburgischen Staatseisenbahnen.

Dresden, den 4. März 1898. (590)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau etc. Am 10. d. Mts. wird die Station Gevelsberg (Nord) des Direktionsbezirks Elberfeld in die Ausnahmetarife 1 und 2 für Eisen und Stahl etc. in Abtheilung a und b des Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmesätze geben die betheiligten Güterabfertigungs- und die Auskunftsstellen nähere Auskunft.

Breslau, am 3. März 1898. (591)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. Gruppen IV/VIII. Die in der Bekanntmachung vom 29. Januar d. J. bei Einführung des neuen Seehafenausnahmetarifs E 1 (Schiffsbaueisen) angekündigte Frachterhöhung für Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Niete, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern, tritt nicht am 16. März d. J., sondern erst am 1. Oktober d. J. in Wirksamkeit. Bis dahin gelten für diese Gegenstände die Sätze des früheren Ausnahmetarifs D I.

Köln, den 4. März 1898. (592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Seehafenausnahmetarife für Schiffsbaueisen. Die nach unseren Bekanntmachungen vom 31. Januar und 14. Februar d. J. für die Artikel „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern" in der Klasse 6. c des rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafenverkehrs, im Seehafenausnahmetarif D. I. des nordwestdeutsch-rechtsrheinischen Verkehrs und im Ausnahmetarif 8 III des rheinisch-niederdeutschen Verbandes eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1898 ab.

Essen, den 2. März 1898. (593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, der ostpreussischen Südbahn usw. Die im Theil II des Anhanges zum ostdeutschen Gütertarife, gültig vom 1. Januar d. J., enthaltenen Massenfrachtsätze nach Stationen der ostpreussischen Südbahn finden vom 15. April d. J. ab nur Anwendung bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 35 000 kg von Einem Versender, Einer Versandstation nach Einer Empfangsstation oder bei Verfrachtung einer Jahresmenge von mindestens 4 000 000 kg von Einem Versender, jedoch gleichviel ob von einer oder mehreren Grubenstationen, nach den im Theil II aufgeführten Empfangsstationen mit der Maassgabe, dass die vorgeschriebene Jahresmenge stets in der Zeit vom 1. April des einen Jahres bis Ende März des darauf folgenden Jahres verfrachtet werden muss.

Der vorbezeichnete Kohlenausnahmetarif ist hiernach auf Seite 128—141 entsprechend abzuändern.

Kattowitz, den 21. Februar 1898. (594)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im **Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von norddeutschen usw. Stationen zur Ausfuhr nach der Schweiz und Westösterreich vom 1. Januar 1897** enthaltenen Frachtsätze für Konstanz trans. finden mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab auch Anwendung auf Sendungen nach Stationen der Vorarlbergbahn über Konstanz.

Frankfurt a/M., den 1. März 1898. (595)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif für den Binnenverkehr. Ausnahmetarif für Eis. Mit sofortiger Gültigkeit wird für Eis in Wagenladungen ein Ausnahmetarif bis 1. Juni d. J. eingeführt.

Der Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger (E) und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (für Wegebaumaterialien) zu Grunde zu legen.

Stettin, den 4. März 1898. (596)
Direktion der Alt-Damm-Colberger
Eisenbahngesellschaft.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Am 10. März d. J. treten folgende Frachtsätze der Schnitttafel B des Ausnahmetarifs 1 für Holz in Kraft:

Alperbrück	0,84 ℳ
Bielstein	0,83 „
Wiehl	0,84 „

Köln, den 2. März 1898. (597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch- und norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die im Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuss), Görlitz in Schlesien, Kamenz, Leipzig (bayerischer und Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, ferner die in den Tarifen für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr Theil II, Heft 5 erste Abtheilung vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen und Heft 5 zweite Abtheilung vom 1. November 1894 sammt Nachträgen verzeichneten Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Eutritzsch, Gera (Reuss), Görlitz, Kamenz, Leipzig Berliner-, Eilenburger-, Magdeburger- und Thüringer Bahnhof, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen, die inhaltlich unserer Bekanntmachung vom 3. Januar d. J. am 10. März d. J. ausser Kraft treten sollten, bleiben über den gedachten Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres in Geltung.

Dresden, am 1. März 1898. (598)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab werden die Stationen Eisersdorf, Ullersdorf a. d. Biele, Kunzendorf a. d. Biele, Landeck i. Schl. und Seitenberg a. d. Biele der Nebenbahn Glatz-Seitenberg in den direkten Verkehr mit den Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Bis zur Ausgabe des nächsten Tarifnachtrages für den oben bezeichneten Verband sind der Frachtberechnung die Entfernungen der Station Glatz zuzüglich folgender Entfernungen zu Grunde zu legen:

Eisersdorf	11 km
Ullersdorf a. d. Biele	14 „
Kunzendorf a. d. Biele	19 „
Landeck i. Schl.	26 „
Seitenberg a. d. Biele	31 „

Breslau, den 2. März 1898. (599)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Sendungen von Eichenholzextrakt, welche von Essegg, Belisce, Miholjac oder Susine-Gjurgjenovac herstammen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	104 ₰
„ Wien D. U. B., K. F. N. B. trs., Wien D. U. B., K. K. St.-B. trs.	111 „
„ Korneuburg	97 „

Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	99 ₰

von Wien D. U. B., K. F. N. B. trs., Wien D. U. B., K. K. St.-B. trs. .	106 ₰	
„ Korneuburg . . .	92	„
Nach Dresden-Elbkai		
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe.N.W.B., St.-E.-G.	151 ₰	
„ Wien D. U. B., K. F. N. B. trs., Wien D. U. B., K. K. St.-B. trs. .	158	„
„ Korneuburg . . .	144	„

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 3. März 1898. (600)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anlieferung von gusseisernen Wasserröhren und Formstücken für die Wasserversorgungsanlage auf dem Verschiebebahnhofe in Aschersleben, rd. 275 t, soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von gusseisernen Wasserröhren etc.“

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 12. März 1898, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Februar 1898. (601)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:

88,527 cbm eichene Brückenschwellen,
4,161 „ „ Bohlen,
117,239 „ kieferne „
12,000 „ buchene „
1 600 Stück geschälte kieferne runde Pfosten,
2 340 „ kieferne kantige Pfosten

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von verschiedenen Hölzern“ bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 17. März l. J., Vormittags 11 Uhr

hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 1. April l. J.

Mainz, den 1. März 1898. (602)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Ein grosses Hüttenwerk des rhein.-westf. Bezirks sucht zur Leitung des gesammten Eisenbahnbetriebes einen energischen und erfahrenen

Vorsteher,

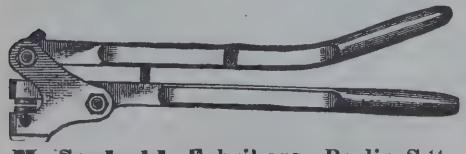
der sich über erfolgreiche Thätigkeit auf einem grossen Güterbahnhofe ausweisen kann.

Offerten mit Angabe des Lebenslaufs, des Zeitpunktes, wann Eintritt erfolgen kann, und der Gehaltsansprüche, sowie unter Beifügung etwa vorhandener Zeugnisse sind unter **K. L.** an die Druckerei von H. S. Hermann, Berlin, Beuthstr. 8 zu richten.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

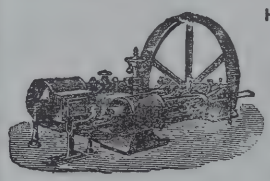
Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT
seit 1863:



Moderne Dampfmaschinen
von 4 bis 200 Pferdestärken
sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.
Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Dieser Nummer liegen Prospekte von J. Zaruba & Co. in Hamburg und von J. Heins' Söhne in Halstenbek bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 86.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 20.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. März 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Wagengestellung auf den preuss. Staatsbahnen im Herbste 1897.
Anderweite „Irrthümer“ der „Vossischen Zeitung“.
Zum Vergleich der russischen und deuschen Getreidetarife.
Frankreichs Handelsbeziehungen zu Russland.
Russische Eisenbahnkalamität.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse. — Vereins-Kilometerzeiger. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Ausschuss zur Prüfung von Stellwerksanlagen für die preuss. Staatsbahnen. — Erhöhung der Leistungsfähigkeit der preuss. Staatsbahnen. — Bau der Feldbahn Wernshausen-Brotterode durch die Eisenbahnbrigade. — Lokalbahnprojekte im bayer. Landtage. — Unterbringung der Eisenbahninvaliden in Bayern. — Die Post als Staatsanstalt in Bayern. — Pfälzische Ludwigsb., Schuldverschreibungen — Beirath der württemb. Verkehrsanstalten. — Bahnprojekt Friedrichshafen-Ueberlingen. — Bahnprojekt Möckmühl-Dörzbach. — Direkte Bahn Metz-Château-Salins. — Wettbewerb z. Hochbauten der oldenburg. Bahnen. — Bahnprojekt Schandelah-Oebisfelde. — Eisbezug von Norwegen. — Abgaben für Benutzung des Dortmund-Emskanals.
Oesterreich-Ungarn: Das neue österr. Ministerium. — Revision der Bestimmungen, betr. Tragfähigkeit d. Brückenkonstruktionen. — Einnahmen der Privatbahnen im Februar. — Bahn Krems-Guttenbrunn. — Deklassifizirungen bei den österr. Staatsbahnen. — Entscheidung, betr. Provisionsanspruch eines ehem. Kondukteurs. — Wiener Tramway, unterirdische Stromzuführung. — Prager elektr. Strassenb. — Reichenberger Strassenb. — Bericht über das Studium elektrischer Strassenbahnen. — 1. Eisenbahnwagenleihgesellschaft. — Einnahmen d. ungar. Staatsbahnen. — Schlafwagenverkehr Budapest-Konstantinopel.
Belgien: Beförderung von Motordreirädern.
Vereins-Ausland: Rückkauf der Gotthardbahn. — Rigibahngesellsch. — Pariser Stadtbahn. — Untertunnelung der Meerenge von Gibraltar. — Fahrgeschwindigkeit auf den russ. Bahnen. — 60jähriges Jubiläum der Zarskoje-Sselo-E. — Tichoretzk-Zarizyn. — Canadische Pacific-E.
Allgemeines: Stufenbahn.
Bücherschau:
Kursbuch „Der Kondukteur“.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- u. Gepäckverkehr.
Anzeigen.

Die Wagengestellung auf den preussischen Staatsbahnen im Herbste 1897.

(Schluss aus Nr. 19.)

Wenn nach den Gründen der im letzten Herbst so besonders akut aufgetretenen Wagenknappheit geforscht wird, so muss das Zusammenwirken verschiedener ungünstiger Momente betont werden, nämlich:

1. der ungeahnt starke Verkehrsaufschwung,
2. die aussergewöhnliche Ungleichmässigkeit der Verkehrsentwickelung,
3. der gleichzeitig auftretende starke Wagenmangel in den Nachbarländern und infolgedessen der ungünstige Rückstrom der preussischen Wagen.

1. Es ist schon wiederholt hervorgehoben, dass der Aufschwung des Verkehrs ein derartig starker gewesen ist, wie er von niemanden vorausgesehen werden konnte. Weder ist die Eisenbahn in der Lage gewesen dies vorauszubestimmen, noch haben die Verkehrsinteressenten dies zu thun vermocht. Alljährlich findet zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Vertretern der grossen Versandbezirke eine derartige Vorausschätzung des Verkehrs statt; in diesem Jahre sind die Höchstschätzungen der Verkehrsinteressenten durch die Thatsachen übertroffen. Zur Erläuterung der Verkehrssteigerung seien einige Ziffern angeführt, wenn auch das statistische Material für 1897 erst theilweise zur Verfügung steht. Es sind auf den preussischen Staatsbahnen an Wagenachskilometern geleistet worden im Jahre:

1892/93	= 8 996 500 000		
1893/94	= 9 336 900 000	= + 3,8	%
1894/95	= 9 398 100 000	= + 0,7	„
1895/96	= 9 934 700 000	= + 5,7	„
1896/97	= 10 486 400 000	= + 5,6	„
1897/98	= 11 310 300 000	= + 7,9	„

(das letzte Jahr nach vorsichtiger Schätzung).

Gütertonnen sind in derselben Zeit befördert:

1892/93	= 147 700 000 t		
1893/94	= 154 100 000 t	= + 4,3 %	
1894/95	= 160 000 000 t	= + 3,8 „	
1895/96	= 163 800 000 t	= + 2,4 „	
1896/97	= 178 600 000 t	= + 9,1 „	
*) 1897/98	= 192 300 000 t	= + 7,7 „	

Ungefähr dasselbe Bild, nämlich das des aussergewöhnlichen Verkehranschwellens der letzten 2 Jahre, erhält man, wenn man die Wagenanforderungen und Wagengestellungen in den Herbstmonaten betrachtet. Es hat eine Vermehrung stattgefunden gegenüber dem jedesmaligen Vorjahre in der

	Wagenanforderung		Wagengestellung	
1893 =	3,7 %	(162 000 Wagen)	2,7 %	(114 000 Wagen)
1894 =	5,6 „	(256 000 „)	5,1 „	(225 000 „)
1895 =	4,9 „	(234 000 „)	3,0 „	(140 000 „)
1896 =	8,3 „	(420 000 „)	9,1 „	(437 000 „)
1897 =	12,5 „	(680 000 „)	8,6 „	(450 000 „)

Höhere Prozentzahlen zeigen sich, wenn man nicht den Durchschnittsverkehr, sondern die einzelnen Perioden betrachtet. Die Zahlen der thatsächlichen Gestellung und der Mehrleistung der Eisenbahn gegen die Vorjahre sind bereits oben angegeben. Es sei hier noch erwähnt, dass in den 3 Monaten des starken Verkehrs die Anforderungen an gedeckten Wagen sich gegenüber dem Vorjahre um 276 115 Wagen oder 14,3 %, die Stellung an solchen Wagen um 152 028 oder 8,3 % vermehrt haben. Es sind die Leistungen der preussischen Staatsbahnverwaltung während der Herbstmonate durchschnittlich täglich auf etwa 47 000 offene und 25 400 bedeckte Wagen gestiegen. Wenn diese Leistungen auch dem Bedürfniss nicht genügt haben, so sind sie doch in einer solchen Höhe noch niemals von der Staatseisenbahn erreicht worden; ein Beweis mehr dafür, dass die allgemeinen Einrichtungen derselben für den Wagenumlauf, wie die besonderen Anordnungen für die Zeit des Wagenmangels zweckentsprechende gewesen sind. Daneben ist die Befriedigung des Verkehrs der Eisenbahn um so mehr erschwert, als

2. der Verkehr sich in besonderer Weise auf einzelne Perioden zusammengedrängt hat, und selbst in der Zeit der Verkehrsstärke ungleichmässig aufgetreten ist.

So ist der Zuckerversand aus dem Direktionsbezirk Magdeburg im Monat August um 197 % gestiegen, der Düngemittelverkehr des Bezirks Essen im September um 62 %, des Bezirks Magdeburg im September um 16 %, im November um 14 %, dagegen im Oktober nur um 6 %. Der zu Wasser aus den Rheinhäfen abgefahrene Kohlenverkehr hat im Oktober 559 000 t, im November nur 344 000 t betragen. Der übrige Novemberverkehr sollte also plötzlich von der Eisenbahnverwaltung geleistet werden. Natürlich erschwert ein derartiges Zusammendrängen des Verkehrs ausserordentlich die Wagengestellung; es ist dies aber noch in weit höherem Grade der Fall, wenn einzelne Industrien und Werke ihre Anforderungen an die Eisenbahn sogar an den einzelnen Tagen völlig ungleichmässig gestalten. So ist bei der Kaliindustrie eine solche Ungleichmässigkeit in den Anforderungen der einzelnen Tage hervorgetreten, dass es kaum möglich ist, die Wagenzuführung nach Wunsch zu gestalten. Ein Werk verlangte an aufeinander folgenden Tagen 25, 110, 110, 30, 70, 150, 40, 35, 120 Wagen; ein anderes 155, 41, 54, 100, 66, 87, 140 Wagen.

3. In hohem Maasse erschwerend hat es ferner gewirkt, dass auf den sämmtlichen Nachbarbahnen des In- und Auslandes zur Zeit der Wagenknappheit bei uns ebenfalls Wagenmangel in grossem Umfange geherrscht hat. Nach allen diesen Nachbargebieten hat aber die preussische Staatsbahnverwaltung vermöge der Natur ihres Verkehrs einen sehr viel grösseren Versand in O-Wagen, als dies umgekehrt der Fall ist. Es gehen also mehr preussische O-Wagen auf fremde Bahnen über, als fremde Wagen auf preussische. Die über die gegenseitige Wagenbenutzung bestehenden Vereinbarungen, wonach die einzelnen Bahnverwaltungen das Recht haben, für ihre eigenen Zwecke fremde Wagen in gewissem Umfange zu benutzen, wirkt zu Zeiten des Wagenmangels für die preussischen Staatsbahnen wegen des überwiegenden Mehrübergangs preussischer Wagen auf andere Bahnen naturgemäss ungünstig, und es kann bei gleichzeitigem allgemeinen Wagenmangel hierdurch eine empfindliche Störung in der preussischen Wagengestellung eintreten. So ist bei den Wagenzählungen, welche im Oktober und November 1897 auf den sämmtlichen Staatsbahnstrecken vorgenommen wurden, festgestellt worden, dass an den Zähltagen 34 000 bis 35 000 Staatsbahn-O-Wagen auf fremden Bahnen sich befanden, während in den gleichen Monaten des Jahres 1896 nur 27 000 und 26 000, also 7 000 und 9 000 Wagen weniger abwesend waren. Im April 1897 waren beispielsweise nur rund 18 000 Wagen auswärts, also 16—17 000 weniger als in der Zeit der Wagenknappheit. Von einzelnen Seiten ist die Erklärung dieses Umstandes darin gesucht worden, dass die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Kohlen bewirkt habe, dass die preussischen Wagen über lange Eisenbahnstrecken abwesend seien, von wo dieselben sehr viel später zurückkämen. Diese Behauptung ist irrig; der Rohstofftarif hat auf den Wagenumlauf einen so geringen Einfluss ausgeübt, dass ein Wagenmangel seine Folge niemals hat sein können. Es ist schon im 1. Theil des Aufsatzes hervorgehoben, dass ein Ausfall einer bestimmten Wagenzahl gegenüber der für einen gewissen Tag gemachten Bestellung nicht gleichbedeutend ist mit dem Wegfall des Transportes überhaupt, wie dies in der Oeffentlichkeit häufiger hingestellt wird. Es kann ja allerdings der Fall eintreten, dass der Waarenbedürftige sich anderswoher versorgt, oder dass er das Gut überhaupt nicht mehr bezieht, weil er es verspätet nicht mehr gebrauchen kann. Die preussische Staatsbahnverwaltung ist bemüht gewesen, Untersuchungen darüber anzustellen, ob bei dem Wagenmangel des Herbstes für die verschiedenen Industrien eine derartige Folge eingetreten ist. Soweit die erlangten Informationen reichen, ist eine derartige Folge glücklicherweise nicht zu verzeichnen; namentlich darf angenommen werden, dass die Düngemittel — hinsichtlich deren die vorgekommenen Verzögerungen zumeist nicht erheblicher Natur gewesen sind — dem Boden haben zugeführt werden können, wie auch bei den Kohlentransporten nur eine Verzögerung in Frage kommt. Aber auch eine solche Verzögerung im Versande oder Bezuge kann für die Betheiligten höchst empfindliche Folgen haben, und derartige Folgen mögen leider — wenn auch in beschränktem Umfange — in zeitweiser Betriebseinstellung oder Betriebsbeschränkung, in Lohnausfällen und anderen wirthschaftlichen Verlusten thatsächlich auch eingetreten sein. So bedauerlich derartige Störungen und Verluste zweifellos auch sind, so sind dieselben doch auch vielfach mit auf Rechnung der Betheiligten selbst zu schreiben. Es kommt bei einer grösseren Anzahl Zuckerfabriken vor, dass die Lagerräume für Zucker nur für eine 24stündige Produktion ausreichen, und dass bei jeder auch nur kurzen Behinderung der Wagengestellung eine Störung des gesammten Fabrikbetriebes die Folge ist. Weiter halten einzelne Zuckerfabriken oder andere Werke von grösserer Bedeutung so geringe Kohlenvorräthe auf Lager, dass sie bei irgendwelcher nennenswerthen Verzögerung in der Kohlenlieferung in ärgste Verlegenheit um die Aufrechterhaltung des Betriebes gerathen, einer Verlegenheit, welcher ohne weiteres vorzubeugen wäre bei Vorhaltung eines mässigen Bestandes. Die Eisenbahnverwaltung vermag in derlei Fällen nicht die Verantwortung für die Folgen solcher Betriebsstörungen zu übernehmen.

In dem Ruhrkohlenbezirk macht es sich ungünstig geltend, dass dem jeweiligen Umfang des Grubenbetriebes entsprechend nicht allein die Anzahl der an einem Tage gebrauchten Wagen zur Stelle sein muss, sondern dass diese Wagen auch zu verschiedenen Stunden am Tage zur Beladung an den Ladestellen wiederholt — mitunter fünf Mal — bereit gestellt werden müssen. Die meisten Zechen, welche früher die Förderkohle verkauften, sind zur Herstellung von Kohlenspezialitäten durch Anlage von Separation und Wäsche übergegangen. Die Kohle geht von der

*) Die letzteren Ziffern beruhen auf der Annahme, dass im Jahre 1897/98 mit der gleichen Achsleistung auch die gleiche Tonnenbeförderung erfolgt ist bezw. erfolgen wird, wie in den Vorjahren.

Förderstelle durch Separation und Wäsche hindurch direkt in die Eisenbahnwagen. Irgend nennenswerthe Anlagen zur einstweiligen Niederlegung der Kohle im Nothfalle sind nicht vorhanden, so dass der Grubenbetrieb, sobald die Hunde gefüllt sind, still stehen muss. Für solche Fälle wird es ebenso wenig angängig sein, der Eisenbahnverwaltung die alleinige Verantwortung zu überlassen, wenn es zu Zeiten der Verkehrshochfluth nicht möglich gewesen ist, den nöthigen Wagenpark zu den bestimmten Stunden an die einzelnen Ladestellen bereit zu stellen. Die Gruben des oberschlesischen Bezirks sind in dieser Beziehung in besserer Lage, weil sie imstande sind, bei Behinderung der Wagenzuführung die Kohle auf Halden zu stürzen, und von diesen demnächst nach Bedarf zu laden. Dadurch kommt es, dass in Oberschlesien die hohen Wagenbestände, welche zu Beginn der Woche gewöhnlich zugeführt werden können, ausgenutzt werden, während der Ruhrbezirk Wagenbestände, die über ihre Grubenleistung hinausgehen, nicht zu verwerthen vermag. Oberschlesien vermag also Ausfälle in der Gestellung besser und schneller nachzuholen.

Auch musste seitens der Eisenbahnverwaltung über grosse Verzögerungen in der Behandlung der Wagen durch die Verkehrsinteressenten Klage geführt werden. Die Ladefrist von 24 Stunden ist im allgemeinen als eine sehr reichliche anzusehen, sie ist früher in Zeiten der Wagenknappheit allgemein verkürzt worden, von dieser Verkürzung ist in den letzten Jahren abgesehen, weil mit derselben namentlich für auswärts Wohnende, also insbesondere für das platte Land, Härten verbunden sind. Im vergangenen Herbst sind diese Ladefristen zum Schaden der Allgemeinheit und in Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen vielfach überschritten worden. So sind in der Zeit von Mitte August bis Ende November im Bezirk Halle 12000 Wagen, im Bezirk Elberfeld 20000 Wagen, im Bezirk Berlin 25000 Wagen standgeldpflichtig geworden, während für verzögerte Entladung von Rübenwagen mehr als 40000 ℳ Strafmiethe erhoben werden mussten.

Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat es sich angelegen sein lassen, die zahlreichen Beschwerden in Bezug auf ihre Berechtigung genau untersuchen zu lassen. Sehr vielfach hat es sich hierbei herausgestellt, dass Klagen über verzögerte Kohlenlieferungen zwar der Eisenbahn zugerechnet sind, thatsächlich aber auf andere Gründe z. B. — wie bereits erwähnt — auf Kohlenmangel, der wenigstens für den oberschlesischen Bezirk zeitweise vorhanden war, zurückgeführt werden mussten. In anderen Fällen stellte sich heraus, dass die Klagen stark übertrieben waren. Eine Zeche telegraphirte am 15. November, dass sie nur 9 leere Wagen erhalten habe, und 500 Arbeiter müssig in der Grube sässen. Die Untersuchung ergab, dass dieser Zeche am 15. November 94 Wagen zugeführt waren gegenüber einer Bestellung von 90 Wagen. Auch in der Zeit vom 1. bis 15. November war die Wagengestellung für diese Zeche verhältnissmässig günstig gewesen, da auf 1080 verlangte Wagen nur 124 nicht rechtzeitig gestellt werden konnten. Dagegen leidet die Zeche an sehr beschränkten Raumverhältnissen bei sehr ausgedehntem und spezialisirtem Betriebe.

Eine andere Zeche klagte am 18. September telegraphisch darüber, dass 800 Arbeiter müssig lägen und wegen Lohnausfalls rebellisch würden. Die Untersuchung ergab, dass der Zeche in der Zeit vom 1. bis 18. September die angeforderten Wagen in voller Zahl gestellt waren, mit Ausnahme des 17. September, an welchem 14 Wagen fehlten. Dagegen wurden am 18. September an Stelle geforderter 80 Wagen sogar 88 gestellt und 82 ausgenutzt. Auf weitere telegraphische Klage derselben Zeche vom 8. November wurde festgestellt, dass vom 1. bis 9. November bei einer fördertäglichen Bestellung von 78 Wagen im ganzen 11 Wagen an 7 Tagen nicht zugeführt sind.

Andere in einem deutschen Bundesstaate liegende, aber von der preussischen Staatsbahn bediente Kohlenwerke richteten am 13., 14., 15., 20., 21., 22., 23. Oktober 19 Depeschen an verschiedene Organe der Staatsbahn und an die Landesregierung mit der Klage über kolossalsten Wagenmangel, der sie zur Arbeiterentlassung zwänge. Grosse Aufregung sei unter den Arbeitern und Streiks zu befürchten. Die Untersuchung ergab, dass vom 1. bis 15. Oktober auf einer Zeche von 1732 geforderten Wagen 1709, auf der zweiten von 1152 Wagen 1088 Wagen gestellt waren. Beide Direktoren gaben bei einer kommissarischen Untersuchung zu, dass sie von ihren Aufsichtsbeamten fälschlich unterrichtet seien.

Die vorstehenden Beispiele zeigen deutlich, in welch starkem Maasse Behinderungen, Sorglosigkeiten und Unpünktkeiten in Privatbetrieben auf das Konto des Wagenmangels geschrieben werden; es kann daher auch nicht auffallen, dass die in der Presse vorgebrachten Klagen von Privatpersonen sich als äusserst unzuverlässig erwiesen haben.

Für eine besonnene Beurtheilung der Wagengestellungsverhältnisse des Jahres 1897 und für die Entscheidung, in welcher Höhe eine Inanspruchnahme von Staatsvermögen zu Wagenvermehrungen nöthig und zu verantworten ist, darf nicht das Maass der ausgesprochenen Klagen, sondern lediglich das wirkliche Bedürfniss herangezogen werden, man würde sonst zu unverantwortlichen Ausgaben zum Schaden der Allgemeinheit gelangen. Die völlige Befriedigung des Verkehrs des Jahres 1897 haben die vorhandenen Wagenbestände trotz aller ausserordentlichen Maassregeln des Betriebes nun allerdings nicht zu gewährleisten vermocht. Die Hochfluth des Verkehrs übertraf alle Vorbereitungen und Voraussicht, und zwar die Voraussicht aller Betheiligten. Dass für solche hochgehende, aller Erwartung übertreffende Verkehrsbewegung die Wagenbestände nicht vollkommen ausreichend waren, kann der Eisenbahnverwaltung nicht zum Vorwurf gereichen, wie kein vorurtheilslos denkender Mensch den Kohlen- und anderen Industrien einen Vorwurf daraus machen wird, dass sie die an sie gestellten Ansprüche nicht schlank haben befriedigen können, weil ihre Förderung den Ansprüchen nicht zu folgen vermochte. Geschehen ist für die Wagenbeschaffung in den letzten Jahren ausserordentliches, so viel wie überhaupt zu erreichen war. Wenn demgegenüber behauptet wird, es hätten nicht in den letzten Jahren, sondern schon früher reichlichere Beschaffungen vorgenommen werden müssen, so kann solchen Einwürfen gegenüber nur betont werden, dass eine Vermehrung der Wagen in früheren Jahren in einem Umfange, der Ausfälle in späteren besonders verkehrsreichen Jahren hätte hintanhalten können, völlig unmöglich und von keiner Staatsverwaltung zu rechtfertigen war. Das gesammte wirthschaftliche Leben hat einen ungeahnten, erfreulichen Aufschwung genommen. Dass die Eisenbahnverwaltung mit Mühe und Opfern danach gestrebt hat, sich in den Dienst dieser wirthschaftlichen Bewegung zu stellen, wird für manchen Leser der vorstehenden Ausführungen vielleicht zu erkennen sein.

Anderweite „Irrthümer“ der „Vossischen Zeitung“.

Die „Vossische Zeitung“ schreibt in ihrer Nr. 102 mit Bezug auf die Rede des Freiherrn von Stumm im Reichstage am 1. März d. J.:

„Für ihn gibt es keinen Mangel an Eisenbahnwagen ..... denn allerdings, der mächtige König Stumm hat auch immer alle Eisenbahnwagen erhalten, die er brauchte. Und deshalb gibt es keinen Wagenmangel. Diese Vertheidigungsrede ist um so beachtenswerther, als eine grosse Menge Industrieller und auch Landwirthe die bittersten Klagen über den Wagenmangel und die dadurch herbeigeführte Schädigung angestimmt hat.“

Es lohnt dieser Darstellung der Ausführungen des Herrn von Stumm gegenüber, die nicht allein gegen diesen gerichtet ist, sondern auch eine sonderbare Auffassung über die geschäftlichen Gebräuche einer Staatsverwaltung verräth, den Wortlaut der Rede nach dem stenographischen Bericht zu wiederholen:

„Wenn Herr Rösicke den Beweis dadurch zu erbringen suchte, dass nur 50 % der Wagen, die verlangt waren, gestellt worden sind, so ist das für jeden Eisenbahnsachverständigen eine völlig hinfällige Beweisführung, denn jedermann weiss, dass in Zeiten des Wagenmangels der Verfrachter vielfach das Doppelte und Dreifache von dem bestellt, was er haben will. Ich will Ihnen ein drastisches Beispiel dafür geben. Im vorigen Herbst, ich glaube, es war im November, als die Klagen über Wagenmangel am schärfsten in die Oeffentlichkeit traten und namentlich an der Ruhr an die Oeffentlichkeit traten, wo man ja gewohnt ist, gern etwas stark in die Trompete zu stossen, — da wurde ich in Ueckingen auf meiner dortigen Hofanlage derartig mit westfälischen Koks-sendungen weit über den Vertrag hinaus — ich glaube, die Herren haben den ganzen Dezember schon voraus geliefert — überhäuft, dass meine Verwaltung sich dort gar nicht mehr zu helfen wusste. Die Leute waren nicht mehr aufzutreiben, um die Koks auszuladen, und Platz war auch nicht mehr da, um den Vorrath aufzunehmen. Auf alle Reklamationen telegraphischer und schriftlicher Natur wurde zwar höflich geantwortet, der Uebelstand nahm aber nicht ab, und die einzige Erklärung dafür ist die, dass die Zechen infolge des bestehenden Wagenmangels viel zu viel Wagen bestellt hatten — die sie allerdings nicht kriegten: aber sie bekamen immer noch mehr als die einfache Zahl, welche sie brauchten, und weil sie diese beladen mussten, war ich gezwungen, mehr Koks zu empfangen, als ich brauchen konnte in einer Zeit des schlimmsten Wagenmangels. Meine Herren, das ist ein Beispiel für den Wagenmangel und die Berechtigung der Klagen, die in der Beziehung vorgebracht worden sind."

Klar und deutlich geht hieraus hervor, dass Herr von Stumm nicht etwa behauptet, dass er selbst die Wagen gestellt erhalten habe, sondern dass sie der Ruhrbezirk von dem gerade die Klagen über Wagenmangel in die Oeffentlichkeit drangen, gestellt bekommen hat, dieser also trotz Wagenmangels über die vertraglichen Verpflichtungen hinaus Lieferungen erfüllt hat und zwar trotz Einspruchs des Empfängers. Also wieder eine völlige Verdrehung des Sachverhalts!

Mit Genugthuung fährt dann die „Vossische Zeitung" in ihrem Artikel fort:

„Die eine Thatsache, die von dem Abgeordneten Rösicke nachgewiesen worden ist, konnte freilich Herr von Stumm nicht widerlegen, nämlich dass in Preussen in dem Jahrzehnt von 1886 bis 1896 der Verkehr um 61 %, die Wagenzahl nur um 40 % gestiegen sei."

Was sich die „Vossische Zeitung" hierbei gedacht hat, verräth sie zwar nicht. Offenbar soll aber der Staatsverwaltung damit die ungenügende Wagenbeschaffung vorgehalten werden. Nun ist diese Folgerung, worauf bereits der „Reichsanzeiger" vom 4. d. Mts. hingewiesen hat, völlig unschlüssig. Die 61 % bedeuten einen thatsächlich geleisteten Verkehr. Da dieser Mehrverkehr also mit dem vorhandenen Wagenmaterial bewältigt worden ist, so ist die einzig richtige Folgerung in Bezug auf die Frage der Wagenbeschaffung, dass für diesen Mehrverkehr eine Mehrbeschaffung nicht nothwendig war.

Im Uebrigen ist das Verdienst „des Beweises", welches die „Vossische Zeitung" annimmt, doch ein recht geringes. Die Zahlen sind nichts anderes, als eine Wiedergabe dessen, was die preussische Eisenbahnverwaltung zusammengestellt hat und der Oeffentlichkeit preisgibt. Nur wird von der Eisenbahnverwaltung mit der bei ihr beruhenden Sachkunde nicht der Schluss auf unzulängliche Vermehrung daraus gezogen, sondern ein ganz anderer und zum Nutzen der Steuerzahler weit zutreffenderer. Hätte die Eisenbahnverwaltung mit solchen unrichtigen Folgerungen eine Vermehrung der Wagen in dem Verhältniss der Zahlen vorgenommen, so hätte sie das Staatsvermögen in nicht zu verantwortender Weise gemissbraucht.

Auf solchen Grundlagen baut sich das Urtheil der „Vossischen Zeitung" auf, „dass sie, wie sie zum Schluss sagt, mit der Eisenbahnverwaltung mit Fug und Recht unzufrieden ist."

Die preussische Staatseisenbahnverwaltung wird über die ihr ertheilte „schlechte Note" vermuthlich hinwegkommen; der „Vossischen Zeitung" aber — die jetzt gleichfalls ihre „Unfallsperiode" durchzumachen scheint — ist dringend etwas mehr Sorgfalt und Gründlichkeit anzuempfehlen, wenn sie mit ihren Bemängelungen auch nur einigen Erfolg erreichen will.

* * *

Ein weiterer Beweis für die Sachkenntniss, welche den Urtheilen der „Vossischen Zeitung" über Eisenbahnfragen zu Grunde liegt, ist aus folgendem zu entnehmen:

In unserem Artikel in Nr. 3 d. Ztg. „Die ‚Vossische Zeitung' über die Personentarifreform" hatten wir darauf hingewiesen, dass die Ermässigung, welche im Laufe des vergangenen Jahres für den Transport der wichtigsten Rohprodukte gewährt wurden, dem preussischen Staat etwa 17 000 000 ℳ jährlich kosten. Gegen diese Angabe hatte die „Vossische Zeitung" bekanntlich in ihrer Morgenausgabe vom 28. Januar d. J. in sehr absprechender Weise Stellung genommen, in dem sie behauptete, das Gegentheil sei richtig „denn gerade durch jene Ermässigung hätten sich die Verkehrsmängel und die Einnahmen so bedeutend gehoben, dass keine Verluste, sondern Ueberschüsse entstanden seien."

Wir haben s. Zt. in Nr. 9 d. Ztg. diese schon stylistisch bemerkenswerthe Entgegnung (nach ihrer Fassung müsste man beinahe annehmen, dass auch die Verkehrsmängel zur Steigerung der Einnahmen beigetragen haben) mit allen ihren inneren Widersprüchen gebührend zu würdigen gesucht, und glauben auf das dort Ausgeführte hier nicht näher zurückkommen zu sollen.

Um indess der „Vossischen Zeitung" noch einen spezielleren Nachweis darüber zu liefern, wie sehr sie mit ihrer Ueberschusstheorie auf dem Holzwege war, drucken wir nachstehend eine Auskunft ab, welche uns betreffs der finanziellen Wirkung des erweiterten Rohstofftarifs aus Sachsen — also gerade aus demjenigen Bahnbereich, welches infolge seines besonders starken Kohlenverkehrs die Einwirkungen des ermässigten Tarifs mit am meisten wahrnehmen musste — zugegangen ist. Man schreibt uns:

„Ueber den Einfluss der Ausdehnung des sogen. Rohstofftarifs auf verschiedene andere Massengüter, die am 1. April 1897 eingetreten ist, sind folgende ziffermässige Angaben mitzutheilen.

Da die in dem Rohstofftarif neu einbezogenen Artikel bis zum 1. April 1897 nach Spezialtarif III abgefertigt wurden, so müssen zu Erzielung eines richtigen Vergleiches die aus Spezialtarif III und dem Rohstofftarif sich ergebenden Beförderungssummen für die Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1896 denjenigen für den gleichen Zeitraum im Jahre 1897 zum Vergleiche gegenübergestellt werden. Danach wurden von den im Spezialtarif III und im Rohstofftarif aufgenommenen Gütern befördert:

	Binnenverkehr	direkter Verkehr
vom 1. April bis 31. Dezember 1896	4 404 936 t	2 025 754 t
„ 1. „ „ 31. „ 1897	4 832 346 „	2 283 313 „
daher 1897 mehr	427 410 t	257 559 t

also im ganzen 684 969 t = 10,7 %.

Dagegen betrug die Frachteinnahme:

im gleichen Zeitraum	im Binnenverkehr	im direkten Verkehr
1896	8 037 471 ℳ	4 044 740 ℳ
1897	7 943 163 „	4 031 032 „
daher 1897 weniger	94 308 ℳ	13 708 ℳ

im ganzen weniger 108 016 ℳ

Die Verkehrszunahme innerhalb der im Spezialtarif III und dem Rohstofftarif enthaltenen Frachtartikel ist als eine aussergewöhnliche, durch die Ermässigung des Tarifs herbeigeführte nicht zu betrachten. Denn wenn der hauptsächliche und ausschlaggebende Artikel des Rohstofftarifs, Steinkohle, eine solche Zunahme von 4,5 % gegen das Vorjahr aufweist, so ist dies in gleichem und höherem Maasse auch in früheren Jahren ohne die Einwirkung einer Frachtermässigung der Fall gewesen. Im Jahre 1895 betrug z. B. die Steigerung des Steinkohlentransports gegen das Vorjahr 9 %.

Wären aber die Mehrtransporte nach den alten Frachttarifen befördert worden, so würde dies eine Frachtmehreinnahme von 1 633 000 ℳ herbeigeführt haben und da das zum Vergleiche herangezogene Ergebniss nur einen Zeitraum von drei Vierteljahren umfasst, so lässt sich leicht berechnen, dass die fragliche Tarifherabsetzung der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung einen Jahreseinnahmeausfall von 2 177 000 ℳ gekostet hat. Hiervon entfallen auf den Binnenverkehr rund 1 258 000 ℳ und auf den direkten Verkehr 919 000 ℳ."

Vielleicht wird die „Vossische Zeitung" hieraus ersehen, dass sie wieder einmal in etwas voreiliger Weise über Fragen geurtheilt hat, die sie doch nicht genügend versteht, und dass alles dasjenige, was wir in unserem Artikel über die finanzielle Einwirkung des neuen Tarifs sagten, durch die vorstehende Auskunft — zunächst für Sachsen — Wort für Wort bestätigt wird. Dass für Preussen die Verhältnisse sich wesentlich anders gestalten werden, ist kaum anzunehmen. Wir behalten uns vor, eventuell später auf diese Frage zurückzukommen.

Zum Vergleich der russischen und deutschen Getreidetarife.

Vielleicht lässt sich der Satz begründen, dass je grösser ein Reich ist, desto stärker mindestens die politische, aber auch die wirthschaftliche Bedeutung seiner Eisenbahnen hervortritt. Ein so grosses Reich wie das russische wäre in früheren Zeiten auf die Dauer nicht zusammenzuhalten gewesen, heute wird es zusammengefasst durch das eiserne Netz der Schienenstrassen zwischen Petersburg, Wladiwostok und Samarkand. In dieser Erkenntniss hat man an maassgebender Stelle in Russland den Bau von Eisenbahnen nach Kräften gefördert und verfügt heute über ein Netz, das nach Umfang hinter denen der übrigen europäischen Kulturstaaten nicht erheblich zurücksteht. Bei der Grösse des Reiches zeigt dieses Netz freilich noch ungeheure Maschen. In einem Aufsatz über „Die wirthschaftliche Lage Russlands" (Schmoller's „Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft", Jahrg. 1898, 1. Heft) stellt Dr. C. Ballod fest, dass die Ackerbauzone in Russland etwa 5 bis 8 Mal schlechter mit Eisenbahnen versehen ist als Deutschland oder Frankreich. Es gibt Gegenden im Ackerbaugebiet, die 100, ja 200 bis 300 km von den Eisenbahnen abseits liegen und aus denen eine Ausfuhr von Massenerzeugnissen nur unter den grössten Schwierigkeiten stattfinden kann. Nach Baron Korff hat Russland mindestens 200 000 Werst schmalspuriger Lokalbahnen für je 10 000 bis 15 000 R. die Werst zu bauen. Inzwischen ist auch mit dem Bau solcher Lokalbahnen begonnen worden. Diese Lokalbahnen sind um so nothwendiger, als Russland unter einem grossen Mangel an Zufuhrwegen leidet. Gewiss ist die „Wegelosigkeit" der russischen Landschaften im Frühjahr und Herbst eine schlimme Plage. So sehr es nun auch im Kulturinteresse liegt, den Bau solcher Sekundär- und Tertiärbahnen zu fördern, so liegt doch auch andererseits, wie Dr. Ballod ausführt, die Gefahr vor, dass bei der ohnehin so dürftigen Lebenshaltung der russischen Bevölkerung ein noch viel gewaltigeres Auspumpen der Lebensmittel und nationalen Lebenskräfte stattfindet, als es bis jetzt der Fall ist und so die Kulturmittel der modernen Civilisation das Versinken in Unkultur und Barbarei befördern. Die Förderung einseitiger Kulturinteressen, bessere Angliederung an den Weltverkehr, ist schliesslich ein zweischneidiges Schwert da, wo die Lebenshaltung der Bevölkerung eine niedrige ist und keine Anstalten zu deren Hebung gemacht werden.

Im übrigen verfügt Russland über eine grosse Anzahl schiffbarer Wasserläufe, die einen beträchtlichen Theil des gesammten Güterverkehrs, etwa ein Drittel, übernehmen, freilich überwiegend Holz. Die Gesammtlänge der stromab- und stromaufwärts schiffbaren Wasserläufe beträgt etwa 35 000 Werst, entspricht also annähernd der Länge der Eisenbahnen im europäischen Russland und Westsibirien. Beide Verkehrswege arbeiten ineinander, aber nur wenig über 6 Monate jährlich. In der übrigen Zeit sind die Ströme vereist.

In seinem Aufsatz macht Dr. Ballod genauere Angaben über die russischen Getreidetarife, wie sie von 1893 bis 1897 bestanden und mit geringen Abweichungen noch heute in Geltung sind. Diese russischen Getreidetarife sind für das ganze Reich einheitliche Staffeltarife, die mit der Entfernung geringer werden, und zwar zerfallen sie in Tarife für den Ausfuhr- und für den Inlandverkehr. Ballod fasst sie in folgender Tabelle zusammen:

Russische Getreidetarife.

Entfernung Werst	Inlandverkehr per Wagenwerst	Entfernung Werst	Ausfuhrverkehr per Wagenwerst
0—320	18 Kop.	0—180	25 Kop.
320—980	9 „	180 - 980	9 „
980—x	5 „	980—x	5 „

Ein Wagen ist zu 610 Pud = 10 000 kg gerechnet, eine Werst = 1,07 km. Per Tonnenkilometer betrug daher die Fracht in Pfennig (1 Kop. = 2,16 ₰):

Entfernung	Inlandverkehr	Entfernung	Ausfuhrverkehr
0— 342 km	3,6	0— 192 km	5,0
342—1 049 „	1,8	192—1 049 „	1,8
1 049—x „	1,0	1 049—x „	1,0

Im inneren Verkehr war also der Tarif bis zu einer Entfernung von 342 km geringer als beim Transport an die Landesgrenze oder die Hafenstädte; bei weiteren Entfernungen wurden die gleichen Gebühren erhoben. Wie man sieht, war beim inneren Verkehr der Getreidetarif schon bei einer Entfernung von weniger als 320 Werst bedeutend niedriger als der deutsche, bei grösseren Entfernungen wachsen die Differenzen enorm. Für eine ganze Wagenladung von 610 Pud = 10 t wurden erhoben:

Entfernung	Inlandverkehr	Ausfuhrverkehr
180 Werst	32,4 R. = 70,02 ℳ	45,0 R. = 97,6 ℳ
320 „	57,6 R. = 124,9 ℳ	
800 „	100,8 „ = 217,4 „	
980 „	117,0 „ = 253,1 „	
1 500 „	143,0 „ = 307,3 „	
2 000 „	168,0 „ = 361,5 „	
2 500 „	193,0 „ = 415,7 „	

Dagegen beträgt in Deutschland der Getreidetarif für eine Wagenladung von 10 000 kg:

Berlin-Halberstadt	(198 km)	. . 101 ℳ
Berlin-Konitz	(329 „)	. . 160 „
Berlin-Memel	(808 „)	. . 376 „

Man sieht also deutlich, wie bedeutend niedriger der russische Tarif ist. Allerdings wäre ja bei den gewaltigen Entfernungen in Russland eine Ausfuhr bei einem höheren Tarif

aus dem Innern fast undenkbar. Die mittlere Entfernung, welche die russischen Getreidesendungen durchlaufen, betrug (nach der Statistik des russischen Verkehrsministeriums, Bd. 39—41):

Jahr	Ausfuhrverkehr		Inlandverkehr	
	Werst	Tarif per Tonne	Werst	Tarif per Tonne
1893	619	18,2 ℳ.	420	14,4 ℳ.
1894	614	18,1 „	439	14,8 „
1895	670	19,2 „	492	15,6 „

Indessen ist doch diese Uebersicht insofern irreführend, als weitaus die Hauptmasse des zur Ausfuhr gelangenden Weizens bedeutend kürzere Entfernungen zurückzulegen hatte, und zwar aus Neurussland und dem nördlichen Kaukasus im Mittel kaum über 300—400 Werst. Roggen und Hafer sind dagegen viel schlimmer daran; ihr Haupterzeugungsgebiet ist die nördliche Schwarzerde, welche 1000 und mehr Werst von den Seehäfen entfernt liegt. Während daher der südrussische Weizen kaum über 14—15 ℳ. die Tonne an Fracht zahlt, muss für den Oreler Roggen oder Hafer, wenn sie nach Libau gesandt werden (1 106 Werst) 26,8 ℳ., von Rjäsan (1 344 Werst) sogar 29,3 ℳ. die Tonne gezahlt werden. Die Weizenfracht von Samara nach Libau (2 118 Werst) kommt freilich auf 37,5 ℳ., von Orenburg (2 508 Werst) auf 41,6 ℳ. die Tonne, wozu noch Versicherung, Ladegebühr, Zinsverlust während des ungefähr 3 bis 4 Wochen dauernden Transportes hinzukommt, die auch nicht unter 3—5 ℳ. die Tonne werden angesetzt werden müssen. Im Mittel durchlief Weizen 1895 blos 351 Werst, Roggen dagegen 740 und Hafer sogar 821 Werst, wonach sich die Frachtbelastung für Weizen auf 13,1 ℳ., für Roggen auf 20,5 ℳ. und für Hafer auf 22,1 ℳ. per Tonne stellte. Wenn man nun den geringen Preis der letztgenannten Getreidearten in Betracht zieht, der selbst im Herbst 1897 in den Hafenstädten 80—90 ℳ. nicht überschritt, 1893—1896 jedoch um 70—75 ℳ. schwankte, so wird man leicht erkennen, dass eine Ausfuhr dieser Getreidearten aus entfernteren Gebieten fast unmöglich wurde. Befördert wurden auf Eisenbahnen in Millionen Pud:

Jahr	Weizen	Roggen	Hafer	Weizenmehl	Roggenmehl
1893	141	55	96	56	38
1894	165	71	118	68	39
1895	182	95	103	77	48

Im Oktober 1897 ist ein neuer Getreidetarif veröffentlicht worden, der mit dem 13. November 1897 in Kraft trat. Die Unterschiede desselben vom alten 1893/97 er Tarif sind äusserst unerheblich. Es sollen erhoben werden für den Wagen von 750 Pud (12 300 kg) und die Werst:

Entfernung		Ausfuhrverkehr		Entfernung		Inlandverkehr	
Werst	Kop.	Werst	R.	Werst	Kop.	Werst	R.
0— 180	30	für 180	54,0	0— 200	22	für 200	44,0
180— 320	12	180— 320	16,8	200— 540	15	200— 540	51,0
320— 800	11	320— 800	52,8	540— 800	11	540— 800	28,6
800—1120	9	800—1120	28,8	800—1120	9	800—1120	28,8
1120—x	6,5	—	—	1120—x	6,5	—	

Wie man sieht, besteht der ganze Unterschied fast nur in der Aenderung des Gewichtes der Wagenladung (von 610 auf 750 Pud). Dagegen werden allerdings die Stationsspesen von 0,7 auf 0,5 Kop. für das Pud herabgesetzt (von 93 auf 66 ₰ für die Tonne), desgleichen die Wiegekosten von 0,25 auf 0,20 Kop. (von 33 auf 25 ₰ für die Tonne). Kleie und Oelkuchen kosten bei Entfernungen bis zu 1 056 Werst $^1/_{60}$ Kop. für die Pudwerst (= 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer), bei grösseren Entfernungen tritt als Zuschlagstarif der allgemeine Getreidetarif in Kraft (also ungefähr 1 ₰ für das Tonnenkilometer). Um der Konkurrenz des sibirischen Getreides auf den russischen Märkten zu begegnen, ist der bereits seit Eröffnung der westsibirischen Strecke (1896) in Aufnahme gekommene Modus beibehalten. Die Fracht wird bis zum Anfangspunkt der sibirischen Bahn, Tscheljabinsk, und von da ab nach Russland gesondert in Rechnung gestellt. Nur für die Stationen des Ural gilt der allgemeine Tarif, damit die Uralbevölkerung sich mit billigem Getreide versorgen kann.

Mit diesen Getreidetarifen sind die russischen Landwirthe nicht zufrieden. Wiederholt verlangten sie ausser Aufhebung der Schutzzölle auf Eisen und Maschinen die Gestellung billigerer Eisenbahntarife. So bat die kaiserliche Moskauer ökonomische Gesellschaft, man möge bei der Revision der Eisenbahntarife den Getreidetarif auf $^1/_{100}$ Kop. die Pudwerst (1,2 ₰ das Tonnenkilometer) ermässigen und die Staffeltarife abschaffen. Dieses Gesuch wurde abgelehnt mit Rücksicht darauf, dass eine derartige Herabsetzung einen Ausfall in den Getreidefrachten von etwa 40 000 000 R. hervorrufen würde, der durch Erhöhung der Frachten auf andere Gegenstände nicht eingebracht werden könne. Auch sei eine bedeutende Vergrösserung der Getreidefrachten nicht zu erwarten. Selbst wenn Weizen zum alten Tarif befördert und der gewünschte Tarif nur für das übrige Getreide eingeführt würde, hätte sich noch immer ein Gesammtausfall von 16 800 000 R. ergeben. Endlich wurde befürchtet, dass die verlangten Frachtermässigungen zum grössten Theil von den Zwischenhändlern eingeheimst werden würden. Nähere Mittheilungen über den Getreideverkehr Russlands im Innern wie nach dem Auslande finden sich in dem bereits mehrfach angeführten Aufsatz von Dr. Ballod über „Die wirthschaftliche Lage Russlands“, der im Aprilheft von „Schmoller's Jahrbuch“ noch eine Fortsetzung über die russische Industrie erhalten soll.

Frankreichs Handelsbeziehungen zu Russland.

In Frankreich beginnt man, sich klar darüber zu werden, dass trotz der grossartigen und volltönenden Kundgebungen herzlichster Freundschaft und engster politischer Verbrüderung die Handelsbeziehungen zu Russland auf dem Standpunkt einfachster Höflichkeit verbleiben. Das „Journal des transports“ bringt hierüber etwa folgende Auslassungen, die uns deshalb besonders angehen, weil Deutschlands Handel und das System der Handelsverträge im Gegensatz zu dem der doppelten selbstständigen Zolltarife berührt sind:

Wir (die Franzosen) kaufen von den Russen für 180 000 000 Frcs. Rohstoffe, aber Russland bleibt auf der Liste derjenigen Länder, in welche Frankreich ausführt, an 17. Stelle. Es kauft für 25 000 000 Frcs. von uns, eine Kleinigkeit! nicht ganz $^8/_{1000}$ unserer Gesammtausfuhr, welche im Jahre 1896 den Werth von 3 400 000 000 Frcs. erreichte. Unsere 108 000 000 Verbündeten verbrauchen also im Durchschnitt für 23 Cts. französische Erzeugnisse auf den Kopf. Dagegen machen sie ausgiebigeren Gebrauch von unserer Börse. Die bei uns untergebrachten russischen Papiere stellen einen Nennwerth von etwas über 12 000 000 000 Frcs. dar, wir leihen also jedem Einwohner Russlands 111,11 Frcs. Dafür könnten sie doch wirklich etwas mehr von uns kaufen, hört man sagen; aber im Gegentheil, mit unserem Gelde machen sie ihre Einkäufe bei den Nachbarn und das sind, wohlgemerkt! der Deutsche und der Engländer. Jeder von diesen führt nach Russland für mehr als 175 000 000

Francs, zusammen also für 350 000 000 Frcs. ein, d. i. 40 Mal mehr als wir.

Der französische Konsul in Düsseldorf hat darauf aufmerksam gemacht, dass der Betrag der deutschen Ausfuhr in stetem Steigen begriffen ist, seit das Deutsche Reich die Politik der Handelsverträge wieder aufgenommen hat. Weshalb sollen nicht auch wir unseren Handelsvertrag machen? Würde dadurch nicht das politische Bündniss nur noch fester geknüpft werden? Aber nein, ein Handelsvertrag würde eine Bresche in das System der Doppeltarife legen, würde das Aufgeben des schönen Gedankens der stets widerruflichen Handelsabkommen bedeuten, dem wir es verdanken, dass die Unsicherheit als ein zweites Damoklesschwert stets über den Häuptern unserer Handelstreibenden schwebt.

Dieser Weg ist also leider nicht gangbar. Doch hat sich der frühere Generaldirektor der Zölle, Pallain, der dankenswerthen Mühe unterzogen, eine höchst lehrreiche Tabelle zusammenzustellen, aus welcher man ersieht, welche Handelsartikel, die ebenso gut aus unseren Werkstätten und Fabriken entnommen werden könnten, Deutschland nach Russland liefert. Wir ersehen daraus, dass selbst aus dem Bereiche unserer unbestrittensten Spezialitäten wir so gut wie nichts an die Russen verkaufen. So führen dieselben beispielsweise für 3 500 000 Frcs. Lederwaaren ein, wovon wir nur für 134 000 Frcs. liefern; ferner gehen nach Russland für mehr als 138 000 000 Frcs. Metallwaaren, bei denen wir nur mit 4 000 000 Frcs. betheiligt sind. Von den eingeführten chemischen Erzeugnissen im Werthe von 24 000 000 Frcs. liefern die Franzosen für 500 000 Frcs., also den 48. Theil.

Angesichts dieser Thatsachen erklärt Pallain, dass die republikanischen Behörden und die Transportgesellschaften die gebieterische Pflicht haben, alles daran zu setzen, um der französischen Ausfuhr nach Russland den Antheil zu sichern, auf den ihr das politische Bündniss beider Länder und die finanzielle Gemeinschaft einen rechtmässigen Anspruch gibt. Die republikanischen Behörden beantworten zur Zeit diesen Aufruf nur mit neuen Zollsätzen. Die Transportgesellschaften erweisen sich als gelehriger. Seit 1893 besteht ein allgemeiner Transporttarif, dessen Zweck ist, die Ausfuhr französischer Erzeugnisse mit direktem Frachtbrief nach den Ostseehäfen über Dünkirchen zu erleichtern. Dieser Tarif hat aber nur Gültigkeit für die Beziehungen Orléansbahn - Grosse Pariser Ringbahn-Nordbahn. Pallain schlägt die Ausdehnung der Gültigkeit auf das Staatsbahnnetz und die Westbahn vor, unter gleichzeitiger Einbeziehung der kleinen Pariser Ringbahn. Der Vorschlag ist dem berathenden Komitee der Eisenbahnen unterbreitet worden. Die Sache erscheint so einfach, dass man irgend einen Einwand nicht erwarten sollte. Trotzdem ist durch die Bevorzugung von Dünkirchen die Eifersucht anderer Hafenplätze erregt, welche von der Ausdehnung des Tarifes eine Schädigung ihrer eigenen Interessen befürchten. Das kommt fast darauf hinaus, als habe die Schifffahrt ein Recht, die Herabsetzung der Eisenbahntarife und Erleichterungen in der Bahnbeförderung zu verhindern, während doch von allen Seiten der Ruf ertönt, „gebt uns niedrigere Transportpreise oder wir können nicht mehr Handel treiben."

Das berathende Komitee hat sich zu dem Vorschlage günstig gestellt und die Annahme erscheint gesichert.

März 1898. Struck.

Russische Eisenbahnkalamität.

Unter dieser Spitzmarke wird dem „B. T.-B." aus Petersburg geschrieben:

„Wenn in Preussen in letzter Zeit Klagen über häufige Unglücksfälle auf den Eisenbahnen laut wurden, so könnten wir in Russland umgekehrt sehr zufrieden sein, wenn das Befahren unserer Eisenbahnen blos annähernd so gefährlich wäre wie das der preussischen.

Der russische Ingenieurgeneral von Wendrich hat uns das in einigen sehr interessanten Vorträgen, die er unter dem Titel ‚Rekognoscirung der ausländischen Eisenbahnen' hielt, an der Hand untrüglicher statistischer Daten bewiesen. Es dürfte von allgemeinem Interesse sein, das für die russischen Eisenbahnen äusserst traurige Facit aus diesen Vorträgen zu ziehen.

Was die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes betrifft, nimmt Russland in Europa den letzten Platz ein und wird auch von den Vereinigten Staaten bedeutend übertroffen. In Russland kommen auf 100 qkm 0,6 km Eisenbahn, auf 10 000 Einwohner 3,3 km, während sich für Deutschland beispielsweise die entsprechenden Ziffern auf 8,3 respektive auf 8,8 km stellen. Was nun die Ungefährlichkeit des Betriebes für die Passagiere betrifft, sehen wir Russland wiederum an letzter Stelle. In Russland kommen auf einen Einwohner 0,33 Eisenbahnfahrten, und dabei verunglückten tödtlich im Jahre 1885—1886 31 Passagiere, 1893—1894 37 Passagiere, 1895—1896 40 Passagiere. In Deutschland kommen auf einen Bewohner 10 Eisenbahnfahrten, und es wurden getödtet in denselben Jahren 1885—1886 14, 1893 bis 1894 47 und 1895—1896 32 Passagiere. Da auf den einzelnen Menschen in Deutschland 30 Mal mehr Fahrten kommen, stellt es sich heraus, dass das Reisen auf den russischen Eisenbahnen 8 Mal gefährlicher ist als auf den deutschen. Nun wird man vielleicht meinen, dass auf den russischen Bahnen bedeutend schneller gefahren wird — nein, weit gefehlt; die Langsamkeit der russischen Eisenbahnen ist sprichwörtlich, in diesem Lande hat eben alles Zeit, und so begnügen sich auch die Züge mit der halben Geschwindigkeit. Ein mittlerer russischer Postzug legt nicht mehr als cirka 38 km in der Stunde zurück, und die wenigen Schnellzüge, die es auch nur auf wenigen Strecken gibt, machen kaum 60 km in der Stunde.

Man sollte meinen, dass bei solcher Oekonomie die Bahnen sich ausgezeichnet rentiren müssten, — doch auch hierin spricht die Thatsache zu Ungunsten Russlands, dass das Anlagekapital der Bahnen sich in Preussen im Durchschnitt mit 6,76 % verzinst, in ganz Deutschland mit 5,74 %, während die russischen Bahnen nur 4,5 % tragen.

Wie aus diesen Zahlen ersichtlich, ist das russische Eisenbahnsystem hinter dem des übrigen Europa weit zurückgeblieben, und wer da weiss, wie mangelhaft es auf den meisten Bahnen mit dem rollenden Material bestellt ist, wie besonders im Wolgarayon Waaren und Getreide aus Mangel an Wagen oft Tage, ja, es ist vorgekommen, 2 Wochen lang unter freiem Himmel der Abfertigung harrten, der muss zugestehen, dass hier schon lange radikale Reformen am Platz sind. Mit den hier so beliebten Kommissionen, Projekten, Kongressen und Sitzungen allein ist es nicht gethan. Der Zustand der russischen Bahnen beginnt den Charakter einer Kalamität anzunehmen, und es gilt, das „Schlafrockverhalten", wie der Russe sagt, abzuschütteln und einen tiefen Griff in den Staatssäckel zu thun, um die Eisenbahnen von Grund aus zu reformiren, sie transportfähiger zu machen, den Betrieb zu sichern und zu beschleunigen. In ihrer gegenwärtigen Verfassung erscheinen die russischen Bahnen, für eine schnelle und prompte Mobilisirung der Armee zum Beispiel, absolut unzureichend."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Bitterfeld-Stumsdorf zwischen den Stationen Sandersdorf und Tannepöls in Kilometerstation 9,537 neu errichtete Haltepunkt Heideloh für den Personenverkehr eröffnet.

Die Entfernung beträgt bis Sandersdorf 4,161 km, bis Tannepöls 2,135 km (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in Nr. 19 d. Ztg. Inser.-Nr. 581).

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse. Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 24 a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 41 a (königliche Eisenbahndirektion zu Königsberg i/Pr.) der Nachtrag 1 erschienen.

Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 24 a wird das im März 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger. Zu den bestehenden Vereinskilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen:

1. der Nachtrag I zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen);
2. der Nachtrag III zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) und
3. der Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle).

Zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" ist der Nachtrag III erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 688 vom 3. d. Mts. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 691 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern, (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 692 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist ein **Ausschuss zur Prüfung von Stellwerkseinrichtungen** eingesetzt, der unter der Leitung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a. S. stehen soll und dessen Mitglieder vom Minister bereits ernannt wurden.

Alle von den Signalbauanstalten, von Beamten oder Privaten von jetzt ab in Vorschlag gebrachten Neuerungen sollen von den Eisenbahndirektionen nicht mehr im eigenen Bezirk erprobt, sondern der Direktion Halle a. S. mitgetheilt werden, die sie durch den Ausschuss — der regelmässig alle Vierteljahr zusammentreten wird — oder einzelne seiner Mitglieder nach den vorgelegten Zeichnungen und Modellen prüfen lassen wird. Soweit sich nach dem Ergebniss der Prüfung eine Erprobung dieser Vorschläge empfiehlt, soll das Erforderliche von der Direktion Halle a. S. veranlasst oder — falls dabei andere Direktionen zweckmässig herangezogen werden — beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten beantragt werden.

— Die Lösung, welche die Frage der **Erhöhung der Leistungsfähigkeit der preussischen Staatsbahnen** in der Sitzung der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom 4. d. Mts. (vgl. Nr. 19 d. Ztg.) in finanzieller Beziehung gefunden hat, muss als eine glückliche bezeichnet werden. Wie immer deutlicher in die Erscheinung tritt, stellen die übermächtigen Zeitverhältnisse die Eisenbahnen vor immer grössere Aufgaben. Sind auch noch so grosse Aufwendungen zur Bewältigung des Riesenverkehrs in den letzten Jahren gemacht worden, so spottet die Wirklichkeit dennoch jeder Voraussicht. Angesichts einer solchen Entwickelung unseres Verkehrswesens erübrigt nur, unter Aufwendung grosser Mittel sofort mit einer weiteren Ausgestaltung der am meisten belasteten Eisenbahnanlagen besonders in den Industrierevieren durch Herstellung grösserer Rangirbahnhöfe sowie zweiter, dritter und vierter Gleise, soweit möglich auch durch Trennung des Personen- von dem Güterzugverkehr systematisch vorzugehen. In Erkenntniss dieser Sachlage einigten sich Regierung und Budgetkommission dahin, den ausseretatsmässigen Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung von 20 000 000 ℳ auf 50 000 000 ℳ zu erhöhen, auch schon beim nächsten Finalabschluss den Mehrbetrag von 30 000 000 ℳ aus den Ueberschüssen des laufenden Jahres zu entnehmen. Die seit 2 Jahren der Eisenbahnverwaltung zugeflossenen Extrafonds von je 20 000 000 ℳ sind — wie der Vertreter des Eisenbahnministers in der Kommissionssitzung ausführte — bereits verbraucht und zwar in der Hauptsache zur Beschaffung von Betriebsmitteln; es ist sogar schon der aus den Ueberschüssen des laufenden Jahres zu erwartende Zwanzigmillionenfonds für die gleichen Zwecke festgelegt worden, so dass für die hier in Betracht kommenden grossen Aufgaben, welche über den Rahmen der im Extraordinarium des Etats vorgesehenen grossen Anlagen hinausgehen, Mittel nicht zur Verfügung stehen. Der Kommissar wies noch darauf hin, dass die Eisenbahnverwaltung zwar sofort wegen Ausgestaltung der am meisten belasteten Bahnanlagen die einleitenden Schritte gethan habe, bei solch weitsichtigen Plänen aber nicht sogleich mit bestimmten Projekten hervortreten könne, dass andererseits die kostbarste Zeit zu deren Ausführung leicht verpasst, insbesondere der an sich schon kostspielige Grunderwerb wesentlich vertheuert werden würde, wenn nicht sofort erhebliche Geldmittel zur Disposition der Regierung gestellt würden. Der in den Etat für 1898/99 für Grunderwerb neu eingestellte Dispositionsfonds von 5 000 000 ℳ sei für Zwecke, um welche es sich hier handle, nicht ausreichend; vielmehr weise alles darauf hin, den Zwanzigmillionenfonds schon aus den Ueberschüssen des laufenden Etatsjahres, welches zweifellos die Mittel dazu bieten würde, auf 50 000 000 ℳ zu erhöhen. Eine blosse Ansammlung des Fonds sei damit um so weniger zu besorgen, als gerade die hier in Frage kommenden Ausgaben für Grunderwerb, Erdarbeiten und Oberbaumaterialien, aus welchen sich die Kosten grösserer Rangirbahnhöfe, zweiter, dritter und vierter Gleise in der Hauptsache zusammensetzen, sich schneller verwirklichen lassen, wie wenn es sich um Hochbauten und vollständige Umbauten von Bahnhöfen handle. Werden die in der Budgetkommission gefassten Beschlüsse vom Landtag angenommen, so bedeutet diese Maassregel eine nicht zu unterschätzende schnelle Lösung der durch die Zeitverhältnisse an Regierung und Landtag herangetretenen besonderen Aufgaben. Nach dem Spruch, „bis dat, qui cito dat" wird der Eisenbahnverwaltung damit sofort geholfen und zwar in einer Weise, welche auch den ferneren Bedürfnissen gebührend Rechnung trägt. Es lässt sich daher schon jetzt voraussagen, dass für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen die richtigen Mittel und Wege gefunden sind. („Berl. Pol. N.")

— Das „Militär-Wochenblatt" bringt einen längeren Artikel über die von Truppen der **Eisenbahnbrigade** im Frühjahre 1896 in 37 Tagen erbaute **Feldbahn Wernshausen-Brotterode.** Der Schluss lautet: Die rasch und energisch durchgeführte Herstellung der Feldbahn Wernshausen-Brotterode ist nicht nur vom militärischen, sondern auch vom allgemein technischen Standpunkte aus von wesentlicher Bedeutung; namentlich das letztere ist von vielen Fachleuten anerkannt worden; denn wohl noch niemals sind derartig schwierige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse in so einfacher und schneller Weise mit einer, wenn auch nur schmalspurigen Adhäsionsbahn überwunden worden, und auch die bei diesen schwierigen Verhältnissen erzielten Transportleistungen haben von fachmännischer Seite aus allseitige Anerkennung gefunden. Zu gleicher Zeit aber wurde durch diesen Bahnbau der nothleidenden Bevölkerung von Brotterode eine allseitig und dankbar anerkannte Hilfe erwiesen, eine Thatsache, die die Truppe mit um so grösserer Befriedigung auf diese Uebung zurückblicken lässt. In letzterer Beziehung mag hier nur noch darauf hingewiesen sein, dass die Eisenbahntruppe stets gern und schnell bereit sein wird, in ähnlichen Nothlagen, namentlich auch bei Hochwasserschäden, zur Hilfe herbeizueilen. Im allgemeinen ist der Truppe bisher nur wenig Gelegenheit geboten, diese hilfreiche Thätigkeit auszuüben. Wohl sind bereits in früheren Jahren verschiedene Kommandos zur Wiederherstellung durch Hochwasser zerstörter Eisenbahnbrücken entsendet worden und hierbei mit Erfolg thätig gewesen; wohl ist auch im vorigen Jahre eine Kompagnie nach Schlesien entsendet, um ebenso wie Infanterie und Pioniere der durch die Wassersnoth bedrängten Bevölkerung unter die Arme zu greifen und Zerstörungen jeder Art mit Erfolg zu beseitigen; aber die Verwendung auf diesem Gebiete könnte noch eine weit wirkungsreichere und umfassendere sein, wenn sich die zuständigen Behörden beim Eintritte eines derartigen Nothstandes sofort an die Eisenbahnbrigade wendeten. Keine andere Truppe verfügt wie diese über ein so geschultes Personal, geeignetes Material und Handwerkszeug zur raschen Wiederherstellung von zerstörten Kommunikationen jeder Art, und selbst die Eisenbahnverwaltungen werden nicht in der Lage sein, bei grösseren Zerstörungen mit genügender Geschwindigkeit so zahlreiche und geübte Arbeitskräfte sowie das erforderliche Hilfsgeräth und Handwerkszeug zusammenzubringen. In allen dringenden Nothfällen genügt ein Telegramm an die Eisenbahnbrigade zu Berlin, um die erforderlichen Hilfskräfte auf

dem kürzesten Wege herbeizurufen. Die Truppe selbst aber wird derartige Anforderungen stets nur mit Freuden begrüssen und ihnen mit Aufbietung aller Kräfte gerecht zu werden suchen, sowohl in dem Bestreben, in allen solchen Nothlagen hilfreich einzugreifen, als in dem Bewusstsein, dass derartige Arbeiten die beste Vorbereitung für ihre kriegerische Thätigkeit bilden.

— In einer kürzlich stattgehabten Sitzung des Petitionsausschusses des **bayerischen Landtages** wurde über eine grössere Anzahl der Abgeordnetenkammer vorgelegter Gesuche von Gemeinden und Eisenbahnkomitees um Erbauung sowohl von normal- als auch schmalspurigen **Lokaleisenbahnen** Berathung gepflogen und Beschluss dahingehend gefasst, es sei der grösste Theil dieser Petitionen der königlichen Staatsregierung zur Würdigung zu empfehlen.

— Die **Unterbringung von Eisenbahninvaliden**, also von im Dienste verletzten Eisenbahnbediensteten und Arbeitern, bereitet den Bahnverwaltungen bei der Beschränktheit der zur Verfügung stehenden Posten mancherlei Verlegenheit, namentlich wenn sich die Gesuche der sogen. Unfallrentner, wie jetzt, fortgesetzt vermehren. Während Fabriken immer wieder Gelegenheit finden, die in ihrem Betriebe Verunglückten auf leichteren Posten weiter zu verwenden, ist bei der Bahn die Sache schwieriger, weil die Gefahren des Betriebes fortdauern. Nach einem Beschlusse der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatsbahnen sollen Invaliden in solchem Dienst verwendet werden, wo sie die Gleise nur selten zu überschreiten haben oder wo ihnen zeitweise das Sitzen gestattet werden kann; also als Perronreiniger, Hausmeister, im Perronsperredienste, als Nachtfeuerleute u. dergl. Die Dienste von Schrankenwärtern auf wenig frequenten Linien, dann Büreaudienerposten werden ebenfalls in Betracht kommen. Von Seite der Generaldirektion wurde die wohlwollendste Fürsorge für Unfallrentner und deren thunlichste Verwendung im äusseren Dienste den Oberbahnämtern um so dringender nahegelegt, als die von manchen Invaliden nachgesuchte Erhöhung der gesetzmässig gewährten Rente nicht thunlich erscheine und höchstens zeitweise mit momentanen Unterstützungen geholfen werden könne. Man wird auch versuchen, Invaliden auf Posten unterzubringen, die von anderen Ressorts der Staatsverwaltung zu vergeben sind, allein hierzu besteht geringe Aussicht, da auch beim Zoll- und Salinenwesen, den Bauämtern, Bezirksämtern usw. die in Ausübung des Dienstes verletzten eigenen Bediensteten nur schwer untergebracht werden können.

— Am 1. März 1808 wurden die damals in Bayern bestehenden fürstlich Thurn und Taxis'schen Posten aufgelöst und **die Post als eine Staatsanstalt** erklärt. Es sind demnach gerade 90 Jahre, seitdem in **Bayern** die staatlichen Postanstalten bestehen.

— Der **pfälzischen Ludwigsbahn** wurde die Genehmigung zur Ausgabe 3 1/2 % bis 31. Dezember 1904 mit staatlicher Zinsengewähr versehener **Schuldverschreibungen** auf den Inhaber im Nominalbetrage von 6 850 000 ℳ ertheilt.

— Der **Beirath der württembergischen Verkehrsanstalten** beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 6. d. Mts. unter dem Vorsitz des Präsidenten v. Balz — der Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht war verhindert der Sitzung anzuwohnen — mit der Frage der Tarifirung von Mehl und Mühlenfabrikaten und mit dem Entwurf für den am 1. Mai d. J. ins Leben tretenden Sommerfahrplan. Der Haltung der Generaldirektion in der Tariffrage wurde beigestimmt. Die zahlreichen Fahrplanänderungen wurden im allgemeinen als werthvolle Verbesserungen anerkannt. Einzelnen lokalen Wünschen gegenüber wurde erneute Prüfung zugesagt. Die vom Vorsitzenden gemachte Mittheilung, dass die Verhandlungen wegen Einrichtung eines neuen Schnellzugs zwischen Mailand und Berlin über Stuttgart zu einem befriedigenden Ergebniss geführt haben, wurde freudig begrüsst. Dieser Zug wird mit direkten Wagen Berlin-Stuttgart-Mailand, sowie mit Schlafwagen zwischen Berlin und Stuttgart und mit Speisewagen zwischen Goldau und Mailand ausgestattet sein. Er soll laufen: Berlin ab 8 Uhr 22 Abends, Halle mit Anschluss von Leipzig ab 10 Uhr 40, Würzburg ab 5 Uhr 12 früh, Stuttgart an 8 Uhr 52, ab 9 Uhr 2 Vorm., Schaffhausen an 1 Uhr 25, Zürich an 2 Uhr 35 Nachm., Mailand an 10 Uhr 20 Abends. Zurück: Mailand ab 7 Uhr 30 früh, Zürich ab 3 Uhr 20 Nachm., Stuttgart an 9 Uhr 8, ab 9 Uhr 15 Abends, Halle an 6 Uhr 52 früh, Anschluss nach Leipzig, Berlin an 9 Uhr 20 Vorm. Die Fahrzeit beträgt somit von Berlin bis Stuttgart 12 1/2, von Stuttgart nach Mailand 13 1/4 Stunden, von Mailand nach Stuttgart 13 1/2, von Stuttgart nach Berlin 12 Stunden.

— Die württembergische Kammer der Abgeordneten hat dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden über die Herstellung einer **Eisenbahn von Friedrichshafen nach Ueberlingen** (Bodenseegürtelbahn) in der Sitzung vom 8. d. Mts. zugestimmt.

— Der württembergischen Ständekammer ist ein Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden über den Bau und Betrieb einer **Nebeneisenbahn von Möckmühl nach Dörzbach** zugegangen. Danach verpflichten sich die beiden Regierungen den Bau und Betrieb einer Nebenbahn auf Strecke Möckmühl-Dörzbach durch einen Privatunternehmer zu gestatten und diesem Staatsbeiträge zu gewähren. In Aussicht genommen ist, die Konzession für die Bahn der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Berlin zu ertheilen, die dieselbe mit einer Spurweite von 0,75 m auszuführen beabsichtigt. Der Zuschuss aus Staatsmitteln soll in der Weise geleistet werden, dass jeder der beiden Staaten für jedes auf sein Gebiet fallende Kilometer einen Beitrag à fonds perdu von 20 000 ℳ zahlt. Die Bahnlänge wird 38,35 km betragen, von denen 26,90 km auf württembergisches und 11,45 km auf badisches Gebiet fallen.

— Im elsass-lothringischen Landesausschuss wurde mit Genugthuung der anscheinend gesicherte Plan aufgenommen, eine **direkte Bahn von Metz nach** dem im französischen Sprachgebiet liegenden Kreis **Château-Salins** zu bauen. Neben der volkswirthschaftlichen Bedeutung dieser Linie kommt auch noch ihre politische Seite in Betracht. Bis jetzt geht nämlich der Hauptverkehr jenes Kreises über die französischen Grenzstationen Noméný und Moncel nach Nancy. Wie wichtig es ist, diesen Verkehr der Bezirkshauptstadt Metz zuzuwenden, liegt auf der Hand.

— Zur Erlangung von **Entwürfen für Hochbauten der oldenburgischen Eisenbahnen** schreibt die grossherzogliche Eisenbahndirektion einen öffentlichen deutschen **Wettbewerb** aus; und zwar handelt es sich um Pläne zu: 1. einem Einfamilienhause mit angebautem oder freistehendem Stallgebäude, 2. einem Doppelfamilienhause wie vor, 3. Stallanbauten an vorhandene Wärterhäuser. Die Entwürfe sind bis zum 9. Mai d. J. einzureichen. An Preisen sind ausgesetzt: 250 ℳ, 150 ℳ und 100 ℳ für das Einfamilienhaus, 550 ℳ, 350 ℳ und 200 ℳ für das Zweifamilienhaus, 100 ℳ, 75 ℳ und 50 ℳ für die Stallanbauten. Das Preisrichteramt haben übernommen die Herren Oberbaurath Jansen, Stadtbaumeister Rathsherr Noack, Eisenbahnbauinspektor Schmitt, sämmtlich in Oldenburg. Die näheren Bestimmungen für den Wettbewerb können gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ von dem bautechnischen Büreau der Direktion bezogen werden.

— Der braunschweigische Landtag wird sich u. a. mit dem Bau der Eisenbahn **Schandelah-Oebisfelde** beschäftigen. Für den Bau sind 2 440 000 ℳ bewilligt worden. Zur Bedingung wird gemacht, dass der braunschweigische Staat einen Baarzuschuss von 176 000 ℳ hergibt und die 200 000 ℳ betragenden Grunderwerbskosten trägt. Die Finanzkommission des Landtags hat sich bereits mit der Sache befasst und dem wegen des Bahnbaues zwischen Preussen und Braunschweig abgeschlossenen Staatsvertrag zugestimmt, doch knüpft sie daran die Bedingung, dass von den Interessenten, darunter auch die Stadt Braunschweig, 66 000 ℳ aufgebracht werden.

— Berliner Blättern zufolge wären bisher mit Rücksicht auf den voraussichtlichen Eismangel von deutschen Unternehmern in Norwegen nicht weniger als **1 000 000 t Eis** bestellt worden.

— Im „Reichs- u. Staatsanz." wird der Tarif der **Abgaben für das Befahren des Dortmund-Emskanals** einschliesslich der kanalisirten Ems bis zur Schleuse Herbrum und des Seitenkanals Oldersum-Emden veröffentlicht. Von beladenen Fahrzeugen sind zu zahlen für jede angefangenen 5 km der zu durchfahrenden Strecke und für jede angefangenen 10 t des Gewichts der Ladung während der ersten 5 Jahre nach Eröffnung des Kanalbetriebes in Güterklasse I 11,7 ₰, in Güterklasse II 5,8 ₰ und in Güterklasse III 2,3 ₰, später 16,4 ₰, 11,7 ₰ bezw. 7 ₰. Von leeren Schiffsfahrzeugen und Schleppdampfern werden für jede angefangenen 10 t ihrer Tragfähigkeit in den ersten 5 Jahren nach Eröffnung 0,23 ₰, später 0,7 ₰, mindestens aber 50 ₰ erhoben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Das neue österreichische Ministerium.** Nach kaum 3 Monaten hat sich in Oesterreich abermals ein Ministerwechsel vollzogen, von welchem das Eisenbahnressort insofern nicht unmittelbar berührt wird, als dasselbe auch fernerhin der be-

währten Führung des Ministers Dr. von Wittek anvertraut bleibt. Diese Thatsache muss um so freudiger begrüsst werden, als Dr. von Wittek schon während der bisherigen kurzen Amtsdauer nach allen Richtungen des Eisenbahnwesens eine weitausblickende Thätigkeit entwickelt und speziell auf dem Gebiete sozialer Reformen erfolgreich gewirkt hat. Es sei hier nur an die Neuregelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbediensteten erinnert, welche auf die Initiative Dr. von Wittek's zurückzuführen ist.

Zum Finanzminister wurde Professor Dr. Kaizl, ein hervorragender Abgeordneter der jung-czechischen Partei, ernannt. Dr. Kaizl ist auf dem Gebiete der Verkehrspolitik u. a. mit den Schriften: „Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich" (1885) und „Passive Eisenbahnen. Ein Kapitel zur Finanz- und Sozialpolitik Oesterreichs" (1895) hervorgetreten. In der ersteren Schrift, enthaltend eine übersichtliche Geschichte der staatlichen Eisenbahnpolitik, zeigt sich Dr. Kaizl als aufrichtiger Anhänger der Verstaatlichungspolitik. In der zweiten Schrift, die von der erstgenannten allerdings durch die Zeit der Reformen des Personen- und Frachtentarifs der Staatsbahnen mit deren nicht durchwegs günstigen Ergebnissen getrennt ist — sie erschien gerade 10 Jahre später —, warnt Dr. Kaizl vor unüberlegtem Vorgehen mit Tarifermässigungen. „Die Eisenbahn als berufsmässig philanthropisches Institut, die Eisenbahn als essentiell passive Unternehmung, die Eisenbahn als spanische Wand für offiziell verpönte Exportprämien — diese Ideen", sagt der Verfasser in letzterer Schrift, „sind bei uns das Nebenprodukt des Staatsbahnsystems. Die Steuerkasse steht viel zu nahe an der Eisenbahnkasse, und dem Staate gehören alle beide. Die feste Hand fehlt und strenge Oekonomie hält nicht Wacht. Die eigene Kasse wird mit leichtem Muthe bis auf den Grund leer gemacht, wenn Rücken an Rücken eine zweite bereit und offen steht; die staatlichen Bahnen stürzen sich in wirthschaftspolitische Experimente und treiben eine Sozialpolitik, welche die Art des heiligen Krispinus, der den Reichen nahm, um es den Armen zu geben, in das reine Widerspiel umkehrt. Die Entwickelung will, so scheint es, von Extrem zu Extrem schwanken, ehe sich die mittlere Diagonale trifft. Sonst hörte man Klagen über hohe Tarife und bisher wurden solche laut gegenüber den Privatbahnen. Es kamen die Staatsbahnen und ihre niedrigen Tarife. Jetzt fängt man diese zu bemängeln an; ich wenigstens thue es. Die Aktionäre bedrückten sonst Handel und Industrie durch die hohen Tarife; Handel und Industrie bedrücken jetzt die Gesammtheit der Staatsgenossen durch die niedrigen Tarife. Der eine Zustand wie der andere ist vom Uebel. Ich bestehe bei den Staatsbahnen nicht auf der blossen Deckung der effektiven Kosten, sondern ich bestehe auf Ueberschüssen, auf Gewinn, der die Steuerkasse zu speisen hat. Wo es nothwendig ist, Salz und Petroleum, Zucker und Bier, Zeitungen und Kalender und anderes, was in dem Haushalte des Armen schwer wiegt, aber nur leicht die wohlsituirte Hauswirthschaft berührt, einer strengeren Besteuerung zu unterziehen, da muss es ein willkommenes Mittel der Besteuerung im Dienste der Gerechtigkeit und Zweckmässigkeit sein, wenn man durch die Ueberschüsse einer grossen Staatseisenbahnverwaltung vorherrschend die besitzenden Klassen in ausgiebiger Weise besteuern kann, ohne die vernünftigen Ansprüche des Verkehrs hintanzusetzen. Eine gute soziale und finanzielle Eisenbahnpolitik kann nicht umhin, nach diesem Ziele vorzugehen und das Staatsbahnsystem hat auf anderem Felde den Grund seines Seins zu suchen, als in maasslos niedrigen Tarifen."

In diesen Worten, nicht minder aber auch in den Parlamentsdebatten über die Verstaatlichungsaktion des Koalitionsministeriums, hat Finanzminister Kaizl seine Stellung in der Eisenbahnpolitik deutlich und klar dargelegt.

— Auf Grund des Erlasses der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 16. April 1886 wurde die Beförderung kalter und halbwarmer Lokomotiven auf den österreichischen Eisenbahnen durch besondere, die damalige **Tragfähigkeit der Brückenkonstruktionen** berücksichtigende Bestimmungen geregelt. Durch die seither im Sinne der Brückenverordnung vom 15. September 1887 allenthalben ausgeführten Brückenverstärkungen und Brückenauswechslungen einerseits, sowie durch die Gewichtsvermehrung einzelner Züge infolge der Einstellung schwererer Lokomotiven und Lastwagen in den Fahrpark andererseits erscheint die diesfalls ursprünglich angenommene Grundlage gegenwärtig nicht mehr zutreffend, zumal auch mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 17. Oktober 1897 eine neue Rangirungsnorm für schwere Lastwagen genehmigt und hierbei die Voraussetzung ausgesprochen wurde, dass nicht mehr als 2 Lokomotiven sich an der Zugspitze befinden. Im Hinblicke auf diese Sachlage hat das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen mit Erlass vom 21. Februar d. J. aufgefordert, aus Rücksichten der Verkehrssicherheit die erwähnten Bestimmungen einer durchgreifenden Revision unter Rücksichtnahme auf die vorbesprochenen Momente zu unterziehen und nöthigenfalls der heutigen Tragfähigkeit der Brückentragwerke entsprechend zu ergänzen oder abzuändern. Zugleich hat das Eisenbahnministerium aufmerksam gemacht, dass die dadurch bedingten Untersuchungen sich zweckmässig parallel mit der durch den Erlass des Eisenbahnministeriums vom 17. Oktober 1897 angeordneten Prüfung der statischen Verhältnisse aller für die genehmigten Rangirungsschemas schwerer Wagen in Betracht kommenden Brückenkonstruktionen durchführen lassen.

— Die **Einnahmenausweise der grossen österreichischen Privatbahnen** für den Monat Februar zeigen, von einer Ausnahme abgesehen, keine wesentlichen Verschiebungen gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres. Diese Ausnahme betrifft die Staatseisenbahngesellschaft, welche gegenüber dem Monat Februar 1897 eine Mindereinnahme von 117 879 fl. ausweist.

Es vereinnahmte im Februar 1898		Unterschied gegenüber Februar 1897
	Gulden	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2 745 399	+ 41 332
Staatseisenbahngesellschaft	1 659 488	— 117 879
Nordwestbahn (garantirte Linie)	679 744	+ 27 480
„ (Elbethalbahn)	425 616	— 4 775
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	245 916	— 241
Südbahn	3 146 821	— 16 893
Aussig-Teplitzer Bahn	450 981	+ 49 616
Buschtêhrader Bahn, A-Linie	259 078	— 28 500
„ „ B-Linie	463 862	— 2 000

— Im niederösterreichischen Landtage entspann sich über den vom Eisenbahnausschusse gestellten Antrag, welcher dahin ging „die Vorschläge des Landesausschusses bezüglich der **Bahn Krems-Guttenbrunn** nicht anzunehmen und den Landesausschuss zu beauftragen, mit den Interessenten und dem Staate weitere Verhandlungen bezüglich der Beitragsleistungen zu pflegen und hierüber seinerzeit Bericht zu erstatten" — eine äusserst lebhafte Debatte. Ein Abgeordneter nahm hierbei die Vorschläge des Landesausschusses auf, indem er darauf hinwies, dass die in Frage stehende Lokalbahn an die West- und Franz Josephbahn Anschluss habe. Eine bessere Verbindung könne man für eine Lokalbahn nicht mehr wünschen. Dieser Landestheil gehe jetzt von Jahr zu Jahr zurück. Es sei Pflicht des Landtages, diesem Landestheil zu helfen. Der ablehnende Antrag des Eisenbahnausschusses wurde vom Landtage angenommen.

— In den einzelnen Abschnitten des Anhanges I zum Lokaltarife (Heft 1 und 2) der **österreichischen Staatsbahnen** sind unter gewissen Bedingungen für einzelne Güter hinsichtlich aller in dem korrespondirenden Abschnitte des Lokaltarifes enthaltenen Linien **Deklassificirungen** gegenüber der allgemeinen Klassifikation des Lokaltarifes zugestanden. Es wurde nun für eine einschlägige Sendung, welche im Bereiche einer fremden Bahn nach einer Station der Staatsbahnen aufgegeben und auf Grund eines direkten Tarifes nach der Bestimmungsstation abgefertigt worden war, nachträglich — unter Berufung auf die thatsächliche Erfüllung der Bedingungen der betreffenden Position des Anhanges — die Anwendung der in letzterer gewährten Deklassifikation für den Durchlauf der Sendung auf den Staatsbahnen (im Wege der nachträglichen Frachtberechnung bis und ab der Uebergangsstation von der Aufgabebahn auf die Staatsbahnen) beansprucht. Dieser Anspruch wurde von der zuständigen Staatsbahndirektion mit der Begründung abgewiesen, dass jene Ermässigung nur auf Sendungen des Lokalverkehrs der Staatsbahnen anwendbar sei, nicht aber auf solche Sendungen, welche — wie die gegenständliche — aus dem Verkehre mit fremden Bahnen stammen bezw. nach einem Verbandstarife abgefertigt wurden. Auf den Rekurs der Partei hat das Eisenbahnministerium diese Entscheidung unterm 24. Januar d. J. aufgehoben, weil die erwähnten, für alle Linien des betreffenden Lokaltarifabschnittes gegebenen Deklassifikationen überall berücksichtigt werden müssen, wo dieser Abschnitt des Lokaltarifes der Staatsbahnen im Kartirungs- oder Rückvergütungswege — eventuell mittelst Umkartirung — zur Anwendung kommen kann und weil auch die besonderen Bestimmungen des Anhanges I weder eine allgemeine Beschränkung der in demselben enthaltenen Frachtermässigungen auf den Lokalverkehr, noch eine Verpflichtung zur Vorschreibung der Umkartirung in der Uebergangsstation für Sendungen von oder nach fremden Bahnen, für welche derartige allgemeine Deklassificirungen des Anhanges in Anspruch genommen werden sollen, festsetzen.

— Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde eines ehemaligen Kondukteurs der österreichischen Staatsbahnen gegen die **Entscheidung** des Eisenbahnministeriums, **betreffend den Provisionsanspruch** des Beschwerdeführers nach § 8, lit. a, und § 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 86 ex

1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil der Beschwerdeführer als Kondukteur der österreichischen Staatsbahnen zu demjenigen Personal zählt, welchem nicht der Charakter wirklicher Staatsbediensteter zukommt (§ 19 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung vom 19. Januar 1896), die von ihm gegen den Staat erhobenen Ansprüche sich also auf ein privatrechtliches Dienstverhältniss stützen und vor dem ordentlichen Richter geltend zu machen sind.

— **Unterirdische Stromzuführung auf der Wiener Tramway.** Wie s. Zt. gemeldet, hat der Stadtrath in seiner Sitzung vom 26. Oktober 1897 beschlossen, die Wiener Tramwaygesellschaft auf Grund des mit derselben wegen des elektrischen Betriebes auf der sogen. Transversalstrecke abgeschlossenen Vertrages zu verhalten, das Lachmann'sche System auf einem 600 m langen Theile der genannten Strecke binnen 6 Wochen einzuführen. Die Wiener Tramwaygesellschaft hat sich dagegen auf den Standpunkt gestellt, dass sie zur Einführung der unterirdischen Stromleitung nach dem genannten System nicht mehr verpflichtet sei, und hat um die Bewilligung ersucht, diese Probestrecke mit unterirdischer Stromzuleitung nach dem System Siemens & Halske auszuführen. Der Stadtrath hat in seiner Sitzung vom 17. Februar d. J. dieses Ansuchen der Gesellschaft abgewiesen und dieselbe neuerlich aufgefordert, nunmehr unverzüglich dem ersten Auftrage des Stadtrathes nachzukommen.

— **Elektrische Strassenbahn in Prag.** Die Koliner Kreditbank hat dem Stadtrathe von Prag das Angebot gemacht, für die Prager Strassenbahn den von der belgischen Gesellschaft verlangten Betrag, das ist die kapitalisirte Jahresrente von 165 000 fl. zu bezahlen, ferner eine grosse elektrische Centralstation zu bauen und die Prager Strassenbahn in eine elektrische Bahn umzuwandeln. Diese elektrische Bahn würde nach 40 Jahren in den Besitz der Prager Stadtgemeinde übergehen. Von dem Rohertrage würde die Prager Stadtgemeinde 10 % erhalten, und wenn die Aktien eine Dividende von mehr als 6 % tragen sollten, so würde das Plus zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft getheilt werden.

— Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium der Stadtgemeinde Reichenberg im Vereine mit der böhmischen Unionbank in Prag und der kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „**Reichenberger Strassenbahngesellschaft**“ mit dem Sitze in Reichenberg ertheilt und deren Statuten genehmigt.

— Soeben ist der Bericht der im April 1896 zum **Studium elektrischer Strassenbahnen** entsendeten Delegirten der Stadt Wien erschienen. Die Delegirten bereisten die Städte Dresden, Leipzig, Dessau, Berlin, Hamburg, Hannover, Halle a. S. und Prag und erstreckten sich die Studien nur auf Niveaubahnen. Hoch- und Untergrundbahnen waren ausgenommen; besonderes Interesse bieten die Bemerkungen über den Akkumulatorenbetrieb in der Stadt Hannover. Im April 1896 betrug die Betriebslänge der „Strassenbahn Hannover“ etwa 64 km, wovon 21,5 km für den elektrischen Betrieb eingezeichnet waren. Bis zum 1. Oktober 1898 ist der Pferdebahnbetrieb auf sämmtlichen Linien aufzulassen und dafür der Akkumulatorenbetrieb einzuführen. Dafür wurde seitens der Gemeinde das Strassenbenutzungsrecht der Unternehmung bis zum Jahre 1937 eingeräumt. Dieses Recht ist kein ausschliessliches, da die Stadt auch neue Bahnunternehmungen konzessioniren und diesen die Mitbenutzung der Gleise der „Strassenbahn Hannover“ bis zu 500 m Länge gestatten darf. Im Schlussworte wird betont, dass sich in allen besuchten Städten mit Ausnahme Hamburgs der elektrische Strassenbahnbetrieb noch im Stadium des Werdens befand. Die Einführung des elektrischen Betriebes wurde meist mit Verlängerungen des Strassenbenutzungsrechtes erkauft, welche jedoch keine langfristigen waren. Die Anträge der Berichterstatter gehen in erster Linie dahin, die Verträge mit den Unternehmungen nicht auf lange Zeiträume hinaus abzuschliessen und das Mitbenutzungsrecht der Gleise durch fremde Unternehmungen möglichst zu erweitern, dem Oberleitungssystem möglichst wenig Hindernisse zu bereiten, dasselbe jedoch als Provisorium zu erklären. Unterleitungskanäle wären nur in Strassen mit starkem Verkehr, Akkumulatorenwagen von den Radiallinien in die innere Stadt und auf den schwach befahrenen Aussenlinien zu verwenden.

— Der Geschäftsbericht der **Ersten Eisenbahnwagenleihgesellschaft** für 1897 konstatirt, dass der fortdauernd zunehmende Wagenbedarf zur Folge hatte, dass die Ergebnisse sich auch im abgelaufenen Jahre trotz der ungünstigen Ernte befriedigend gestalteten. Die Einnahme an Wagenmiethe ist von 555 385 fl. des Vorjahres auf 611 200 fl., das ist um 55 815 fl. gestiegen. Die Ausgaben haben sich auf 258 151 fl., das ist um 40 415 fl. erhöht. Das Reinerträgniss beziffert sich auf 398 473 fl. gegen 370 721 fl. im Vorjahre. Die vor einigen Tagen abgehaltene Generalversammlung beschloss auf Antrag des Verwaltungsrathes zur Deckung der Auslagen für bereits angeschaffte und noch anzuschaffende Eisenbahnwagen eine Erhöhung des Aktienkapitals von 3 187 200 fl. auf 4 000 000 fl. im Wege der Emission von 10 160 Stück mit 80 fl. voll eingezahlten Aktien. Der Verwaltungsrath wurde ermächtigt, die auf die Kapitalsvermehrung abzielenden Veranstaltungen durchzuführen, wobei das den Aktionären zustehende Recht auf den Bezug von neuen Aktien in der Weise zu wahren ist, dass für je 4 Stück Aktien der bisherigen Emissionen eine neue Aktie zum Kurse von 112 fl. zur Verfügung gestellt wird; die neuen Aktien haben an dem Erträgnisse des laufenden Geschäftsjahres theilzunehmen.

— Nunmehr liegt die Berechnung der definitiven **Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** für den Monat November 1897 vor. Die Einnahmen in den 11 Monaten Januar—November 1897 bezifferten sich auf 87 155 044 gegen 90 202 778 fl. in dem gleichen Zeitraum 1896 und 81 842 043 fl. im Jahre 1895. Der Rückfall gegen das Jahr 1896 beträgt 3 000 000 fl., während im Vergleiche zu den Ergebnissen des Jahres 1895 der Personenverkehr um 1 000 000 fl., der Frachtenverkehr um 3 000 000 fl. mehr an Einnahmen ergeben hat.

— **Schlafwagenverkehr Budapest - Konstantinopel.** Bis jetzt war bei den zwischen Wien und Konstantinopel verkehrenden Konventionszügen nur ein Schlafwagen in der Strecke Konstantinopel-Sarambay und Zaribrod eingestellt. Für die Reisenden war das Wechseln der Wagen mit Unannehmlichkeiten verbunden. Dem ist nun seit 22. Januar d. J. dadurch abgeholfen, dass seit jenem Zeitpunkt die Schlafwagengesellschaft mit Zustimmung der betheiligten Bahnverwaltungen zwischen Budapest und Konstantinopel einen direkten Schlafwagen eingestellt hat.

Belgien.

— Auf den Staatsbahnen soll fortan die **Beförderung** von **Motordreirädern** als Gepäck nicht mehr stattfinden und als Eilfracht mit den Personenzügen nur nach genauer Revision vor der Annahme in Bezug auf den unbedingt dichten Abschluss der Benzinbehälter. Fahrzeuge, die nicht den geforderten Bedingungen entsprechen, sind zurückzuweisen. Sportblätter suchen daraus den Schluss zu ziehen, dass die Eisenbahnverwaltungen einen Kampf gegen Motordreiräder versuchen, weil sie darin eine unangenehme Konkurrenz erblicken (!). Diese Konkurrenz wird den Eisenbahnen wohl kaum gefährlich werden. Es handelt sich hier lediglich um Vorbeugungsmaassregeln gegen Explosionen. Auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen dürften dem belgischen Vorgehen folgen, falls Motordreiräder mit Benzinmaschinen in grösserer Zahl zur Verfrachtung gelangen sollten.

Vereins-Ausland.

— Nach dem „Sole“ finden gegenwärtig Besprechungen zwischen Deutschland und Italien statt betreffs des **Rückkaufs der Gotthardbahn** durch die Schweiz, die sich lediglich auf technischfinanziellem Gebiete bewegen, um ein gemeinschaftliches Vorgehen zu ermöglichen; angesichts der zwischen sämmtlichen betheiligten Staaten bestehenden freundschaftlichen Beziehungen sollen die einzuleitenden Verhandlungen einen dementsprechenden Charakter tragen.

— Dem Jahresbericht der **Rigibahngesellschaft** (Vitznau-Rigi) für das Jahr 1897 entnehmen wir, dass die Gesammtzahl der Reisenden 104 343 gegen 92 971 im letzten und 112 913 im Jahre 1895 betrug. Die gesammten Verkehrseinnahmen betrugen 1897 447 021 Frcs. gegen 397 133 Frcs. im Vorjahre. Die Aktionäre erhalten 8 % Dividende.

— Die vom Stadtrath der Seinestadt beschlossene **Pariser Stadtbahn** ist — wie wir bereits mittheilten — auch vom Parlament bewilligt worden. Die Anlage wird 165 000 000 Frcs. kosten, wird in Normalspurweite gebaut und soll, wenn irgend möglich, schon für 1900, das Weltausstellungsjahr, fertig sein. Nach Annahme des Planes werden jedenfalls die Arbeiten ohne Verzug beginnen. Paris wird dann endlich genügende Verkehrsmittel besitzen. Dass die französische Weltstadt im letzten Jahrzehnt trotz aller Omnibusse und Pferdebahnen den Riesenverkehr nicht mehr bewältigen konnte, weiss jeder, der

sich einmal bei Regenwetter an der Place de la Bourse um einen Wagenplatz gestritten oder an den Wartehäuschen um ein Billet gekämpft hat. Die sämmtlichen Verkehrsanstalten von Paris befördern jährlich an 300 000 000 Menschen, aber die fast täglich sich abspielenden unangenehmen Scenen an den Wartestellen der Hauptstrecken zeigten längst, dass viel mehr Menschen den Wunsch nach schnellerer Beförderung hegten. Die neue Stadtbahn soll nun in stand gesetzt werden, 460 000 000 Personen zu befördern. Eine Ringbahn wird die äusseren Boulevards berühren, dann werden Linien gehen vom Boulevard de Strassbourg nach der Austerlitzbrücke, von Porte Vincennes nach Porte Dauphin, vom Cours de Vincennes nach der Place d'Italie, von Porte Clignancourt nach der Porte d'Orléans. Ob freilich die Hoffnung der Pariser, die Stadtbahn 1900 fertig zu sehen, sich verwirklichen wird, ist eine andere Frage.

— Die **Untertunnelung der Meerenge von Gibraltar** wird von dem französischen Ingenieur Berlier, dem bekannten Erbauer zweier Seinetunnels, vorgeschlagen. Berlier sieht den Vortheil eines solchen interkontinentalen Tunnels in der Möglichkeit, zwischen Frankreich und Algerien eine Bahnverbindung herzustellen und Marokko leichter der europäischen Civilisation zu erschliessen. Erstere würde namentlich im Falle eines Krieges zwischen England und Frankreich für dieses strategischen Werth durch die freie Benutzung des Schienenweges in Spanien und Marokko gewinnen. Ungünstig für die Wahl der Trasse ist die bedeutende Tiefe von 600 m in dem schmalsten Theile der Meerenge, wo die Entfernung zwischen der spanischen (Tarifa) und marokkanischen Küste nur etwa 14 km beträgt. Hier würde die Anlage eines Tunnels ganz unzulässige Gefällsverhältnisse erfordern. Infolgedessen führt Berlier in seinem Projekt die Trasse des submarinen Tunnels weiter östlich unter der Bai von Vaqueros (Spanien) bis nach Tanger, da die Meerestiefe an dieser Stelle 400 m nicht überschreitet. So erhält der zweispurig gedachte Röhrentunnel eine submarine Länge von 32 und mit den Zufahrten an der europäischen und afrikanischen Küste eine Gesammtlänge von 41 km bei einer Maximalsteigung von 25 ‰. Die Verbindung mit den kontinentalen Eisenbahnen soll auf der europäischen Seite durch die der Küste zwischen Malaga und Cadix folgende spanische Linie über Algeciras und Tarifa, auf der afrikanischen Seite durch eine von Tanger über Ceuta, Tetouan, Mellila (Marokko) und Nemours (Algerien) zu erbauende Bahn hergestellt werden, welche sich bei Tlemcen an das bestehende algerische Eisenbahnnetz anschliesst. Die Kosten dieser Bahn werden mit 90 000 000 Frcs. veranschlagt. Was den Tunnel selbst anbetrifft, so glaubt Berlier mit Hilfe eines übrigens noch nicht bekannt gegebenen, neuen Bausystems denselben für 3 000 Frcs. für das laufende Meter, also 123 000 000 Frcs., herstellen zu können, so dass sich für das ganze Unternehmen ein Kostenaufwand von 225 000 000 Frcs. ergibt. Unter Annahme eines Jahresfortschrittes von 2 km auf jeder Seite wird die Bauzeit für den submarinen Tunnel auf 8 Jahre berechnet.

Berlier's kühnes Projekt findet in der französischen Fachpresse theilweise eine sehr skeptische Beurtheilung. Thatsächlich scheint es bei Prüfung der Karte kaum denkbar, dass der Personen- und Güterverkehr von Frankreich nach Algerien diesen ebenso abgelegenen als kostspieligen Weg nehmen würde. Noch gewagter als den technischen Entwurf bezeichnet z. B. „Le Genie Civil" die Schätzungen für die Rentabilitätsberechnung, wonach auf Grundlage eines täglichen Personenverkehrs von 600 Reisenden und eines täglichen Güterverkehrs von 700 t die Betriebseinnahme für den Tunnel auf rund 7 000 000 Frcs., für die Landstrecke auf 6 200 000 Frcs. d. i. insgesammt auf 13 200 000 Frcs. veranschlagt wird. Genannte Zeitschrift ist auch der Ansicht, dass Frankreich, selbst wenn die Ausführung des Unternehmens unter technischen wie ökonomischen Gesichtspunkten möglich wäre, aus der Verwirklichung des Projekts keine schwerwiegenden Vortheile ziehen könnte.

(„Schweiz. Bauztg.").

— **Fahrgeschwindigkeit auf den russischen Bahnen.** Vor nicht langer Zeit wurde das reisende Publikum in Russland durch die Mittheilung überrascht, dass es nun endlich mit dem langsamen Fahren ein Ende haben soll. Neue Schnellzuglokomotiven seien gebaut und auch bereits erprobt, wobei es sich herausgestellt habe, dass 100 Werst (= 106,7 km) in der Stunde geleistet werden können. Auf den Südwestbahnen soll mit diesem Fortschritte für die Eisenbahnen Russlands der Anfang gemacht werden.

Während auf der einen Seite von der russischen Presse mit gerechtem Stolze auf diese grossartige Errungenschaft des seinem Ende entgegeneilenden Jahrhunderts hingewiesen wird, denn bisher vermochten die russischen Bahnen im Durchschnitt kaum mehr als 40—45 Werst (= 42,7—48,0 km) in sogenannten Schnell- bezw. Kurierzügen zu überwinden, schüttelt ein anderer Theil der Presse bedenklich das Haupt.

Interessant sind in dieser letzteren Beziehung die Auslassungen des „Petersburger Listock", weil sie einen Einblick darüber gestatten, wie die Herren Russen selbst über ihre Bahnen, deren Einrichtungen und Personal urtheilen. Er schreibt: „Wir sind für eine solche Geschwindigkeit noch nicht reif genug." Er meint, das nächste Resultat der Einführung schnellgehender Lokomotiven werde die bedeutende Zunahme der Eisenbahnkatastrophen sein. Man brauche nur die amerikanischen Bahnen zum Beispiel zu nehmen, wo Eisenbahnkatastrophen so häufig vorkämen, dass man sich dafür nur insofern interessire, als fast jeder Reisende sein Leben versichere.

Der „Petersburger Listock" fährt dann fort:

„Getreu der Tradition: je langsamer Du fährst, desto weiter kommst Du, werden bei uns Eisenbahnen durchaus nicht für eine Geschwindigkeit von 100 Werst in der Stunde gebaut. Unsere Eisenbahnschwellen, möglicherweise durch die Einflüsse atmosphärischer Einwirkungen, haben die Eigenschaft, sehr schnell zu verderben, infolge dessen die Schienen wackelig werden. Bewegt sich auf ihnen ein Zug mit der Geschwindigkeit von 100 Werst in der Stunde auch nur einige Mal, so ist ihr Auseinandergehen mit Sicherheit vorauszusehen. Auch unsere Wagen auf der grossen Mehrzahl der Bahnen erfreuen sich keiner besonderen Dauerhaftigkeit und festgefügten Konstruktion. Es kommt nahezu täglich vor, dass an Güterwagen, die sich mit einer Geschwindigkeit von nur 20 bis 25 Werst in der Stunde bewegen, die Achsen in Brand gerathen. Was steht erst einem Zuge bevor, der 100 Werst in der Stunde zurücklegt? Und dann die Ueberwege über die Schienen! Gegenwärtig muss an jedem Schlagbaume ein Wächter darauf Acht geben, dass ein Fahrzeug nicht unvorsichtig die Ueberfahrt unternimmt, und selbst bei dieser Aufsicht und dem langsamen Gang der Züge vergeht selten eine Woche ohne Unglücksfall. Was wird sich erst ereignen, wenn die Züge mit der geplanten riesigen Geschwindigkeit, bei der ein Taxiren der Entfernung und Zeit zur Ueberfahrt ausgeschlossen erscheint, dahergebraust kommen? Im Auslande ist es ganz etwas anderes: dort genügt ein Pfosten mit der lakonischen Aufschrift: „Achtung vor dem Zug!" Jeder versteht zu lesen und richtet sich danach.

Unsere Bahnangestellten mit ihrer klassischen Neigung zur ‚Monopolka' (so wird, seit Einführung des Branntweinmonopols in Russland, bereits allgemein die ‚Flasche mit Kronsbranntwein' genannt. D. R.) werden beim Ueberschreiten der Plattformen aus einem Wagen in den anderen wie Klötzchen auf den Bahndamm hinunterpurzeln.

Nein, so schliesst der Artikel, für uns ist es noch entschieden zu früh, Europa nachzujagen, aus dem einfachen Grunde, weil unsere Bahnordnung dem ein unüberwindliches Hinderniss entgegensetzt."

Es ist geradezu rührend diese Offenheit und diese bewunderungswürdige Selbsterkenntniss, mit der die Mängel der bestehenden Bahnen ohne alle Erregtheit als etwas geschildert werden, das jeder Mann unbestritten anerkennen muss. Und in der That, viele Personen werden nicht existiren, die das Zutreffende der geäusserten Bedenken anzweifeln werden, trotzdem es so vernichtend ist. Wollte man die einzelnen, besonders auffallenden Bemerkungen durch ein Ausrufezeichen marquiren, so müsste fast ein jeder Satz ein solches erhalten, denn für einen deutschen Leser sind die geltend gemachten Bedenken vollständig unbegreiflich. Trotz alledem liegen die Verhältnisse, wenn auch nicht überall, so doch v i e l f a c h so, wie der „Petersburger Listock" sie schildert und die erhoffte schnelle Personenbeförderung wird wohl zunächst noch ein pium desiderium der fortschrittlich angehauchten, reiselustigen Residenzbewohner des Zarenreiches bleiben.

Mit dem Vorgesagten soll übrigens keineswegs angedeutet worden sein, dass das Bestreben, das in der ganzen Angelegenheit zum Ausdruck gebracht worden ist, für Russland nicht zeitgemäss sei. Kein Land in Europa bedarf so sehr einer schnellen Personenbeförderung als gerade Russland mit seinen ganz endlosen Entfernungen, aber leider gestatten die Verhältnisse, wie der „Petersburger Listock" zutreffend ausgeführt hat, die Erfüllung derartiger Wünsche noch lange nicht.

— **60-jähriges Jubiläum der Zarskoje-Sselobahn.** Ohne dass von diesem Ereignisse in dem Lande, in dem das Feiern von Jubiläen in hoher Blüthe steht, irgend besonders Notiz genommen worden wäre, ist der 30. Oktober 1897 vorübergegangen. Und dennoch ist er ein ereignissreicher und hochwichtiger Tag für Russland, denn an ihm vollendeten sich 60 Jahre, seitdem am 30. Oktober 1837 zur Zeit der Regierung Kaiser Nicolai I. die Zarskoje-Sselobahn als die e r s t e in Russland für den Betrieb eröffnet worden war. Die Bahn ist 25 Werst lang, und war der Bau ursprünglich mit 1 050 000 R. veranschlagt, mit welchem Betrage sie jedoch nicht hergestellt werden konnte, weshalb die Regierung der Gesellschaft in der Folge noch mehrfach kräftig mit Geld unter die Arme greifen musste.

Die Leser dieser Zeitung wird es auch interessiren zu erfahren, dass der Erbauer dieser ersten Bahn in Russland ein Deutsch-Oesterreicher war, nämlich der Ingenieur Franz Gerstner.

Es ist somit die erste Arbeit zu dem grossen Bau, der heute das weite Russland mit Schienenwegen umzogen hat, von Oesterreich geleistet worden. Allerdings ist sehr bald darauf Frankreich in den Eisenbahnbau eingetreten, das sich seit langer Zeit einen grossen Einfluss zu erhalten verstanden hat.

— In der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ wird mitgetheilt, dass die neu erbaute Strecke **Tichoretzk-Zarizyn** der Wladikawkasbahn, welche die Hauptlinie dieser Bahn mit der Wolga verbindet, demnächst in den direkten Verkehr mit dem ganzen Eisenbahnnetz eingeschlossen werden soll. Die neue Linie ist 505 Werst lang.

— Aus Ottawa wird per Kabel vom 1. d. Mts. gemeldet: Sir William van Horne, der Präsident der **kanadischen Pacificbahn,** hat dem Handelsamt von Toronto ein Schreiben zugehen lassen, in welchem die Ursachen des Tarifstreits zwischen der kanadischen Pacificbahn und der Grand Trunkbahn von seinem Beginn an erörtert werden. Er führt aus, dass sicherlich nicht erwartet werden könne, die kanadische Pacificbahn werde den Verkehr der Grand Trunkbahn auf den Linien zwischen der Nordbahn und Toronto fördern und ihr freistellen, die westlichen Konkurrenten der kanadischen Pacificbahn zu unterstützen in ihrem Bemühen, den kanadischen Verkehr von der kanadischen Pacificbahn abzulenken, wie es der Fall gewesen sei. Van Horne bemerkt, das Resultat der jüngsten Verhandlungen beweise, dass die Grand Trunkbahn den Wunsch habe, die Nordbahnroute zu schliessen und ihre Chicagolinie für den kanadischen Verkehr zu benutzen.

Allgemeines.

— Die **Stufenbahn**, welche sich während der verflossenen Berliner Gewerbeausstellung eines ausserordentlich regen Zuspruchs seitens des Publikums erfreute, wird bei der Pariser Weltausstellung als Beförderungsmittel auf dem weiten Ausstellungsterrain eine Hauptrolle spielen. Ein Konsortium hat bereits mit der Pariser Ausstellungsleitung Unterhandlungen angeknüpft, die demnächst zum Abschluss gelangen dürften. In Paris fasste man die Sache freilich nicht, wie das in Berlin geschehen, als moderne Spielerei auf; die Stufenbahn wird vielmehr dort, wie schon bemerkt, das bequemste Beförderungsmittel bilden.

Bücherschau.

— Das neueste (März-)Heft des offiziellen **Kursbuches** der österreichischen Eisenbahnen, **„Der Kondukteur“**, präsentirt sich in neuer Ausstattung. — Wie im deutschen Reichskursbuche sind nun auch im „Kondukteur“ die einzelnen Abtheilungen (Oesterreich, Ungarn, Ausland) separat broschirt und aus dem Buche, ohne dieses zu beschädigen, leicht lösbar, so dass der Reisende, welcher nicht das ganze, jetzt schon recht umfangreiche Buch mitführen will, in der Lage ist, jenen Theil, welchen er gerade braucht, allein zu benutzen. In den nächsten Heften dieses Kursbuchs sollen noch weitere Verbesserungen durchgeführt und namentlich die ausländischen Reiserouten ausführlicher behandelt werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Der an der Bahnstrecke Halle a. Saale-Cottbus zwischen den Stationen Falkenberg und Beutersitz gelegene Personenhaltepunkt Uebigau wird am 1. April d. J. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkte für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen.

Die Entfernung beträgt von Falkenberg 3,49 km, von Beutersitz 4,45 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die Haltestelle in den Staatsbahnthiertarif, in den Gütertarif und in die Staatsbahnwechseltarife der Gruppe V einbezogen sowie die Güternebenstelle Uebigau aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Halle a. S., den 7. März 1898. (603)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1897.) Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen für Eis in ganzen Ladungen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Einführung:

	für 100 kg
Zell am See - Frankfurt a. M. (sämmtl. Bahnhöfe) . . .	1,07 ℳ
Zell am See - Hanau (sämmtl. Bahnhöfe)	1,04 „
Zell am See-Darmstadt (sämmtl. Bahnhöfe)	1,07 „
Zell am See-Mainz C. B. . . .	1,12 „

München, den 8. März 1898. (604)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. werden die Stationen Höxter des Eisenbahndirektionsbezirks Münster i. W. und Schöppenstedt des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Februar 1897 für Getreide usw. von Stationen der preussischen Staatsbahnen usw. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Gr., Aachen T., Dalheim Gr., Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) aufgenommen:

Von den nebenstehenden nach den hierunter bezeichneten Stationen	Höxter	Schöppenstedt
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Aachen	0,87	1,21
Aachen-Bleyberg Gr.	0,87	1,22
Aachen T.	0,87	1,20
Dalheim Gr. . . .	0,82	1,05
Herbesthal	0,89	1,28

Köln, den 7. März 1898. (605)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird in Friedrichsfeld für die Ueberführung eines beladenen Wagens von dem Bahnhofe der badischen Bahn nach jenen der Main-Neckarbahn und umgekehrt eine Ueberfuhrgebühr von 2 ℳ erhoben. (606)

Karlsruhe, 6. März 1898.

Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 10. März 1898 treten in Kraft:

a) zu dem Ausnahmetarif vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin sowie der Alt-Damm - Colberger, Stargard - Cüstriner Bahn usw. ein Nachtrag III und

b) zu dem Ausnahmetarife vom 1. April 1897 für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Waldenburger und Neuroder Kohlenbezirke nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg sowie der braunschweigischen Landeseisenbahn usw. ein Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten ermässigte Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen, für eine grössere Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Halle, Magdeburg und der königlichen Militäreisenbahn, sowie neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn.

Druckabzüge der Nachträge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. (607)

Breslau, den 4. März 1898.

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher und ostdeutsch-mitteldeutscher Verkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 29. Januar 1898 machen wir in theilweiser Abänderung derselben bekannt, dass die für die dem Spezialtarif angehörigen Artikel: „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern“ eintretenden Frachterhöhungen erst vom 1. Oktober 1898 ab Gültigkeit erlangen. (608)

Magdeburg, den 7. März 1898.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 10. März d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz von den Stationen Brambach, Grünbach, Hammerbrücke, Jägersgrün und Rautenkranz der sächsischen Staatseisenbahnen nach der Station Krupa der Buschtêhrader Eisenbahn und den Stationen Kriegern und Peters-

burg i. B. (früher Petersburg-Jechnitz) in Kraft. Das Nähere ist bei diesen Stationen zu erfahren. (609)

Dresden, den 7. März 1898.

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband. Im Ausnahmetarife 9 wird der Artikel „Drahtgeflechte, eiserne (stählerne)" vom 15. d. Mts. ab unter II a 2 aufgenommen. (610)

Hannover, den 7. März 1898.

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr. In den Ausnahmetarif X (Malz zur überseeischen Ausfuhr) wird auch Gerste vom 15. d. Mts. ab aufgenommen. Hannover, den 7. März 1898. (611)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 8. März 1898 tritt im süd-ostpreussischen Gütertarif für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Für die Anwendung desselben sind die im Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen maassgebend. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (612)

Königsberg i. Pr., den 7. März 1898.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Berlin, den 8. März 1898. (613)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. wird der Thierverkehr der Station Heidelberg Karlsthor auf einzelne Stücke Kleinvieh beschränkt.

Karlsruhe, den 6. März 1898. (614)

Generaldirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo. Mit Gültigkeit vom 1./13. März d. J. beträgt im russisch-ostpreussischen Getreideverkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel die Frachtermässigung für Mehl, Grütze-(Graupen-) Sendungen (siehe Tarifbestimmung 7 des Ausnahmetarifs 7 vom 1. Januar 1898) auf den russischen Strecken nicht 10 %, sondern 20 %.

Direktion (H&V615)

der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1. Mit dem 1. April l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Lemberg podzamkiem und Rohatyn, Erweiterung der Ausnahmetarife 10 b (Flachs), 24 a (Heu), 36 (Butter etc.), 43 A (Eier), 45 (Obst), ferner ermässigte Frachtsätze für Schwefelsäure nach Oesterreich, neue Frachtsätze für Petroleumkoks und Berichtigungen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 31 (Erdwachs) von Stanislau treten mit dem 1. Mai l. J. ausser Kraft; an deren Stelle kommen direkte Frachtsätze von Nadworna zur Einführung.

Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 2. März 1898. (616)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. März cr. tritt zum diesseitigen Binnengütertarif der Nachtrag IV in Kraft. Exemplare desselben sind zum Stückpreise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und bei unserem Tarifbüreau zu haben.

Danzig, den 9. März 1898. (617)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung frischer Fische mit Personen- oder Eilgüterzügen von Braila, Constanta (Küstendje) und Galatz nach Berlin (Anhalt-Dresdener, Görlitzer, Potsdamer und schlesischer Bahnhof) direkte Frachtsätze in Geltung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Breslau, den 7. März 1898. (618)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1./13. März d. J. beträgt im russisch-westpreussischen Getreideverkehr nach Danzig und Neufahrwasser die Frachtermässigung für Mehl-, Grütze- (Graupen-) Sendungen (s. Tarifbestimmung 7) auf den russischen Strecken nicht 10 %, sondern 20 %.

Danzig, am 8. März 1898. (619)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Die durch den neuen Seehafenausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen (1. Februar 1898) im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) für die Artikel: Anker, Schiffsketten, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst vom 1. Oktober 1898 ab Gültigkeit.

Bromberg, den 8. März 1898. (620)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. d. Mts. werden die Stationen Düben und Neuendorf der Niederlausitzer Eisenbahn in den Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Abfertigungsbefugnisse und die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 7. März 1898. (621)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Nachtrages I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarife, Theil II, Heft 4 für den galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehr. Mit 1. April 1898 bis auf Widerruf, gelangt Nachtrag I zu dem obbenannten Tarife zur Einführung.

Der Nachtrag enthält neue Frachtsätze für Eisen etc. ab und nach Krompach, sowie ab Margitfalu, ferner Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen andererseits, dann Frachtsätze für Holzkohle von Kis-Bocskó nach Oswiecim, und für Hornvieh von Máramaros-Sziget nach Körösmező Landesgrenze, und endlich Berichtigungen zum Tarifhefte 4.

Exemplare des Nachtrages sind bei den am galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Verwaltungen zum Preise von 40 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Februar 1898. (622)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Nymegen-Cleve. Am 1. April d. J. tritt der 1. Nachtrag zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II in Kraft, enthaltend Aenderungen des § 12 unter b, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Amsterdam, im März 1898. (623)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt

Holländische Eisenbahngesellschaft. Linie Almelo-Salzbergen. Am 1. April d. J. tritt der I. Nachtrag zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II in Kraft, enthaltend Aenderungen des § 12 unter b, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Amsterdam, im März 1898. (624)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt.

Anzeigen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an,

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Nr. 5. Jahrgang 1898. **Berlin, am 12. März 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	4	Bund	Holzschuhe —	49	1	Düsseld.-Derend	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B L R E M M H G W	1 II 1273/74 1897 9140/41	7	Kisten	Gemälde —	404	2	Ulm	Württemberg. Stsb.	
3	A D	—	1	—	Ofenzunge —	16	3	Offenburg	Badische Stsb.	
4	A K	—	1	Kiste	Garnspulen —	172	4	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
5	A M	—	1	—	rohe gesalzene Haut	34	5	Eyach	Württemberg. Stsb.	
6	A M	5439	1	Kiste	bronz. Kupferwaaren	63	6	Rheydt-Gen.	K. E.-D. Köln	
7	A R	1/14	14	Kolli	Pumpentheile —	176	7	Köln-Ger.	„	
8	A S	4	1	Kollo	Guss —	2	8	Mainz	Direktion Mainz	
9	A W A	9237	1	Fass	leer —	33	9	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Schönebeck.
10	B	—	1	Kübel	gefüllt —	29	10	Bingerbrück	Direktion Mainz	
11	B [B] N	—	1	Sack	Holzwaaren —	47	11	Stade	K. E.-D. Hannover	
12	C C	19442	1	Kiste	gefüllt —	18	12	St. Vith	K. E.-D. Köln	
13	C C	1330	1	Ballen	Seegras —	126	13	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
14	C H S	4826	1	Kiste	ansch. Zucker —	56	14	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
15	C L	—	1	Rolle	Zinkblech —	30	15	Langen	Main-Neckarbahn	
16	C N	—	1	Stab	Flacheisen —	14	16	Metz, Güterstelle	Reichsbahn	
17	C O	10	1	—	eisernes Kammrad —	30,5	17	Mühlhausen i. Thür.	K. E.-D. Erfurt	
18	C R	709	1	Fass	gefüllt —	302	18	Aachen	K. E.-D. Köln	
19	C S	—	2	Stück	[I] Eisen —	20	19	Berg.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
20	D	8058	1	Kiste	Glanzpapier —	82	20	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
21	E F	870	1	Ballen	Plüsch —	15	21	Strassburg	Reichsbahn	
22	F/G	17	1	Fass	leer, gebraucht —	32	22	Mannheim	Badische Stsb.	Mexico transit.
23	F G	550	1	Rolle	Stacheldraht —	28	23	Aachen	K. E.-D. Köln	
24	F H	171	1	Pack	Papier —	20	24	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
25	F S	1004	1	Ballot	? —	104	25	München C.	Bayerische Stsb.	
26	F V	17353	1	Fass	leer —	32	26	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
27	G B	823	1	Pack	Papier —	27	27	Gross-Umstadt	Direktion Mainz	
28	G & C	3356	1	—	leere Kiste —	—	28	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
29	G T	1466	1	Fass	leer —	6	29	Werl	„	
30	G W	10663	1	Kiste	Haushaltungsgegenstände	60	30	Dinkelsbühl	Bayerische Stsb.	
31	H	52	1	—	leeres Fass —	14	31	Darmstadt	Direktion Mainz	
32	H	—	1	Kollo	Rost —	2	32	Mainz	„	
33	H	83	1	Fass	leer —	140	33	Kreuznach	„	
34	H C	2691	1	Kiste	Tapeten —	32,5	34	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
35	H B	252	1	Fass	? —	45	35	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Zollgut.
36	J	7380	1	—	eichener Tisch —	25	36	Coblenz	K. E.-D. Köln	
37	J D	435	1	Ballen	Hanf —	50	37	Augsburg	Bayerische Stsb.	
38	J G	25	1	Pack	Säcke —	21	38	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
39	J H	—	2	Bund	Eisenstangen —	120	39	Godesberg	K. E.-D. Köln	
40	J K	16	1	—	leeres Fass —	14	40	Wöllstein*)	Südd. Eisenb.-Ges.	*) Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenb.
41	J M	4312	1	—	leere Kiste —	—	41	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
42	J N	1882	1	Pack	Fensterstangen —	16	42	Hagen	„	
43	J S	4782	1	—	l. Blechkasse —	1	43	Karlsruhe	Badische Stsb.	
44	J W	II	1	—	Decke —	—	44	Darmstadt	Direktion Mainz	
45	K B	145	1	Fass	leer —	21	45	Riegel H	Badische Stsb.	
46	K F	9221	1	Kiste	gefüllt —	78	46	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
47	K R	10	1	Sack	Erbsen —	82	47	Münster	K. E.-D. Münster	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	K S	75	1	Pack	Papier —	39,5	48	Bonn	K. E.-D. Köln	
49	K Sch	743	1	Kiste	Eier —	50	49	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
50	L H	43778	1	„	Cigarren —	46	50	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
51	L H	1405	1	„	Marktwaare —	45	51	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)
52	L O	832	1	„	? —	59	52	Metz Eilgutstelle	Reichsbahn	
53	M	4	1	Packet	Pläne —	4,5	53	Tirschenreuth	Bayerische Stsb.	
54	O E G	1482	1	—	leere Kiste —	13	54	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
55	O G	1	1	—	eisernes Rad —	45	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
56	O T	949	1	Kiste	? —	25	56	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
57	P	497	1	Sack	Gerbereiabfälle —	54	57	Herlisheim	Reichsbahn	
58	P	—	1	Kiste	1 Blechflasche —	15	58	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
			1	Korb	2 Blechflaschen —					
59	P H	15	1	Bund	Façoneisen —	46	59	Remscheid	„	
60	P H & Co.	1778	1	Kiste	Bleirohre —	28	60	Düsseld.-Derend.	„	
61	R	1	1	Sack	Pfeifenschwünge —	59	61	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
62	R B	5702	1	—	leere Kiste —	—	62	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
63	R K	60. 62. 150	3	Kisten	Feigen —	49	63	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
64	R K	100	1	Rolle	Papier —	62	64	Magdeburg Elbeb.	K. E.-D. Magdeburg	
65	R R	98970	1	Kiste	gefüllt —	18	65	Aachen	K. E.-D. Köln	Adr.: Brandt Magdeburg.
66	S	789	1	Fass	Petroleum —	—	66	Kreuznach	Direktion Mainz	
67	S	404	1	—	eis. Welle (Schneckengewinde)	10	67	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
68	S G	1653	1	Ballen	gefüllt —	9	68	Bingerbrück	Direktion Mainz	
69	S M Z	2459	1	—	leere Kiste —	59	69	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
70	W B	16	1	Kiste	Gasrohr u. Verbindst.	43	70	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
71	W & C	5419	1	Pack	Hohlglas —	5	71	Münster	K. E.-D. Münster	
72	W D	—	1	Kiste	frische Fische —	—	72	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
73	W G	II	1	—	Pflugschaar —	2	73	München C.	Bayerische Stsb.	
74	W J (undeutlich)	644 oder 244	1	Beutel	Succade —	5	74	Ottersberg	K E.-D. Hannover	
75	W W	—	1	Kollo	Lampenkugel —	4,5	75	Wasserbillig	Luxemburgb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
76	P. Czernitz	—	1	Fass	Heringe —	9	76	Czernitz	K. E.-D. Kattowitz	
77	Dominium Gr. Berndau	—	1	—	l. Milchkanne —	—	77	Neustadt O. S.	„	Blechschild „Dominium Gr. Berndau.“
78	Gaya M	12	1	Pack	leere Säcke —	—	78	Oderberg	„	gezeichnet: Albert Kuh.
79	T F Leipzig	34383	1	Kiste	Chokolade —	78	79	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
80	Gerloff Westerhusen	78	1	—	Plan —	—	80	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
81	FF A. L. Mohr	623210	1	Wanne	Margarine —	34,5	81	Döbeln	Sächsische Stsb.	
82	Michael Müller Monteur in Zürich	—	1	Kiste	Kleider —	36	82	Stuttgart H. Gep.	Württemberg. Stsb.	bahnlagernd.
83	Michelau Walzenmühle	—	1	Pack	leere Säcke —	30	83	Oberglogau	K. E.-D. Kattowitz	
84	G. Riemann	56	1	—	Plan —	—	84	Magdeburg H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
85	L. Reudnitz	3	1	—	eis. Gasrohr (Kniestück)	1,5	85	Marxgrün-Steben	Bayerische Stsb.	
86	Schrombehnen	5	2	—	Viehgitter —	—	86	Korschen	K. E.-D. Königsberg	
87	Schönemann Berlin	—	1	—	leere Kiste —	7	87	Mainz	Direktion Mainz	
88	Wilhelm Thormeyer Cöthen	—	1	—	Plan —	—	88	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
89	W. K. Weinböhler	—	2	Steigen	leb. Geflügel —	46	89	München C.	Bayerische Stsb.	
90	C. W. Wolf	4	1	Ballen	Tapeten —	60	90	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
91	—	49	1	Kollo	eis. Bettstelltheile —	8	91	Dobrilugk-Kirchh.	K. E.-D. Halle a/S.	
92	—	74	1	Korb	Thürgriffe —	12	92	Braunschweig H. Bhf.	K. E.-D. Magdeburg	
93	—	140 269	1	—	Eisentheil —	9	93	Rheda	K. E.-D. Hannover	
94	—	200	1	Ballen	Wollabfälle —	55	94	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	

*) Versender u. Empfänger H. Bückbeil; bekl. 17./12. Hannover/Bünde u. Bünde/Hannover 21./12.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
95	—	448	1	Sack	Tabakrippen —	40	95	Mannheim	Badische Stsb.	
96	—	480	1	Fass	leer —	26	96	Alzei	Direktion Mainz	
97	—	892	1	—	Wagendecke —	—	97	Marienberg	Sächsische Stsb.	
98	—	1641	1	—	Privatwagendecke —	—	98	Konstanz	Badische Stsb.	
99	—	2287 89. 90. 91	4	—	Kisten, leer —	140	99	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
100	—	3218	1	—	Eisenplatte —	17	100	Osterath	K. E.-D. Köln	
101	—	3642	1	—	leeres Achtel —	8	101	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
102	—	6569	1	Ballen	Putzwolle —	40	102	Worms	Direktion Mainz	
103	—	37021	1	—	Kuppelstange —	—	103	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
104	Globus W ? K S	—	2	Stangen	Stahl —	63	104	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	3,13 m lg., 2,5 cm br., 5 cm hoch bezw. 3 m lg., 2,5 cm br., 3 cm hoch.
105	OL Anker Marke Hamburg	23771	1	Ballen	Linoleum —	200	105	Meissen	Sächsische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
106	—	—	3	Stäbe	Bandeisen —	3	106	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
107	—	—	1	Gebund	Besen —	25	107	Nieder-Sentheim	Direktion Mainz	
108	—	—	1	Pack	Bettstücke —	13	108	Neuss	K. E.-D. Köln	
109	—	—	2	—	l. Blechflaschen —	2,5	109	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	—	Brenner —	—	110	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	zum Petroleumapparat.
111	—	—	1	—	Brotschneidemaschine —	—	111	Elberf.-Döppersb.	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	Stück	Eisen —	45	112	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
113	—	—	3	Stäbe	T Eisen —	46	113	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	4,9 m lg.
114	—	—	1	Stab	Eisen —	82	114	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	1	—	Eisentheil (Hebel) —	7	115	Mühlhausen Thür.	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	4 Bund 4 Stück		Eisenröhren —	287	116	Laubenheim	Direktion Mainz	
117	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Hämmer u. eis. Schrauben)	98	117	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
118	—	—	3	Stück	alte Eisenbahnschwellen	—	118	Münster	K. E.-D. Münster	†)
119	—	—	1	Sack	Emaillegeschirr (8 Eimer, 1 Kaffeelöffel, 2 Töpfe u. 3 Schöpfkellen)	15	119	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
120	—	—	2	Stäbe	Façoneisen —	16	120	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	3	—	leere Fässer —	40	121	Hagen	„	
122	—	—	1	Rolle	Federstahl —	2	122	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
123	—	—	1	Bund	Federstahl —	94	123	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
124	—	—	1	Pack	Fensterstangen —	21,5	124	Colmar	Reichsbahn	
125	—	—	1	„	geräucherte Fische —	13	125	Münster Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	(6 Kistchen) verkauft.
126	—	—	3	Stäbe	Flacheisen —	54	127	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	1	Stab	Flacheisen —	18	126	Düsseld.-Derend.	„	
128	—	—	1	Bund	Flacheisen —	6	128	Solingen	„	
129	—	—	1	„	Gasrohre —	30	129	Crefeld	K. E.-D. Köln	
130	—	—	1	Kollo	Gusslager —	14	130	Würzburg	Badische Stsb.	
131	—	—	1	—	Gussrad —	25	131	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
132	—	—	1	—	eiserner Haken —	4,5	132	Melle	K. E.-D. Hannover	
133	—	—	1	Tonne	Heringe —	150	133	Gross-Umstadt	Direktion Mainz	
134	—	—	1	—	Herddeckel —	—	134	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	1	Pack*)	6 Kolli Holzmodelle	0,5	135	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	*) in Papier.
136	—	—	1	Schnur	10 Paar Holzschuhe —	32	136	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
137	—	—	1	Kollo	Holzschuh —	—	137	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
138	—	—	2	Bund	Jutegarn —	23	138	Bettingen	Luxemburgbahn	
139	—	—	1	Sack	Kaffee —	30	139	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
140	—	—	1	—	Kaminscheibe —	0,5	140	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	141	Düsseld.-Derend.	„	
142	—	—	1	—	Kette —	—	142	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
143	—	—	1	Pack	4 leere Körbe —	15	143	Linz a/Rh.	K. E.-D. Köln	
144	—	—	1	—	Kuppelung —	—	144	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
145	—	—	1	Pack	Lager —	7	145	Neuss	K. E.-D. Köln	
146	—	—	1	Ballen	Leder —	39	146	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
147	—	—	1	„	Leinen —	54	147	Soest	K. E.-D. Münster	seit 22. I. 98.

†) Am 17. I. 98 auf Wagen 28053 Köln — als leer von Hagen nach Geestemünde — vorgefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
148	—	—	1	Bund	Maschinentheile —	6	148	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	—	Maschinentheil —	7	149	Neuss	K. E.-D. Köln	
150	—	—	1	Pack*)	alte Messing- u. Eisentheile	1	150	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	*) in grauer Leinwand.
151	—	—	2	„	eis. Nägel —	5,5	151	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	—	altes eis. Obertheil von einem Wagen	10	152	Berlin P. B.	K. E.-D. Berlin	
153	—	—	18	—	l. Oelfässer —	—	153	Mainz	Direktion Mainz	
154	—	—	1	Kollo	Ofenunterlagsplatte	10	154	Saareinsmingen	Reichsbahn	
155	—	—	8	—	gusseis. Pflugschaare	28	155	Tribsees	Meckl. Friedr. Franzb.	
156	—	—	1	—	Piassavabesen —	1	156	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	Kollo	eis. Rad (Riemenscheibe)	8	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
158	—	—	1	kl. Reisekorb	Wäsche, Kleidung, 1 Photographie, 1 Paar Schlittschuhe	6	158	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
159	—	—	1	—	eisernes Rohr —	25	159	Osterode O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
160	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	6	160	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	—	Rohr (4 m) —	40	161	Düsseld.-Derend.	„	
162	—	—	2	—	Röhren —	60	162	Heidelberg	Badische Stsb.	
163	—	—	1	—	gebogener Rost —	43	163	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
164	—	—	1	Kollo	Roststab —	2	164	Mainz	Direktion Mainz	
165	—	—	4	—	eis. Rouleauxstangen —	—	165	Börssum	K. E.-D. Magdeburg	
166	—	—	1	Stange	Rundstahl —	7	166	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	„	Rundeisen —	9	167	Mülhausen	Reichsbahn	
			3	Stangen	Flacheisen —					
168	—	—	5	Pack	leere Säcke —	180	168	Eberbach	Direktion Mainz	
169	—	—	1	Korb	leere Säcke —	12	169	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	12	—	leere Säcke —	6	170	Menden	„	
171	—	—	1	Pack	Säcke —	24	171	Hagen	„	
172	—	—	1	Sack	leere Säcke —	20	172	Bremen	K. E.-D. Hannover	
173	—	—	1	Bund	Säcke —	24	173	Strassburg	Reichsbahn	
174	—	—	1	—	Sackkarre —	—	174	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
175	—	—	9	—	neue Schraubenbolzen mit Muttern	3	175	Gera	K. E.-D. Erfurt	
176	—	—	1	Pack	Schrauben —	17	176	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
177	—	—	1	—	eis. Schwungrädchen	5	177	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
178	—	—	1	Stange	□ Stahl 2,70 m lg. —	14	178	Triesdorf	Bayerische Stsb.	27 qmm.
179	—	—	1	Stab	Stahl —	95	179	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Ring	Stahldraht —	18	180	Remscheid	„	
181	—	—	1	—	eis. Standbaum mit 2 Ketten	—	181	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
182	—	—	1	Bund	Stricke —	2	182	Cleve	K. E.-D. Köln	
183	—	—	1	Sack	Tuch u. Bretterstücke	27	183	Freiburg	Bayerische Stsb.	
184	—	—	1	Blechkessel	Vaseline —	25	184	Radolfzell	Badische Stsb.	
185	—	—	1	—	Vorlegebaum nebst 2 eis. Ketten	—	185	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit Januar 98.
186	—	—	1	—	defektes Wagendach	38	186	Aachen	K. E.-D. Köln	
187	—	—	10	—	Winkeleisen —	157	187	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
188	—	—	1	Kollo	Winkeleisen —	23	188	Dürenbach	Reichsbahn	
189	—	—	1	—	Zahnrad —	3	189	Thorn	K. E.-D. Bromberg	

Nachtrag.

1	A H C	1511	1	Kiste	Blechwaaren —	25	1	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
2	C J S	170	1	„	leer —	18	2	Essen Hptb.	„	
3	D R Gebr. Must	66925	1	Gestell	mar. Fische —	13	3	Ruhrort Rh.	„	
4	E S	255	1	—	Holzmodell —	50	4	Hattingen	„	
5	E S	253/54	2	Kisten	Holzmodelle —	129 38	5	Dortmund B. M.	„	
6	F L	—	1	—	halbe Kuppelspindel	—	6	Eilg.-A. Dortmund	„	
7	F S	5304	1	Kiste	Seife —	53	7	Dahlhausen Rhr.	„	
8	F S	525	1	Fass	Theer —	238	8	Wattenscheid	„	
9	K E	—	1	—	eis. Rohr —	30	9	Dortmund B. M.	„	
10	K Sch	743	1	Kiste	Eier —	50	10	Bochum Süd	„	
11	K K St B	—	1	—	Vorsatzbrett —	—	11	Essen Hptb.	„	bekl.: Neutitschein-Grotkow.
12	M	4056	1	Ballen	Leder —	113	12	„	„	
13	R E B	24	1	„	Seidenwaaren —	9	13	Duisburg	„	
14	Essen	36211	1	Wagen	Bandeisen —	—	14	Bochum Süd	„	
15	Essen	41304	1	„	Eisenerz —	—	15	Dortmund Süd	„	
16	—	—	1	Flasche	Säure —	75	16	Essen Hptb.	„	
17	—	—	1	—	Säureflasche leer —	13	17	„	„	
18	—	—	1	Sack	leere Säcke —	5	18	„	„	
19	—	—	1	Packet	Schlösser —	6	19	„	„	
20	—	—	1	Säckchen	Schrauben —	7	20	„	„	
21	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	85	21	Hörde	„	
22	—	—	2	Pack	Thürangeln —	1	22	Bochum Süd	„	
23	—	—	1	„	leere Säcke —	157	23	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
24	—	—	1	Bund	2 Gussstücke —	6,5	24	Duisburg	K. E.-D. Essen	
25	—	—	1	Sack	leere Säcke —	24	25	„	„	
26	—	—	1	Korbflasche	? —	69	26	„	„	
27	—	—	2	Pack	leere Säcke —	33	27	Herne	„	
28	—	—	1	„	Papier —	28	28	Oberhausen	„	
29	—	—	1	Sack	leere Säcke —	10	29	Langendreer Süd	„	
30	—	—	1	Korb	4 Ketten —	—	30	„	„	
31	—	—	1	Sack	Kleie —	35	31	Kupferdreh	„	
32	—	—	2	—	Bretter —	—	32	„	„	
33	—	—	1	Kiste	Cichorien —	19,5	33	Bruch	„	
34	—	—	1	—	alte Laterne —	—	34	Speldorf	„	
35	—	—	3	Kolli	Maschinentheile —	5	35	Emmerich	„	
36	—	—	1	—	Besen —	—	36	Wanne	„	
37	—	—	3	Paar	Stühle —	28	37	Gelsenkirchen	„	
38	—	—	2	—	Flacheisen —	150	38	Dortmund B. M.	„	
			1	—	Winkeleisen —	25				
39	—	—	3	—	Blecheimer mit Deckel	15	39	„	„	
40	—	—	1	—	Viehgitter —	—	40	Borken i/W.	„	
41	—	—	1	Korbflasche	leer —	10	41	Rauxel	„	*)

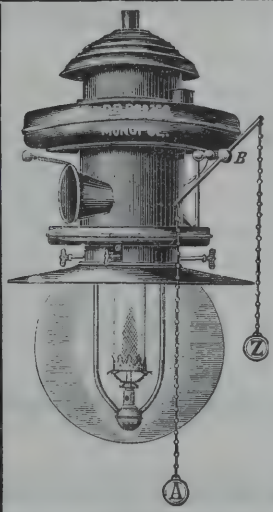
*) Flasche zerbrochen und am 3/2. auf der Strecke Rauxel-Herne gefunden.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:
Krümmungsmesser . . . . à ℳ 10.50
Universal-Handprofillehre . à ℳ 15.—
Hand-Ladelehre . . . . . à ℳ 90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen . . . . à ℳ 290.—
Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen.** — **Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.
Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a, **Aachen.**

Thieme's
Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.



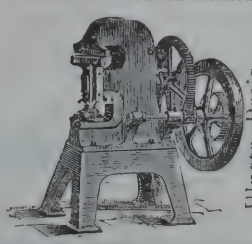
Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27
Fernspr. V. 1877.
Die Spiritusglühlicht-Lampe
„Monopol" D. R.-P. 88360
ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**
Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.
Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Kgl. Pr. silberne
Erdmann Kircheis, Aue i. S.
Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

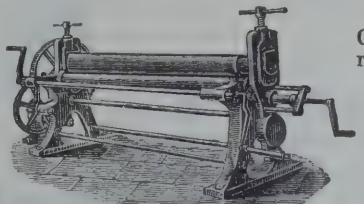
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Ein grosses Hüttenwerk des rhein.-westf. Bezirks sucht zur Leitung des gesammten Eisenbahnbetriebes einen energischen und erfahrenen

Vorsteher,

der sich über erfolgreiche Thätigkeit auf einem grossen Güterbahnhofe ausweisen kann.

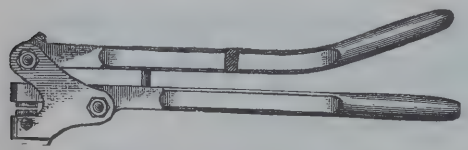
Offerten mit Angabe des Lebenslaufs, des Zeitpunktes, wann Eintritt erfolgen kann, und der Gehaltsansprüche, sowie unter Beifügung etwa vorhandener Zeugnisse sind unter **K. L.** an die Druckerei von H. S. Hermann, Berlin, Beuthstr. 8 zu richten.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Handgeschmiedete Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner,**

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten
1897 neumodellirten

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

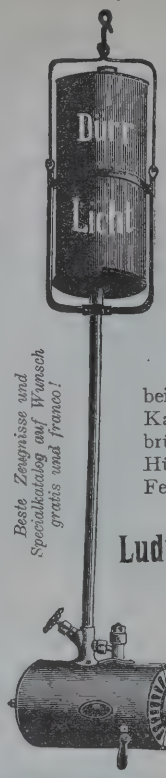
Dürr-Licht

ist das stärkste bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.



Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

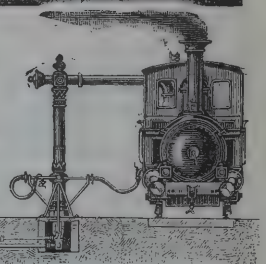
D. R. G. M. 70845

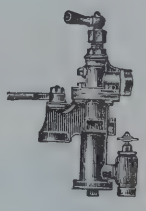
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Wasserstationen

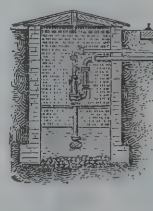
mit Pulsometer „Neuhaus"

oder Elevatorbetrieb





Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

Kosten-Anschläge, Skizzen etc. — gratis! —

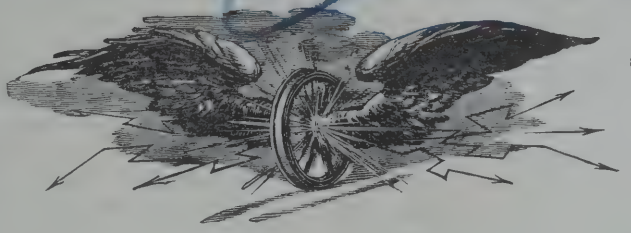
M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 21. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. März 1898.

Inhalt:

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.
Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen.
Die Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Eisenbahnunfall bei Eschede. — Eisenbahnbauten aus Anlass des zu erwartenden Herbstverkehrs. — Errichtung einer Eisenbahn-Betriebsinspektion in Bingen. — Güterbahnhof in Coburg. — Bestellung von Personenwagen. — Eröffnung der Strecke Stettin-Züllchow nebst Abzweig. — Lokalbahn Frankfurt a/M.-Offenbach vor 50 Jahren. — Einwirkung der preuss.-hess. Betriebsgemeinschaft auf die finanziellen Ergebnisse der bayer. Bahnen. — Wagenbestand d. bayerischen Staatsbahnen. — Umbau der Dresdner Bahnhöfe. — Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten im sächs. Eisenbahnbereich. — Nord-Süd-(Brenner) Expresszug. — Kosten für Herstellung künstlicher Wasserstrassen. — Deutsche Levantelinie. — Mittellandkanal. — Vereinigte Dampfschiffsverwaltungen für d. Bodensee und Rhein. — Personalnachricht.
Oesterreich-Ungarn: Raumdistanzfahren auf den österr. Bahnen. — Verkehr der österr. Bahnen. — Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich. — Holzausfuhr. — Südbahn. — Lokalbahn Laibach-Oberlaibach. — Dux-Bodenbacher E. — Pilsener Strassenbahn. — Prager Tramway. — Wiener elektr. Ausstellungslinien. — Bedingnisse für Eisenbahnbauten. — Klub österr. Eisenbahnbeamten. — Internat für Beamtensöhne der Kaschau-Oderberger E. — Eisenbahn Karlstadt-Knin. — Taschendiebe auf Eisenbahnen.
Vereins-Ausland: Entschädigung der Arbeiter für Unfälle im Betriebe in Italien. — Simplontunnel. — Pariser Stadtbahn. — Motorwagen- und Fahrradsteuer in Frankreich. — Nordamerikan. Eisenbahnfrachtverkehr. — Kongo-E. — Bahn Tientsin-Peking. — Bahnkonzession Tsinan-Johanfu.
Allgemeines: Eiserne Fahrbahnen für Landfuhrwerk auf Landstrassen. — Eine gefährliche Eisenbahnreise. — Ein Ausflug nach Kiaotschau.
Entscheidung des Appellationssenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts, Berechnung der Entschädigung für ein beim Eisenbahntransport beschädigtes Frachtgut betreffend.
Verein für Eisenbahnkunde.
Bücherschau:
Altes und Neues zur Flottenfrage.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Bei den neulichen Eisenbahndebatten im deutschen Reichstage ist von freisinniger Seite wieder einmal behauptet worden, das Staatsbahnsystem habe sich nicht bewährt. Es lohnt nicht, auf solche Klagen, die dieses Mal an die gehäuften Unfälle anknüpfen, näher einzugehen. Bei manchen Politikern sind sie ja der Ausfluss einer einmal vorgefassten Meinung, des prinzipiellen Manchesterthums, welches überhaupt keine oder möglichst geringe Einmischung des Staates in das „freie Spiel der Kräfte", zumal in das wirthschaftliche Leben, will. Diese schönen Theorien haben in den letzten Jahrzehnten unter dem harten Zwang der thatsächlichen Verhältnisse einigermaassen abgehaust, nicht blos bei uns. Der Staat hat doch etwas mehr zu thun als nur eine blosse Nachtwächterrolle zu spielen. Was speziell das Eisenbahnwesen anlangt, so kann man übrigens einfach konstatiren, dass thatsächlich im Laufe der 2 Jahrzehnte, seit in Preussen — später als in anderen deutschen Staaten — das Staatsbahnsystem zur Parole geworden, sich viele ursprüngliche Gegner dazu bekehrt oder damit abgefunden haben. Das ist bei den Parlamentsdebatten oft genug zu Tage getreten. Natürlich tauchen die alten prinzipiellen Bedenken zeitweilig um so mehr wieder auf, wenn aus äusseren Anlässen besondere Vorwürfe, sei es mit Recht oder mit Unrecht, erhoben werden können. So jetzt infolge der Unfälle und der damit in Zusammenhang gebrachten vermeintlichen zu starken finanziellen Ausschlachtung der preussischen Staatsbahnen. Da dürfen wir wohl zu Beginn der Besprechung, welche wir der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz widmen wollen, kurz daran erinnern, dass vor noch nicht langer Zeit auch die Schweiz einmal eine schlimme Unfallära durchmachte, welche grosse Beunruhigung gegenüber der Betriebssicherheit der Schweizerbahnen

hervorrief und sogar die Eidgenossenschaft zum staatlichen Einschreiten, zur Untersuchung der Situation der Bahnen und zur Auflage gewisser Verbesserungen veranlasste. Das war, wohl gemerkt, in der Schweiz unter der Herrschaft des Privatbahnsystems.

Schon eine ziemlich lange Reihe von Jahren dauern in der Schweiz die Bemühungen an, die Eisenbahnen auf den Bund, auf die Centralstaatsgewalt, zu übertragen. Der Sache stellten sich aber die verschiedenartigsten Schwierigkeiten gegenüber. Wäre die Eidgenossenschaft früher mit den richtigen Mitteln konsequent ans Werk gegangen, zu einer Zeit, wo die grossen Privatgesellschaften noch nicht eine so bedeutende Macht hatten und die weniger günstige Verkehrs- und Finanzlage der Bahnen die Verstaatlichung erleichterte und verbilligte, so könnte sie jetzt vielleicht schon auf ähnliche Erfolge wie die preussische Staatsbahnverwaltung zurückblicken. In Preussen fand Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre die Hauptaktion der Verstaatlichung zu einer Zeit wirthschaftlicher Depression statt. Die Aktien der grossen Gesellschaften notirten so niedrig, dass die Regierung verhältnissmässig sehr anständige Preise zahlen konnte und die Bahnen doch noch billig erwarb. So hatten z. B. die Aktien der rheinischen Bahn lange Zeit wenig über 100 notirt; die Verstaatlichungsrente entsprach aber einem Aktienkurs von über 160. In der Schweiz wurde indess die Zeit, wo die Bahnen billig hätten vom Staate erworben werden können, versäumt.

Vor allem stand der förderalistische Zug, der „Kantönligeist", der Uebertragung eines so grossen und wichtigen Gebietes an die Centralverwaltung entgegen. Dann fielen regionale, Partei- und materielle Interessen ins Gewicht. Im ganzen war die (welsche) Westschweiz gegen die Verstaatlichung, sodann überhaupt die katholische und die konservative Partei. Natürlich sträubten sich auch die Eisenbahngesellschaften selbst, ihre einflussreichen Leiter und ihr grosser Anhang, gegen den Verkauf, insofern für sie ein Gewinn kaum daraus zu erwarten war. Andererseits empfand man es in der Schweiz, nicht ganz mit Unrecht, als eine Anomalie und als nicht unbedenklich, dass ein grosser Theil der Aktien und somit vielleicht die Verfügungsgewalt über die schweizerischen Eisenbahnen in ausländischen Händen lag. So wirkte auch die nativistische Parole nicht unbedeutend: „Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk".

Jedoch sind frühere Verstaatlichungsversuche völlig gescheitert. Mit der schweizerischen Centralbahn war man schon einmal nahe am Ziel; da wurde das Abkommen 1891 durch die Volksabstimmung verworfen, durch die letzte Instanz, welche in der Schweiz über der Regierung und den gesetzgebenden Körperschaften steht. Dieses sogenannte „Referendum" muss über jedes Bundesgesetz stattfinden, wenn mindestens 30 000 schweizer Bürger es verlangen. Weitere Maassnahmen der Centralregierung, um innerhalb der einzelnen Gesellschaften durch Erwerb grosser Posten von Aktien zu grösserem Einfluss und schliesslich zur Herrschaft zu gelangen — speziell bei der Jura-Simplonbahn beschritt man diesen Weg —, führten auch nicht recht zum Ziel. Erst vor einigen Jahren wurde die Sache wieder energisch in die Hand genommen und die Verstaatlichung systematisch vorbereitet. Zunächst schuf man das Stimmrechtsgesetz, welches dem schweizer Bund und den einzelnen Kantonen grösseren Einfluss in den Generalversammlungen verschaffen, die Macht der Grossaktionäre und der Börsenspekulation beschränken sollten. Nur Namensaktien, nicht Inhaberaktien bleiben stimmberechtigt. Dann folgte das Rechnungsgesetz. Es wollte bestimmte Normen und Interpretationen aufstellen zur Erleichterung des konzessionsmässigen Rückkaufs der Bahnen, über Berechnung des Reingewinns, den Erneuerungsfonds, das Forum für Streitigkeiten usw. In den Aktionärkreisen machten beide Gesetze begreiflicherweise böses Blut. Namentlich das Rechnungsgesetz erschien nicht nur zu dem Zwecke gemacht, rechnerische Schwierigkeiten zu lösen, sondern auch durch seine Bestimmungen dem Bund den Rückkauf der Bahnen zu verbilligen. Eine je grössere Dotirung des Erneuerungsfonds z. B. und je mehr Betriebsanlagen vorgeschrieben werden, desto mehr schmälert sich natürlich der Reingewinn und damit der Kaufpreis. Einzelne Gesetzesbestimmungen konnten allerdings als mit den konzessionsmässig den Gesellschaften zugestandenen Rechten kaum vereinbar angesehen werden. Die am meisten angefochtenen wurden aus dem Entwurf beseitigt oder gemässigt, im übrigen hat sich auch die Börse allmählich über das Gesetz beruhigt. Anfänglich war sogar diplomatische Intervention der deutschen Reichsregierung verlangt worden. Andererseits sah man in der Schweiz es überhaupt als einen Missstand an, dass die Aktien der Schweizerbahnen ein hervorragendes Objekt der internationalen Spekulation bildeten. Während das Gesetz noch in der Schwebe war, hatte sich sogar eine weitverbreitete Bewegung gebildet, die überhaupt auf die Konzessionen und Verträge keinen oder so wenig wie möglich Rücksicht nehmen und die Eisenbahnen einfach auf dem Wege der „Expropriation", d. h. der einseitigen Bestimmungen des Rückkaufs durch den Bund, für denselben erwerben wollte. Diese radikalen Tendenzen drangen glücklicherweise nicht durch.

Indessen hat der Bundesrath in seiner kürzlich ergangenen Antwort auf die Rekursschrift der Centralbahn sich doch auf den Standpunkt gestellt, dass die Konzessionen in ihrem ganzen Inhalt kein Vertrag, sondern Akte der Staatshoheit seien. Der Staat wäre daher befugt, auf dem Wege der Gesetzgebung die Bestimmungen der Konzessionen einseitig zu ändern, wenn dies im öffentlichen Interesse für nöthig befunden werde. Das scheint denn doch eine bedenklich weite Auslegung, der sich das schweizerische Bundesgericht kaum anschliessen dürfte. Denn sonst könnte ja einfach der Kaufpreis statt des in den Konzessionen garantirten 25 fachen Reinertrags „im öffentlichen Interesse" um ein Drittel oder die Hälfte herabgesetzt werden! Bei den früheren Verhandlungen, wo die Meinungen getheilt waren, hatte u. a. Bundesanwalt Scherb erklärt, dass nach seiner Ansicht das Bundesgericht bei Festsetzung der Grundsätze für den konzessionsmässigen Reinertrag und das Anlagekapital nicht an das Rechnungsgesetz gebunden sei, dass der Gesetzgeber „Bestimmungen der Konzessionen, die eine materielle Tragweite haben, nicht durch ein späteres Gesetz aufheben oder ändern könne." Jetzt wird in der Erklärung des Bundesraths gesagt, da das Rechnungsgesetz für die Ermittelung der Rückkaufswerthe neben und mit den Konzessionsbestimmungen maassgebend und verbindlich sei, so komme ihm naturgemäss auch rückwirkende Kraft und Bedeutung zu. Das würde besonders betreffs der stärkeren Dotirung des Erneuerungsfonds, welche das Gesetz verlangt, ins Gewicht fallen.

Dem Stimmrechts- und dem Rechnungsgesetz folgte schliesslich das eigentliche Verstaatlichungsgesetz („Gesetz, betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und betreffend Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen"). Dieses Gesetz ist nach vielen Schwierigkeiten, wie schon gemeldet, am 20. Februar mit unerwartet grosser Mehrheit in der Volksabstimmung genehmigt worden. Es betrifft sämmtliche 5 Hauptbahnen der Schweiz, die Nordostbahn, Centralbahn, Jura-Simplonbahn, vereinigten Schweizerbahnen und Gotthardbahn, im ganzen ein Netz von 2748 km. Die Zeitpunkte für die Anmeldung der Kündigung sind verschieden; für einzelne Linien der Nordostbahn musste sie bereits 5 Tage nach der Abstimmung erfolgen, am spätesten für die Gotthardbahn vor dem 1. Mai 1904. Der thatsächliche Uebergang an den Bund hat vertragsmässig einzutreten bei der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn, den vereinigten Schweizerbahnen und den meisten Linien der Nordostbahn auf den 1. Mai 1903 und bei der Gotthardbahn auf 1. Mai 1909. Bei der Gotthard-

bahn sind übrigens noch besondere Abmachungen mit den Subventionsstaaten Deutschland und Italien nothwendig, welche bekanntlich einen Gewinnantheil haben, wenn die Dividende über 7 % steigt, was thatsächlich in geringem Umfang schon vorgekommen ist.

Während bei den anderen 4 Gesellschaften das ganze Bahnnetz als einheitlicher Rückkaufsgegenstand behandelt wird, hat mit der Nordostbahn keine Verständigung über die Zusammenlegung der einzelnen Strecken stattfinden können. Danach hat der Bundesrath der Nordostbahn vorerst nur etwa $^2/_3$ der Linien, und zwar die werthvollsten, zur Verstaatlichung gekündigt, weil nach seiner Annahme die gleichzeitige Verstaatlichung des ganzen Netzes eine ganz enorme Ueberzahlung zur Folge gehabt hätte. Doch hat der Bundesrath von der früher angedrohten schroffen Maassnahme der Zwangszusammenlegung der Konzessionen Umgang genommen. Wegen der ihr verbleibenden, nicht genügend selbständig haltbaren Linien wird sich wohl oder übel die Nordostbahn mit dem Bund verständigen müssen. Die Botschaft des Bundesraths hatte den Durchschnittsreinertrag dieser Bahn einschliesslich der Gemeinschaftslinien für die Jahre 1886—1895 mit nur 9 239 176 Frcs. berechnet, die Aufstellung der Gesellschaft selbst dagegen beziffert schon aus den Abschlüssen von 1888—1895 das Durchschnittserträgniss auf 10 365 832 Frcs. für die eigenen Linien allein, hierzu für Brugg-Basel 554 447 Frcs. und für Koblenz-Stein 76 493 Frcs.

Die Entschädigungssumme soll vertragsmässig den 25 fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrags der 10 Jahre, die der Kündigung vorangehen, mindestens aber die Summe des ursprünglichen Anlagekapitals oder der nachgewiesenen Anlagekosten betragen. Bei der Gotthardbahn ist der Betrag der Staatssubventionen abzuziehen. Der Bundesrath hat berechnet, nur die Centralbahn, die vereinigten Schweizerbahnen und die Gotthardbahn seien nach dem günstigeren Reinertrag zu entschädigen, dagegen Jura-Simplon- und Nordostbahn nach dem Anlagekapital. Trotz Rechnungsgesetz herrscht nun vorerst noch starker Streit zwischen den Gesellschaften und dem Bunde über die Berechnung des Reinertrags und Anlagekapitals, über die Erneuerungsfonds und über den Begriff des „vollkommen befriedigenden Zustandes", in welchem die Bahnen abgetreten werden sollen. Nach der Berechnung des Bundesraths würden die Rückkaufsentschädigungen, nach Abzug von rund 74 500 000 Francs für „materiellen Minderwerth des Rückkaufsgegenstandes" (Abnutzung usw.), zusammen 964 400 000 Frcs. betragen; inklusive seines Antheils an den Ergänzungsanlagen usw. hätte der Bund 1 022 000 000 Frcs. zu beschaffen. Davon entfallen 678 000 000 Frcs. auf das Obligationenkapital und 344 000 000 Frcs. auf das Aktienkapital. Die Gesellschaften schätzen natürlich den Werth ihrer Bahnen wesentlich höher. Ihre Forderungen sind noch nicht alle genau bekannt. Bundesrath Droz, ein Führer der Rückkaufsgegner, hat berechnet, der Bund werde mindestens 150 000 000 Francs allein beim Anlagekapital zulegen müssen. Aus dem Lager der Rückkaufsgegner suchte man das Volk mit der Behauptung abzuschrecken, es würde nicht weniger als 300 000 000 Francs über die Schätzung des Bundesraths hinauszuzahlen sein. Das kompetente Bundesgericht wird schliesslich alle diese Streitfragen zu entscheiden haben. Doch ist anzunehmen, dass es nicht zu einem Rattenkönig von Prozessen kommt, von dem während der Abstimmungszeit so viel die Rede war. Das Bundesgericht dürfte je ein grundsätzliches Urtheil fällen, welches dann auch für die entsprechenden anderen Fälle maassgebend wird. So vornehmlich betreffs des Rekurses der Centralbahn gegen die Grundsätze, nach denen der Bundesrath die Begriffe Anlagekapital und Reinertrag überhaupt behandelt wissen will.

Die Gegner der Verstaatlichung suchten mit dem grossen finanziellen Risiko und der „Milliardenschuld", welche die kleine Schweiz dabei auf sich nähme, zu schrecken. So wurde in einem angesehenen Berner Blatt mit krassen Farben geschildert, wie ungeheuer eine Milliarde sei. Ein Appell an die Landwirthe führte aus, wenn man das gesammte Gross- und Kleinvieh der Schweiz mit der ganzen Jahresproduktion an Käse verkaufe, so ergäbe das mit 500 000 000 Frcs. erst die Hälfte des Geldes, welches man für die Eisenbahnen bezahlen solle. In Wirklichkeit dürfte sich weder die Geldbeschaffung, noch das finanzielle Wagniss für die Eidgenossenschaft bedenklich gestalten. Die Obligationen, welche die Hauptsumme ausmachen und grösstentheils im Inlande untergebracht sind, werden einfach in Staatspapiere konvertirt und auch für einen beträchtlichen Theil der Aktien Rententitel ausgegeben werden können, sodass von einer Milliardenanleihe keine Rede sein kann. Die Schweizerbahnen haben sich seit einer längeren Reihe von Jahren steigender Prosperität erfreut und durch das weitere natürliche Anwachsen des Verkehrs ist auch für die Zukunft eine gute Rente wahrscheinlich. Dass die Bundesregierung sich auf weitgehende Reformen, besonders betreffs Verbilligung der Fahrpreise, vorerst nicht einlassen wird, darf man aus der Botschaft des Bundesraths schliessen, welche in dieser Beziehung sich sehr zurückhaltend äussert. Es ist begreiflich, dass die Freunde der Verstaatlichung auch mit der Aussicht, dass in den Händen des Staats die Eisenbahnen mehr als Wohlfahrtsanstalt und weniger als Erwerbsquelle betrieben werden würden, Stimmung dafür zu machen suchten; es ist aber ebenso begreiflich, wenn der Bund vorsichtig nicht alsbald zu Experimenten greift, welche die Rente auch nur vorübergehend erheblich schmälern könnten. Nach dieser Richtung dürften also sanguinische Hoffnungen wohl enttäuscht werden.

In der Schweiz wird der Eisenbahnverstaatlichung fast noch grössere politische als wirthschaftliche Bedeutung zugeschrieben. Sie bezeichnet einen Sieg des einheitlichen Staatsgedankens gegenüber dem Kantonsföderalismus und sonach zweifellos eine Kräftigung des ganzen schweizerischen Staatswesens. Die unerwartet grosse Zweidrittelmehrheit bei der Volksabstimmung, zu der auch ein Theil der ultramontanen Stimmen gehörte, darf sonach als ein gutes Zeichen gelten. Auf konservativer gegnerischer Seite wird nun behauptet, die derzeit in der Schweiz dominirende fortschrittliche und radikalliberale Partei treibe mit der Eisenbahnverstaatlichung dem Sozialismus in die Arme, und die Sozialdemokraten, welche für den Ankauf gestimmt haben, stossen in dasselbe Horn. So schrieb der Basler „Vorwärts": „Zehntausende, welche keiner Partei zugezählt werden können und die sonst nicht von ihrem Stimmrecht Gebrauch zu machen pflegen, hat der ebenso sehr nationale, wie demokratische und sozialistische Gedanke der Bahnverstaatlichung auf die Beine gebracht . . . Uns Sozialdemokraten aber geziemt es, jetzt um so energischer für die Demokratisirung unserer eidgenössischen Institutionen zu wirken." Und die Berner „Tagwacht" meint noch siegesgewisser: „Wir können sehr zufrieden sein, hat doch der offizielle Freisinn u n s e r e Sache besorgt. Alle die Argumente, die für die Eisenbahnverstaatlichung ins Feld geführt worden sind, gelten für jede Verstaatlichung." Die Reihe, so prophezeit man sogar, komme nun an das Getreidemonopol. Wir halten solche sozialistische Hoffnungen und Befürchtungen für weitaus übertrieben. Hat man jemals ernstlich etwas darüber vernommen, dass die Eisenbahnverstaatlichung in Preussen, die seit 20 Jahren den grössten Staatsbetrieb der Welt geschaffen, die Sozialdemokratie gefördert und grossgezogen hätte? Im Gegentheil konnte bei uns die sozialdemokratische Propaganda in dem grossen Heere der Eisenbahnangestellten mehr zurückgehalten werden, als in anderen Arbeiterkreisen. Wir sind überzeugt, dass man alles in allem der Schweiz zu der Eisenbahnverstaatlichung gratuliren kann. Nur bleibt zu erwarten, dass schliesslich bei der Entschädigung jedem billigen Anspruch Rechnung getragen werde.

O. B.

Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen.

Neue höhere Gesichtspunkte entwickelt zu der alten aber noch lange nicht erledigten Streitfrage der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in Cassel, Herr Ulrich, in einem Vortrage, den er auf Wunsch des Vorstandes der schlesischen Landwirthschaftskammer am 21. Januar in Breslau gehalten hat. Auch wer den bekannten Standpunkt dieses „Eisenbahners“ nicht theilt oder wer vor seinen Konsequenzen und Forderungen zurückschreckt, wird einräumen müssen, was er in seinem kurzen Vorwort sagt, dass die wichtigen und brennenden Fragen, die dabei in Betracht kommen, gar nicht oft genug und eingehend erörtert werden können. Scharf geschliffen sind Ulrich's Waffen und temperamentvoll führt er den Kampf. Nicht leicht wird seinen Gegnern die Abwehr sein. Ulrich's neue Darstellung ist zunächst geeignet, die Bedeutung der Eisenbahnen als nationales Verkehrsmittel in ein helleres Licht zu rücken, aber sie wird voraussichtlich auch von nachhaltigem Einfluss sein auf die Stellung der öffentlichen Meinung und der maassgebenden Kreise.

Nachstehend ein gedrängter Auszug aus dem Vortrage, der unter dem Titel: „Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik“ in Buchform (Leipzig bei Duncker & Humblot, 48 Seiten, Preis 1 ℳ) demnächst erscheint.

In den Konkurrenzverhältnissen zwischen Land-, Fluss- und Seewegen haben zu allen Zeiten Verschiebungen stattgefunden. Man bevorzugte stets denjenigen Weg, der die grösseren Vortheile bot, der am leichtesten und raschesten zu befahren war, der sich am billigsten stellte und der als der sicherste erschien, was in früheren Zeiten nicht selten ausschlaggebend war. Auch nach der Auffindung der Dampfkraft zeigten sich solche Verschiebungen. Bis um die Mitte des Jahrhunderts schien es, wie Ulrich zutreffend hervorhebt, als ob die Binnenschifffahrt allmählich zum Erliegen kommen, als ob der gesammte Personen- und Güterverkehr auf die Eisenbahnen übergehen würde, obwohl das Dampfschiff 20 Jahre früher als die Lokomotive da war. Seit etwa 30 Jahren trat indessen wieder ein entschiedener Umschwung zu gunsten des Binnenschifffahrtsverkehrs ein. Ulrich macht darüber nähere Angaben. Namentlich auf den grossen Strömen entwickelte sich der Verkehr in erstaunlichem Maasse. Auf dem unteren Rhein steigerte er sich seit 1873 um das Dreieinhalbfache, auf der Elbe annähernd um das Sechsfache. Nach der deutschen Reichsstatistik betrug der gesammte Verkehr der deutschen Wasserstrassen im Jahre 1873 9 541 000 t, im Jahre 1895 dagegen 34 277 000 t, was eine Zunahme von rund 350 % ausmacht. Eine solche Steigerung hatten die deutschen Eisenbahnen bei ihrem Güterverkehr nicht aufzuweisen, denn sie beförderten im Jahre 1873 120 000 000 t, im Jahre 1895 248 000 000 t, zeigten also nur eine Zunahme von rund 107 %, obwohl sich das deutsche Eisenbahnnetz in dieser Zeit von 23 890 km auf 45 261 km, also um fast 100 % vergrössert hatte.

Nach einer Berechnung von Sympher in seiner Schrift „Der Verkehr auf deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1875 und 1885“ wurden 1875 hier 290 000 tkm auf das Kilometer befördert gegen 410 000 tkm auf das Kilometer Eisenbahn, dagegen 1885 480 000 tkm auf das Kilometer Wasserstrassen gegen 450 000 tkm auf das Kilometer Eisenbahn. Für 1891 berechnet Kurs („Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik“ 1895) 556 000 tkm auf das Kilometer Wasserstrassen gegen 534 000 tkm auf das Kilometer Eisenbahn. Die durchschnittliche Länge der Beförderung einer Tonne hat sich gleichfalls zu Gunsten des Wasserverkehrs entwickelt, sie betrug auf den Eisenbahnen 1875 125 km, 1885 166 km; bei den Wasserstrassen 1875 280 km, 1885 350 km.

Ulrich untersucht nunmehr die Ursachen dieser ausserordentlichen Verkehrsentwickelung auf den Wasserstrassen, die sich hauptsächlich auf dem Rhein und der Elbe vollzog. Diese Ursachen waren zum Theil technischer, zum Theil finanzpolitischer Natur.

Die Beförderung auf den Binnenwasserstrassen wurde beständig billiger, schneller, sicherer und regelmässiger infolge der Verbesserung des Fahrwassers, der Flusshäfen, der Umlade- und Umschlagvorrichtungen usw. Insbesondere ermöglichte die Vertiefung des Fahrwassers den Verkehr immer grösserer und tiefer gehender Schiffe und hierdurch eine erhebliche Verbilligung der Frachten.

Dazu kam, dass diese technischen Verbesserungen zum grössten Theil durch Staat und Gemeinde ohne Kosten für die Schifffahrt erfolgten. Ausserdem wurden die früheren Abgaben auf den Binnenwasserstrassen aufgehoben. Ulrich geht auf die geschichtliche Entwickelung der Schifffahrtsabgaben näher ein und bezeichnet als Umstände, welche schliesslich zu ihrer Aufhebung führten, einmal den wachsenden Wettbewerb der Eisenbahnen und sodann die manchersterlichen Anschauungen, die aus England kamen, in Deutschland aber weit extremer als dort durchgeführt wurden. Denn in England überliess man die Kosten der Herstellung, Verbesserung und Unterhaltung von Verkehrswegen den Interessenten, während sie in Deutschland dem Staate d. h. der Gesammtheit der Steuerzahler aufgebürdet wurden. In Deutschland stellte man die Freiheit der Wasserstrassen von Abgaben als eine nothwendige Konsequenz der Freihandelsgrundsätze hin und begründete die Uebernahme der Kosten durch den Staat mit der angeblichen Gemeinnützigkeit der Wasserstrassen. Wie sich zuletzt bei dem Schiffskanal von Liverpool nach Manchester gezeigt hat, der auf Aktien und mit Beiträgen der Interessenten gebaut wurde, annähernd 330 000 000 ℳ gekostet hat und nicht einmal die Betriebs- und Unterhaltungskosten einbringt, trifft in England das Fehlschlagen solcher Unternehmungen die Interessenten, während in Deutschland der Staat dafür eintreten und alle möglichen und unmöglichen Kanalprojekte ausführen soll. Unter dem Einfluss der Freihandelslehre erfolgte Ende der sechziger Jahre in Deutschland die Befreiung von allen Schifffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstrassen durch Art. 54 der Reichsverfassung. Nicht genug damit, beanspruchten und erhielten die Schifffahrtsinteressenten Gebührenfreiheit auch für solche Anlagen und Einrichtungen, die von Staat, Provinz, Gemeinde usw. mit grossen Kosten zum Besten des Schifffahrtsverkehrs angelegt wurden, wie Häfen, Umladegleise, Schleusen usw., ja sogar auf Kanälen und kanalisirten Flüssen. Wo solche Gebühren noch erhoben werden, sind sie meist so gering bemessen, dass nicht einmal die Unterhaltungskosten gedeckt werden. Von einer ausreichenden Verzinsung des Anlagekapitals ist nirgends die Rede.

Thatsächlich werden in Deutschland seit 30 Jahren die Staatswasserstrassen unentgeltlich dargeboten. Ulrich berechnet die finanziellen Opfer, die Preussen allein für die Regulirung und Unterhaltung der grossen und kleinen Ströme in der Zeit von 1880 bis 1890 gebracht hat, auf 183 106 000 ℳ. Ausserdem hat Preussen in dieser Zeit für die Herstellung künstlicher Wasserstrassen, für den Nord-Ostseekanal und Oder-Spreekanal, für die Regulirung der Oder und Spree, für den Kanal Dortmund-Emshäfen, für Weichselbauten usw. weitere 180 000 000 ℳ aufgewendet, alles in allem einschliesslich der Personalkosten der Wasserbauverwaltung im Durchschnitt jährlich 38 000 000 ℳ, während die durchschnittlichen Jahreseinnahmen der sämmtlichen deutschen Wasserstrassen in dieser Zeit nur 2 000 000 ℳ betrugen. Demnach hat Preussen für seine Wasserstrassen in dem Jahrzehnt von 1880 bis 1890 jährlich 36 000 000 ℳ verausgabt.

Wie anders sind dagegen die Grundsätze, nach denen die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen gehandhabt wird! Die Staatseisenbahnen, sagt Ulrich, haben nicht nur ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie die Verzinsung und Amortisation ihres Anlagekapitals aufzubringen, sondern darüber hinaus noch sehr beträchtliche Beträge, welche für allgemeine Staatszwecke Verwendung finden. Es werden ferner an sie vom

Reich (Post, Zollverwaltung, Militärverwaltung) sehr weitgehende Anforderungen gestellt, welche viele Millionen Mark jährlich kosten. In den Jahren 1882/83 bis 1896/97 haben die preussischen Staatsbahnen nach Abzug ihrer Ausgaben sowie der zur Verzinsung und $^3/_4$ prozentigen Tilgung der Staatseisenbahnkapitalschuld erforderlichen Beträge einen Reinüberschuss von 1 290 000 000 ℳ ergeben, welcher mit Ausnahme von 40 000 000 ℳ, die für besondere Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung ausgegeben wurden, für allgemeine Bedürfnisse des Staates Verwendung gefunden hat. Diesen Ueberschuss, der von den Benützern der Staatseisenbahnen gezahlt worden ist, nennt Ulrich eine Verkehrssteuer.

So erklärt Ulrich das Uebergewicht namentlich der natürlichen Wasserstrassen über die Eisenbahnen und die Thatsache, dass sie im Wege des Wettbewerbes einen grossen Theil des Verkehrs von den Eisenbahnen abgelenkt haben. In den Kreisen der Schifffahrtsinteressenten und der Freihändler leugnet man die Konkurrenz zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen und spricht von der „Harmonie der Interessen“ in der Verkehrstheilung zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen, indem erstere lediglich die geringwerthigen Massengüter befördern. Indessen angesichts der Thatsache, dass grade hochwerthige Güter, wie Getreide, Zucker, Petroleum und Stückgüter in grossen Mengen auf den Wasserstrassen, minderwerthige Güter, wie Kohlen, Erze, Steine, Holz, auf den konkurrirenden Eisenbahnen verfrachtet werden, erklärt Ulrich solche Behauptung als auf Täuschung berechnet und noch nachdrücklicher lehnt er die Meinung ab, als ob die preussischen Staatsbahnen den Wasserstrassen eine ungerechtfertigte und unbillige Konkurrenz machten. Das wirksamste Mittel der Konkurrenz sei die Herabsetzung der Frachten und da hätten die deutschen Wasserstrassen, insbesondere die natürlichen, die Frachten der Eisenbahnen um das Mehrfache überboten. Auf den künstlichen Wasserstrassen betragen die durchschnittlichen Frachten 1 bis 2 ₰ für das Tonnenkilometer, oft darunter, bei den natürlichen Wasserstrassen 0,5 bis 1,5 ₰, bei den Eisenbahnen dagegen die regelmässigen Tarifsätze für Güter zwischen 22 bis zu 2,2 ₰ das Tonnenkilometer. Daneben bestehen allerdings noch ermässigte Ausnahmetarife, die aber nicht unter 1,2 ₰ heruntergehen. Dazu kommt, dass die Eisenbahnfrachten gleichmässig für alle Verfrachter gelten, während die Wasserfrachten von Fall zu Fall mit den einzelnen Verfrachtern je nach Konjunktur und Konkurrenz vereinbart werden und häufig geheim bleiben. Auch dadurch wird die Konkurrenz der Eisenbahnen erschwert. Selbst der Direktor der sächsisch-böhmischen Elbeschifffahrtsgesellschaft „Kette“ hat zugegeben, dass jene Beförderungspreise dem Wasserwege fast alle Frachten sichern, die sich längs der Elbe bewegen, und dass die Eisenbahnen nur da den Wettbewerb aufnehmen können, wo die Güter einen langen Landweg bis zu den Flusshäfen haben.

Ulrich bedauert, dass die preussischen Staatsbahnen sich seit 20 Jahren ein Stück Verkehr nach dem andern von der Binnenschifffahrt abnehmen liessen, ohne sich zur Wehr zu setzen. Von einer unbilligen Konkurrenz der Eisenbahnen könne keine Rede sein. Ulrich weist die Auffassung zurück, dass alle Transporte, soweit Wasserstrassen vorhanden sind, den Wasserstrassen gehören, und dass nicht nur jede Vertheidigungsmaassregel der Eisenbahnen gegen die immer weitergehenden Transportentziehungen seitens der Wasserstrassen unzulässig sei, sondern dass auch jede allgemeine oder aus ganz anderen Gründen erfolgte Tarifermässigung der Eisenbahnen, welche geeignet ist, den Wasserstrassen das weitere Wegnehmen des Verkehrs zu erschweren, als Konkurrenzmaassregel angesehen werden müsse. Gewisse Tarifermässigungen der Eisenbahnen für Rohstoffe, insbesondere für wichtige Ausfuhrgüter und in Deutschland nicht vorkommende Einfuhrgüter zu Gunsten der deutschen Nordseehäfen waren nothwendig, damit diese Häfen nicht in dem Wettbewerb mit den durch die niedrigen Rheinfrachten ausserordentlich begünstigten niederländischen und belgischen Häfen ganz unterliegen. Wollte man dem Verlangen der Schifffahrtsinteressenten nachgeben und den Flusshäfen dieselben Ermässigungen gewähren, so würde der wichtige Zweck dieser Ermässigungen vereitelt werden. Ausserdem können die Eisenbahnen die Ermässigungen, die sie auf lange Strecken nach den Seehäfen gewähren, unmöglich auf den kurzen Strecken nach den Flusshäfen bewilligen und selbst ihren Verkehr auf den konkurrirenden Wasserweg ablenken. Solche und andere Zumuthungen weist Ulrich zurück, weil sie die Einnahmen aus dem Verkehr der Staatskasse entziehen und die unersättlichen Taschen der Schifffahrtsinteressenten füllen würden.

(Schluss folgt.)

Die Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.

Von **Schwabe**, Geh. Regierungsrath a. D.

Nach dem Jahresbericht über die Entwickelung der Schutzgebiete im Jahre 1896/97 hatte sich die Usambarabahn auf der 43 km langen Strecke Tanga-Muhesa bereits im Herbst 1896 eines verhältnissmässig sehr regen Personen- und Güterverkehrs zu erfreuen und erzielte Einnahmen, die zwar die Betriebsausgaben noch lange nicht deckten, aber doch hoffen liessen, dass bei der zu erwartenden Vermehrung der Plantagenanlagen in Bondei, Handei und Westusambara sich nach der Verlängerung der Bahn bis Korogwe der Betrieb in absehbarer Zeit rentiren würde. Die im November und Dezember 1896 eingetretenen gewaltigen Regengüsse, welche die Bahn an vielen Stellen derartig beschädigten, dass der Gesellschaft, abgesehen von dem Einnahmeausfall während der fast 4 Monate dauernden Verkehrsunterbrechung, ein Schaden von nahezu 50 000 Rupien erwuchs, sowie die im April und Mai 1897 durch anhaltende Regengüsse von neuem an vielen Stellen eingetretene Ueberfluthung und Zerstörung der Bahnanlagen haben jedoch die Mittel der Bahngesellschaft vollständig erschöpft, so dass das Reich, um die Bahn nicht vollständig verfallen zu lassen, in die Nothlage versetzt worden ist, zur vorläufigen Sicherstellung des Betriebes der Usambaraeisenbahn einen einmaligen Jahresbetrag von 72 000 ℳ zu fordern, welcher vom Reichstage auch bewilligt worden ist. Hierbei erklärte der Vertreter der Kolonialabtheilung, dass in betreff der Weiterführung der Bahn technische Vorbereitungen im Gange seien, nach deren Abschluss dem Reichstage eine Vorlage zugehen würde. Wenn es hiernach nicht ausgeschlossen ist, dass das Reich die Usambarabahn übernimmt und aus Reichsmitteln zunächst wenigstens bis zu dem bisher angenommenen Endpunkt Korogwe weiterführt, so erscheint dagegen nach den Debatten im Reichstage die Verwirklichung der ostafrikanischen Centralbahn von der Küste zu den Seen zur Zeit vollständig aussichtslos.

Dessenungeachtet dürfte es sich empfehlen, auf dieses Projekt näher einzugehen, da die Verkehrs- und technischen Verhältnisse desselben noch viel zu wenig geklärt sind und es jedenfalls von grossem Werth sein würde, sich über die Wahl der Linie in den Hauptpunkten schlüssig zu machen. Es würde dann auch von Vortheil sein, der gewählten Linie folgend nach und nach eine Strasse anzulegen, welche später als Unterbau für die anzulegende Bahn benutzt werden könnte.

Was zunächst die besonders in Betracht zu ziehende Ausfuhr von Deutsch-Ostafrika betrifft, so betrug im Jahre 1896 nach dem Kolonialhandelsadressbuch:

die Gesammtausfuhr	4 387 197	ℳ.
und zwar Hamburgs Handel allein	1 048 080	„

Unter den Ausfuhrartikeln stehen voran:

Elfenbein im Betrage von	1 793 339	ℳ.
Kautschuk „ „ „	950 870	„
Kopra und Kokosnüsse „ „ „	204 294	„
Kopal „ „ „	185 736	„

Dagegen betrug im Jahre 1896:

die Gesammteinfuhr	9 233 406	ℳ.
davon Hamburgs Handel allein	1 331 460	„

Die Haupteinfuhrartikel sind:

Gewebe, Manufakturwaaren	4 476 545	ℳ.
Reis	828 776	„
Verzehrungsgegenstände	816 593	„
Wein, Bier, Spirituosen	504 493	„
Reise- und Passagiereffekten	250 098	„
Petroleum	230 887	„
Instrumente und Maschinen	220 020	„

In betreff der technischen Verhältnisse des Centralbahnprojektes gibt ein von dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Bernhard, dem früheren zeitweisen Bauleiter der Usambarabahn, gehaltener, in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ veröffentlichter Vortrag interessante Aufschlüsse über die Längen- und Höhenverhältnisse der 3 hierbei vorzugsweise in Betracht kommenden Linien:

1. Die englische, bereits im Bau begriffene Ugandaeisenbahn Mombas-Viktoria-Njansasee.
   Länge 1 057 km.
   Grösste Erhebung von 2 600 m über dem Meere bei Man, 257 km vom Viktoria-Njansa (1 200 m Meereshöhe) entfernt.
2. Die nördliche deutsche Linie Tanga-Muhesa-Korogwe-Viktoria-Njansasee.
   Länge rund 800 km.
   Grösste Erhebung von 2 000 m über dem Meere auf dem Massaiplateau.
3. Die mittlere deutsche Linie Dar-es-Salaam-Mpapwa-Kilimatinde-Tabora-Tanganykasee (900 m Meereshöhe).
   Gesammtlänge 1 468 km.
   Grösste Erhebung von 1 300—1 400 m über dem Meere bei Kilimatinde, rund 800 km von der Küste entfernt.

Obgleich hiernach die unter 2. genannte nördliche deutsche Linie bei ihrer um 668 km geringeren Länge den Vorzug vor der mittleren deutschen Linie zu verdienen scheint, so kann doch von diesen beiden Linien die erstere — die Verlängerung der Usambaraeisenbahn bis zum Viktoria-Njansa — wohl kaum in Betracht kommen, da dieselbe, abgesehen von den ungünstigen Steigungsverhältnissen zwischen der Massaisteppe und dem Massaiplateau, zu nahe an der Grenze des Schutzgebietes entlang führt, und gegen den Wettbewerb der in geringer Entfernung von der Grenze und parallel mit derselben entlang führenden englischen Ugandaeisenbahn nicht aufkommen würde. Nach den bis jetzt erfolgten Aufschlüssen des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes wird daher die unter 3. genannte Linie, welche dasselbe ungefähr in der Mitte durchschneidet und von Tabora aus mit dem Viktoria-Njansa durch eine 280 km lange Zweigbahn verbunden werden soll, ausserdem aber auch eine um 6—700 m geringere Meereshöhe zu überwinden und deshalb weit günstigere Steigungsverhältnisse hat, den Vorzug verdienen. Selbst wenn daher der Bau dieser Linie, wie es wahrscheinlich ist, erst in ferner Zeit erfolgen sollte, kann es dessenungeachtet nur dringend empfohlen werden, diese Linie in technischer und wirthschaftlicher Beziehung noch näher zu untersuchen und festzustellen, damit bei Anlage der Stationen, Wege usw. schon jetzt darauf Rücksicht genommen werden kann.

Für den Bau der Centralbahn sind die Erfahrungen sehr werthvoll, welche bei der in der Ausführung begriffenen Ugandaeisenbahn gemacht worden sind.

Diese Linie zerfällt in 5 natürliche Abschnitte: 1. die Küstenebene; 2. die Tarnsteppe, wasserlos, breit, unmerklich ansteigend bis zum Tsavofluss, einem Nebenfluss des Sabaki; 3. das fruchtbare Thal des Athi, das bis zum Plateau von Kikuyo ansteigt. Hier ist das Massiv von Machoko zu umgehen, der höchste Punkt der Bahn erreicht 2 000 m Meereshöhe; 4. den 4. Abschnitt bildet der tiefe ostafrikanische Graben, die Naiwaschasenke, dessen höchster Punkt im Naikurosee (2 135 m) gegeben ist. In steilem Aufstieg geht die Linie den westlichen Grabenrand bei Man (2 600 m) hinauf, um 5. im Niandathal zum Viktoriasee hinabzufallen.

Die Ausführung der 1 057 km langen Bahn, welche bei 1,06 m Spurweite zu 33 600 ℳ. für 1 km veranschlagt ist, erfolgt auf Kosten der englischen Regierung, nachdem das Parlament anerkannt hatte, dass es nützlich sei, den indischen Ozean mit dem Viktoria-Njansa durch eine Eisenbahn zu verbinden.

Am 20. Mai 1896 wurde am Hafen von Kilindini auf der Insel Mombas die erste Schiene gelegt, im Februar 1897 waren bereits 110 km der Bahn im Betriebe. Auch benutzten Karawanen die Bahn, deren Züge 2 Mal täglich verkehren. Ferner war der Weg zum See hergestellt und Ochsenwagen hatten bereits den Viktoria-Njansa erreicht.

Welchen Einfluss die Eröffnung der ganzen Ugandaeisenbahn durch die Erschliessung dieses ungeheuren Landes und durch die mit Erreichung des Viktoriasees auf demselben einzurichtende Schifffahrt auf die Entwickelung des östlichen Theiles von Centralafrika haben wird, lässt sich im voraus schwer beurtheilen. Aber wenn man auch bedauern mag, dass England uns in dieser Beziehung zuvorgekommen ist, und wenn auch mit der Eröffnung der Ugandabahn eine theilweise Ablenkung des Handels, insbesondere mit Elfenbein, von unserem Schutzgebiet zu befürchten ist, so wird doch anerkannt werden müssen, dass die Baukosten der ostafrikanischen Centralbahn bei einer Gesammtlänge von 1 468 + 280 (Zweigbahn Tabora-Viktoria-Njansasee) = 1 748 km unerschwinglich sein würden. Diese Kosten werden bei Annahme der Meterspurweite von dem Bauinspektor Bernhard in dem erwähnten Vortrage auf 80 000 000 ℳ. geschätzt und würden selbst bei Annahme des für die englische Ugandabahn veranschlagten Kostenbetrages von 33 600 ℳ. für 1 km immerhin noch rund 59 000 000 ℳ. betragen.

Es ist daher zunächst nothwendig, die Meterspurweite aufzugeben und sich auf 0,60 m zu beschränken, da diese Spurweite für den geringen Personen- und Güterverkehr in Ostafrika vollständig ausreichend erscheint. Demnächst wird es sich, was die Vorbereitungen für eine später zu erbauende Centralbahn betrifft, empfehlen, nach Maassgabe der fortschreitenden Erschliessung und Bebauung des Landes mit der Anlage befestigter Wege von der Küste aus vorzugehen, die Wege in der Richtung der später zu erbauenden Bahn zu führen, und bei steigendem Verkehr für die Anlage einer Bahn zu benutzen. Dies scheint der einzige Weg zu sein, um ohne grosse Inanspruchnahme von Reichsmitteln das Projekt der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn nach und nach zu verwirklichen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 15. d. Mts. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffneten Strecken Stettin-Züllchow (10,80 km), Zabelsdorf-Grabow (1,49 km) und Züllchow-Vulkan-Bredow (1,27 km) der königlichen Eisenbahndirektion Stettin sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Der an der Bahnstrecke Halle a. S.-Cottbus zwischen den Stationen Falkenberg und Beutersitz gelegene Personenhaltepunkt Uebigau wird am 1. April d. J. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkte für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Vieh in Etagewagen ist ausgeschlossen. Die

Entfernung beträgt von Falkenberg 3,49 km, von Beutersitz 4,45 km. Die Güternebenstelle Uebigau wird am 1. April d. J. aufgehoben (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a. S. vom 7. d. Mts. in Nr. 20 d. Ztg., Inser.-Nr. 603).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 617 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der rumänischen Eisenbahnen auf Streichung der Bestimmungen in Art. 15 Ziffer 2 a δ des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 673 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für die Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nr. 675 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinslenkachsen (abgesandt am 10. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn . .	2
in Stationen . .	19
Zusammenstösse auf freier Bahn .	4
in Stationen . .	24
sonstige Betriebsunfälle	161
zusammen	210

Die Betriebslänge betrug 40 074 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29 361 497, so dass je ein Unfall auf 191 km Betriebslänge oder auf 139 817 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	8	38
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst .	36	105
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	12
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	19	15
zusammen	63	170

— Der „Reichsanzeiger“ vom 12. d. Mts. veröffentlicht bezüglich des **Eisenbahnunfalls bei Eschede** — wie wir im Anschluss an den Aufsatz in Nr. 17 d. Ztg.: „Der Escheder Eisenbahnunfall vor Gericht“ mittheilen — folgende Erklärung:

„In der Sitzung des Reichstags vom 3. März d. J. wurde von dem Abg. Lenzmann behauptet, es sei bei der gerichtlichen Verhandlung über den Unfall des Zuges D 73 am 14. August v. J. bei Eschede ‚festgestellt worden, dass bei der Entgleisung des D-Zuges nicht allein der Langbalken, der heruntergefallen wäre, sondern auch sehr morsche und faule Schwellen eine grosse Rolle gespielt hätten, so dass das Gericht zu der Feststellung gekommen sei, diese morschen und faulen Schwellen möchten wohl die Ursache der Entgleisung gewesen sein.‘ Diese Behauptung ist thatsächlich unrichtig. Bei der Verhandlung vor dem Schwurgericht zu Lüneburg am 21. Februar d. J. ist festgestellt worden, dass eine in der Nähe des entgleisten Zuges von einem Zeugen bemerkte, angeblich faule Eisenbahnschwelle nicht aus dem Gleise an der Unfallstelle herrührte, sondern erst nach dem Unfall von dem Hofe eines nahegelegenen Bahnwärterhauses entnommen war, um an der Unfallstelle bei den Aufräumungs- und Aufgleisungsarbeiten benutzt zu werden.

Das Gericht ist daher nicht, wie im Reichstage behauptet worden ist, zu der Feststellung gekommen, dass ‚diese morschen und faulen Schwellen‘ wohl die Ursache der Entgleisung gewesen sein möchten. Nach dem Ergebniss der Verhandlungen wurde vielmehr der gute Zustand der Bahn allseitig anerkannt und die Ursache der Entgleisung in der Einwirkung der von einem Güterzuge herabgefallenen Kuppelstange gefunden, wie dies in der amtlichen Denkschrift auch dargestellt ist.“

— Ueber die geplanten **Eisenbahnbauten aus Anlass des zu erwartenden Herbstverkehrs** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 8. d. Mts. folgendes angeordnet:

Aller Voraussicht nach wird der eingetretene aussergewöhnliche Verkehrsaufschwung auch noch weiter andauern und im kommenden Herbst sich zu einem bisher nicht erreichten Umfange steigern. Zur Verminderung der hieraus zu erwartenden Schwierigkeiten darf, wie bisher, auch besonders jetzt nichts verabsäumt werden, um die Bahnanlagen den zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend bis zum Herbst d. J. so weit als thunlich zu vervollständigen.

Unter den den königlichen Eisenbahndirektionen im laufenden Etatsjahre auf ihre Anträge überwiesenen namhaften Mitteln befinden sich erhebliche Summen für Ausführungen, die darauf abzielen, die Betriebssicherheit zu erhöhen und die Abwickelung des Verkehrs zu erleichtern. Auch im Etat für 1898/99 sind beträchtliche Mittel für den gleichen Zweck vorgesehen. Diese Ausführungen in erster Reihe und so zu fördern, dass ihre Vollendung bis zum Eintritt des starken Herbstverkehrs ausser Zweifel steht, ist für die Direktionen sowie für die betheiligten Inspektionen als eine besonders dringliche Aufgabe anzusehen, deren Lösung mit allen Kräften angestrebt werden muss. Ganz besonders gilt dies für die Bauten und Beschaffungen, die den hier in Betracht kommenden Zwecken zu dienen bestimmt sind und als dringliche angesehen werden müssen. Für diese Bauten sind daher, soweit dies nicht schon geschehen, die Lieferungen und Leistungen alsbald auszuschreiben und gegebenenfalls die Zuschläge unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der erforderlichen Mittel zu ertheilen.

Gleich wichtig erscheint es, die im nächsten Etatsjahre sonst noch auszuführenden Ergänzungsbauten und Bahnunterhaltungsarbeiten, durch die der Verkehr gehemmt werden könnte, bis zum Herbst fertigzustellen oder doch so weit zu ordnen, dass Verkehrsstörungen zu dieser Zeit vermieden werden.

Bei der von den Direktionen geübten Voraussicht darf im allgemeinen angenommen werden, dass bei ihren Anforderungen die Verkehrsverhältnisse richtig gewürdigt und wesentliche Bedürfnisse nicht unbeachtet geblieben sind. Sollte sich dennoch durch unvorhergesehene Umstände inzwischen die Nothwendigkeit zu einer weiteren Vervollständigung der Bahnanlagen im Interesse der leichteren Abwickelung des Verkehrs ergeben haben, so sind entsprechende Anträge zu stellen. Hierbei ist jedoch nicht ausser Acht zu lassen, dass es sich nur um solche Anlagen handelt, die bis zum Herbst wirklich ausgeführt und in Benutzung genommen werden können. Sollte es für zweckmässig erachtet werden, Vorarbeiten oder Entwürfe durch Privatunternehmer in einem angemessenen Umfange anfertigen zu lassen, so würde hiergegen nichts zu erinnern sein.

— Im Bezirke der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz wird am 1. April d. J. eine **neue Eisenbahnbetriebsinspektion in Bingen** unter der Bezeichnung „grossherzoglich hessische Eisenbahnbetriebsinspektion“ errichtet werden.

— Mit einem Aufwand von 1 000 000 ℳ soll in **Coburg** ein besonderer **Güterbahnhof** angelegt werden.

— Wie die „Kölnische Zeitung“ mittheilt, ist den inländischen Eisenbahnwagenfabriken dieser Tage ein neuer ansehnlicher Auftrag von der preussischen Staatsbahnverwaltung ertheilt worden. Da die Fabriken schon bis zum Herbst dieses Jahres mit Arbeit vollauf versehen sind, wird die Lieferung, die diesmal nur **Personenwagen** im Werthe von etwa 7 000 000 ℳ betrifft, wohl erst im Laufe des Winterhalbjahres bewirkt werden können.

— Am 15. d. Mts. sind im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Stettin von der im Bau befindlichen Nebenbahn Stettin-Jasenitz die 10,80 km lange **Theilstrecke Stettin-Züllchow** mit den Stationen Torney, Westend, Zabelsdorf und Züllchow sowie den Abzweigungen **Zabelsdorf-Grabow** (1,49 km) und **Züllchow-Vulkan-Bredow** (1,27 km) für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

— Unter sonderbaren Umständen wurde vor 50 Jahren die **Eröffnung der kleinen Lokalbahn von Frankfurt a/M.** (Sachsenhausen) **nach Offenbach** vollzogen oder richtiger erzwungen. Mit dem Bau dieser kurzen Bahnstrecke war schon Anfang der 40 er Jahre begonnen worden auf Grund eines Staatsvertrages zwischen dem Grossherzogthum Hessen-Darmstadt und der damals Freien Stadt Frankfurt. Auf der Frankfurter Seite zogen sich indessen die Bauten arg in die Länge, weil in Ermangelung eines Enteignungsgesetzes niemand zur Abtretung seines Grundeigenthums für Bahnzwecke gezwungen werden konnte. Erst Anfang 1847 gelang es, den Bau fertigzustellen. Wagen und Lokomotiven waren vorhanden, aber der Bahnverkehr konnte nicht eröffnet werden, weil sich die dabei betheiligten Staatsverwaltungen nicht über die Betriebsbestimmungen, Fahrpreise usw. einigen konnten. Endlich am 6. März 1848 kam die Nachricht

aus Darmstadt, dass der Grossherzog die Offenbacher Forderungen im wesentlichen bewilligt habe. Am 8. März drang nach einem Bericht der „Frankf. Ztg." eine Volksmenge in den Bahnhof und zwang die Zugbediensteten zum Heizen der Maschinen. Dann nahmen die Stürmer und Dränger Platz, und der erste Zug der Strecke setzte sich unter grossem Jubel der Bevölkerung in Gang. An den ersten Tagen fuhr alle Welt, ohne zu zahlen, auf der Linie hin und her. Später wurde das Fahrgeld während der Fahrt in einer klingelbeutelähnlichen Kupferbüchse eingehoben, ähnlich wie sie auf dem Mainz-Frankfurter Marktschiff in Gebrauch war. Erst am 14. oder 15. März, wenn wir nicht irren, trat an die Stelle des Absammelns ein regelrechter Kartenverkauf und der ordnungsmässige Betrieb.

— In der Sitzung der bayerischen Kammer der Reichsräthe vom 11. d. Mts. antwortete Minister Freiherr von Crailsheim auf die Frage des Referenten, welches die **Einwirkung der Betriebsgemeinschaft der preussischen Bahnen auf die finanziellen Ergebnisse der bayerischen Bahnen** seien: Die Verhandlungen über die dadurch bedingten Instradirungen seien eingeleitet, aber noch nicht zum Abschluss gelangt. Die bayerische Verwaltung sei von den gemachten Propositionen nicht unangenehm berührt, da die preussische Regierung ein freundliches Entgegenkommen bewiesen habe. Bayern werde in der Pfalz etwas an Verkehr einbüssen, dagegen im diesseitigen Bayern sehr gewinnen. („B. N. N.")

— Der **Bestand** an **Wagen** der **bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** am Schlusse des Jahres 1897 gegenüber dem Jahre 1896 ist folgender:

	1896	1897	demnach 1897
1. Für die normalspurigen Strecken:			
Personenwagen	3 502	3 524	+ 22
Postwagen	319	339	+ 20
Gepäckwagen	815	818	+ 3
bedeckte Güterwagen	8 702	8 995	+ 293
offene Güterwagen	6 183	6 401	+ 218
Langholzwagen	1 894	1 894	—
Schienen- und Plattformwagen	590	590	—
Viehwagen	92	91	— 1
Güterwagen für besondere Zwecke (Bier-, Kühl-, Geflügel-, Eier-, Torf-, Fäkalien-, Theer- usw. Transportwagen)	1 911	2 009	+ 98
Privatwagen (Bier-, Theer-usw. Transportwagen)	794	827	+ 33
zusammen	24 802	25 488	+ 686
2. Für die schmalspurige Strecke:			
Personenwagen	5	5	—
Gepäckwagen	2	2	—
Güterwagen	5	5	—
Transporteure	16	18	+ 2
zusammen	28	30	+ 2

— Was eigentlich der **Umbau der Dresdener Bahnhöfe** gekostet hat, legt die Finanzdeputation B der sächsischen zweiten Kammer in einem ihrer soeben erschienenen Berichte dar. Es wurden im Jahre 1890 3 000 000 ℳ, im Jahre 1892 10 000 000 ℳ, im Jahre 1894 20 000 000 ℳ, im Jahre 1896 14 000 000 ℳ bewilligt, jetzt sollen 10 824 000 ℳ bewilligt werden, zusammen 57 824 000 ℳ für den Umbau der Bahnhöfe in Dresden und damit zusammenhängende Herstellungen. Ausserdem sind zum Bau des König Alberthafens 7 450 000 ℳ bewilligt worden, die den Umbaukosten zuzurechnen sind, so dass diese sich jetzt auf 65 274 000 ℳ stellen.

Bekanntlich musste der Umbau während des Betriebes ausgeführt werden und hat deshalb und weil sich während des Baues einzelne Aenderungen als praktisch und nothwendig erwiesen, auch viel mehr gekostet, als überhaupt vorauszusehen war. Es verdient aber die höchste Anerkennung, dass der Betrieb in seinem vollen Umfange aufrecht erhalten werden konnte, und wenn auch das reisende Publikum unter den Unbequemlichkeiten mancher vorübergehend getroffenen Einrichtung leiden musste und auch noch einige Zeit leiden wird, so ist doch mit Genugthuung festzustellen, dass diese Unbequemlichkeiten mit Verständniss und Geduld getragen wurden, weil man anerkennen musste, dass die Eisenbahnverwaltung keine Mühe und Kosten scheute, die ihr gestellten Aufgaben ohne Störung des Betriebes zu erfüllen.

Mitte April soll, wie bereits mitgetheilt wurde, der Centralbahnhof in der Altstadt, wo er an Stelle des früheren böhmischen Bahnhofes entstanden ist, dem Betriebe übergeben werden. Seit mehreren Jahren entwickelt sich der ganze Verkehr auf ungefähr höchstens einem Drittel dieser ganzen Bahnhofsanlage, und dieser Umstand gibt eine gewisse Gewähr, dass der ganze Bahnhof einem Verkehre genügen wird, wie er sich nicht nur in absehbarer Zeit, sondern in etwa 40 bis 50 Jahren noch abspielen wird.

— Eine wichtige Maassregel ist für das **sächsische Staatsbahnbereich** getroffen worden. Es sollen die im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen zur Ausgabe kommenden **Rückfahrkarten**, die jetzt nur 3 Tage Geltung haben, eine **10-tägige Geltungsdauer** erhalten und zwar bereits vom 15. April d. J. ab. Die Gültigkeit erlischt am 10. Tage um 12 Uhr Nachts. Die Neuerung erstreckt sich auch auf die 3-tägigen Rundreisekarten im Binnenverkehre (Erzgebirge, Muldenthal, Elsterthal usw.), sodass auch diese künftig 10 Tage gelten. Die vom bezeichneten Tage an im Verkehre von sächsischen Stationen nach solchen fremder Bahnen und umgekehrt, ferner im Durchgangsverkehre über die sächsischen Bahnen gelösten Rückfahrkarten, die laut Aufdruck eine geringere als 10-tägige Dauer besitzen, gelten auf den sächsischen Staatsbahnen ebenso lange wie die im sächsischen Binnenverkehre ausgegebenen Rückfahrkarten, auf den fremden Bahnen aber nur innerhalb der aufgedruckten Benutzungsfrist.

— Mit der nunmehr wöchentlich zweimal erfolgenden Weiterführung des **Nord-Süd- (Brenner-) Expresszuges** nach Venedig und Mailand hat die Frequenz desselben — wie die „Münchener Allgem. Zeitung" mittheilt — sofort sehr erheblich zugenommen. Der luxuriöse Speisewagen, den der Zug mit sich führt und der vollständig von München aus verproviantirt wird, erfreut sich auf der ganzen Route eines sehr regen Zuspruchs.

— Nach einem vom preussischen Landtage aufgestellten Grundsatz sind die **Kosten für die Herstellung künstlicher Wasserstrassen** nur dann zu bewilligen, wenn durch Verkehrsabgaben nicht nur die Kosten der Erhaltung des Betriebes voll gedeckt werden, sondern auch eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals zu erwarten ist. Mit Rücksicht darauf wird die Fortführung der Kanalisation des Mains von Offenbach und Hanau bis zur Landesgrenze grosse Schwierigkeiten haben, wenn die Freilassung des kanalisirten Mains von Gebühren gefordert wird. Die „Berl. Polit. Nachr." weisen auf diesen Umstand hin und meinen, wenn der Verkehr auf dem Main die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes und eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals nicht zu ertragen vermag, dann würde man damit zugestehen, dass die Wasserstrassen an Leistungsfähigkeit den Eisenbahnen nachstehen und mit ihnen nur dann mit Erfolg in Wettbewerb treten können, wenn auf eine Rente von dem Anlagekapital verzichtet wird.

— In Bezug auf die **deutsche Levantelinie** hat sich die Handelskammer zu Görlitz in ihrer Sitzung am 2. Februar dahin geäussert, dass diese deutsche Linie schon aus nationalem Gefühle zu bevorzugen sei und auch infolge der billigeren Frachtraten für Massengüter zum grösseren Theile benutzt werde, dass aber die regelmässigen Lieferungen über Triest unverkennbar kürzer seien und daher für Werthstückgüter die letztere Route die bevorzugte bleiben dürfte.

— Bei der Berathung des geplanten **Mittellandkanals** hat der westfälische Provinziallandtag für die Strecke Bevergern-Elbe eine Bürgschaft von 17 % unter der Bedingung übernommen, dass auch die Lippelinie mit der Südemscherlinie behufs Verbindung mit dem Rhein gebaut werde. Auch ersuchte der Provinziallandtag die Regierung, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, dass die durch den Mittellandkanal in Verbindung mit dem Rhein-Emskanal zu erwartenden Verbindungsverschiebungen durch den Bau geeigneter Aufschluss- und Verbindungsbahnen in den von dem Kanal nicht berührten Theilen der Provinz thunlichst ausgeglichen und eine wirthschaftliche Schädigung einzelner Gebietstheile durch zweckentsprechende Tarifmaassregeln verhindert wird.

— Am 22. und 23. d. Mts. findet zu München die ordentliche Verbandskonferenz der **vereinigten Dampfschifffahrtsverwaltungen für den Bodensee und Rhein** statt. Zur Berathung kommen ausser dem Fahrplane für den Sommerdienst 1898 noch verschiedene Fragen über Tarifmaassnahmen, Signalisirung, Herstellung weiterer direkter Verbindungen usw.

— **Personalnachricht.** Am 12. März d. J. feierte der Wirkliche Geheime Rath Excellenz von Tschirchky und Bögendorff in Dresden in geistiger und körperlicher Frische seinen 80. Geburtstag. Der seit 1887 im Ruhestand befindliche Herr stand von 1869 bis zu diesem Jahre als Generaldirektor

an der Spitze der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung und man wird sich in den leitenden Fachkreisen der Vereinsverwaltungen seiner gern erinnern.

Oesterreich-Ungarn.

— **Raumdistanzfahren auf den österreichischen Eisenbahnen.** Seit den im Vorjahre vorgekommenen Eisenbahnunfällen ist das Eisenbahnministerium unausgesetzt thätig, durch technische und administrative Maassnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auf den österreichischen Staatsbahnen Vorsorge zu treffen. Die neuen Normen für die Dienst- und Ruhezeit des beim exekutiven Dienste verwendeten Betriebspersonals, umfangreiche theils in Ausführung, theils in Vorbereitung begriffene Gleisevermehrungen und Verbesserungen in der Anlage der Stationen, mehrfache Verschärfungen verschiedener zum Schutze des Verkehrs erlassener Bestimmungen sind aus diesem Bestreben hervorgegangen. Damit im Zusammenhange wurde auch die Frage einer Prüfung unterzogen, ob nicht an Stelle des seit dem Bestande der österreichischen Bahnen auf diesen — nach französischem Muster — eingeführten Fahrens der Züge in Zeitdistanz das in Deutschland, Belgien, England und Amerika seit jeher angewendete System der Zugfolge in Raumdistanz treten sollte. Das Eisenbahnministerium hat sich nunmehr nach eingehender fachmännischer Prüfung für die Durchführung dieser Reform zunächst bei den österreichischen Staatsbahnen entschieden. Bei dieser Einrichtung wird die gefährliche Annäherung zweier einander folgender Züge auf der offenen Strecke in sehr wirksamer Weise verhindert, was bei dem dermal in Uebung stehenden Systeme, wonach die Züge gleicher Richtung sich in einem gewissen Zeitintervall (10 bis 5 Minuten) folgen dürfen, deshalb nur in weit weniger verlässlicher Weise erreicht werden kann, weil jede Verzögerung in der Fahrt des vorausgehenden Zuges den Abstand der Züge verringert und die einzig möglichen Vorkehrungen zum Schutze des vorausgefahrenen Zuges, nämlich dessen Deckung durch das Wächter- und das Zugpersonal, sich als unerlässlich und in manchen Fällen, namentlich bei Schneegestöber, als unzureichend erwiesen haben. Das von den Staatsbahnen adoptirte System des Fahrens in Raumdistanz wird auch den österreichischen Privatbahnen zur Einführung empfohlen und denselben die eheste Beschlussfassung hierüber zur Pflicht gemacht. Der Erlass des Eisenbahnministers vom 2. März d. J. bestimmt über die obige Einführung im wesentlichen folgendes: Zur Sicherung des Verkehrs von Folgezügen ist so rasch als thunlich allgemein zum Fahren in Raumdistanz überzugehen. Die zulässige Länge der Wegstrecke, welche der vorausgefahrene Zug zurückgelegt haben muss, bevor der spätere Zug nachfolgen darf, ist vom Fahrplane abhängig. Bei Aufstellung jedes Fahrplans ist darauf zu sehen, dass die in ein und derselben Richtung verkehrenden Züge nicht näher aneinander gelegt werden, als dies durch die dem Fahrplane gestellten Aufgaben unbedingt geboten ist; namentlich ist zunächst anzustreben, dass die Züge sich in Stationsdistanz folgen. Kann der Zugverkehr in diesen Abständen nicht entsprechend durchgeführt werden, so sind die dem Fahren in Stationsdistanz hinderlichen Strecken durch die Einschaltung von Zugmeldeposten oder von Blockposten zu untertheilen. Zugmeldeposten sind zur Ermöglichung der zur Regelung des Zugverkehrs nöthigen Verständigung mit Telegraphen- oder Telephonapparaten auszurüsten, Blockposten sind dagegen derart einzurichten, dass der Verkehr der Züge unmittelbar durch von einander abhängige feststehende Signale geregelt werden kann. Zugmeldeposten sind in allen jenen nicht in Stationsdistanz zu befahrenden Strecken anzuwenden, in welchen das kleinste Intervall der Zugfolge 10 Minuten beträgt und der Verkehr weder besonders dicht, noch sonst wie erschwert ist. Blockposten sind in allen übrigen nicht in Stationsdistanz zu befahrenden Strecken, also dort, wo sich Züge in weniger als 10 Minuten folgen und auch dort, wo sich Züge zwar erst in 10 Minuten und mehr folgen, der Verkehr aber besonders dicht oder die Verkehrsverhältnisse schwierige sind, anzuwenden.

Bezüglich der Linien, für welche der Sommerfahrplan für 1898 bereits nach dem Grundsatze des Fahrens in Stationsdistanz erstellt worden ist, darf ab 1. Mai 1898 die Expedition der Züge, und zwar auch in Verspätungsfällen nur in Stationsdistanz erfolgen. Rücksichtlich der übrigen Linien sind sofort alle Einleitungen zu treffen, damit ab 1. Mai 1899 auch auf diesen Linien in Raumdistanz gefahren werden kann. Um den Verkehr von Folgezügen auch rücksichtlich jener Strecken, welche erst allmählich bis 1. Mai 1899 für das Fahren in Raumdistanz eingerichtet werden, schon vor Fertigstellung dieser Einrichtung mehr als bisher zu sichern, dürfen in diesen Strecken ab 1. Mai 1898 bis zur Durchführung der bezüglichen Einrichtuug 2 Züge einander stets nur derart folgen, dass sich für ihre Ankunft in der nächsten Station ein Intervall von mindestens 10 Minuten ergibt. Ein langsamer fahrender Zug darf dem voranfahrenden, schneller verkehrenden Zuge frühestens nach 5 Minuten folgen. Bei Ausarbeitung des Fahrplans sollen jedoch in jenen Fällen, in welchen es sich um das Nachfolgen von Zügen in starken Gefällen oder darum handelt, dass ein Zug einem anderen folgt, welcher bei einer Haltestelle oder bei einem Industriegleise anhält, die sich nach obigen Grundsätzen ergebenden geringsten Zeitabstände nach Thunlichkeit vergrössert werden. Ferner ist in allen Fällen zur Sicherung von Folgezügen, welche nicht in Raumdistanz fahren, mit aller Strenge darauf zu dringen, dass zum Zwecke des Auseinanderhaltens solcher Züge die vorgeschriebenen Deckungssignale seitens der Streckenwächter pünktlichst angewendet werden. Das gleichzeitige Verweilen von mehr als 2 in gleicher Richtung verkehrenden Zügen in ein und derselben Strecke ist thunlichst zu vermeiden.

Rücksichtlich aller Strecken, ohne Unterschied, ob dieselben in Stationsdistanz oder in anderen Raumabschnitten oder vorläufig noch in Zeitdistanz befahren werden, hat eine sofort in Kraft tretende Verschärfung der rücksichtlich des Anhaltens von Zügen mittelst der Distanzsignale bestehenden Bestimmungen in der Weise stattzufinden, dass ein solches Anhalten von Zügen auf die Fälle zwingender Nothwendigkeit zu beschränken ist, und sohin Verschiebungen auf dem Einfahrtsgleise eines zu erwartenden Zuges grundsätzlich mindestens 10 Minuten vor Ankunft dieses Zuges, namentlich aber dann eingestellt werden müssen, wenn dem erwarteten Zuge ein weiterer Zug nachfolgt.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen** im Monat Januar d. J. liegen folgende amtliche Nachweisungen vor. Es wurden im ganzen 6 966 963 Personen und 7 506 663 t Güter befördert; hierfür ergab sich eine Gesammteinnahme von 19 844 718 fl., d. i. für 1 km 1 137 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 460 391 Personen, 7 255 138 t Güter und einer durchschnittlichen Gesammtlänge des österreichischen Eisenbahnnetzes von 16 869 km 19 188 326 fl., somit gleichfalls für 1 km 1 137 fl. Aus diesem Monatsergebnisse resultirt auch für die Jahre 1898 und 1897 die gleiche kilometrische Jahreseinnahme, und zwar 13 644 fl.

Von den Hauptbahnen wiesen folgende eine Erhöhung der kilometrischen Einnahme gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahrs auf, und zwar:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	25,2 %
Eisenbahn Wien-Aspang	7,7 „
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	6,9 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5,7 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5,4 „
K. k. Staatsbahnen im Staatsbetriebe	5,0 „
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	2,0 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	0,8 „
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	0,4 „

Das Ergänzungsnetz der österr. Nordwestbahn weist keine Differenz der kilometrischen Einnahmen nach. Dagegen hat sich die kilometrische Einnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahrs bei folgenden Bahnen verringert:

Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	0,1 %
Süd-norddeutschen Verbindungsbahn	0,3 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4,2 „
Böhmischen Nordbahn	4,8 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	6,1 „
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahnges. (österr. Linien)	7,5 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8,5 „

— Der **Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich** stellte sich Ende Januar d. J. folgendermaassen:

Ende Dezember verblieben 105,4 km Hauptbahnen und 900,7 km Lokalbahnen im Bau. Bezüglich der Hauptbahnen ist keine Veränderung eingetreten. Dagegen sind durch den Baubeginn der Lokalbahnen Bozen-Kaltern 10,8 km und Trzebinia-Skawce 55,3 km, zusammen 66,1 km Lokal-(Klein-)bahnen im Monate Januar d. J. zugewachsen: andererseits sind durch die Bauvollendung der am 2. Januar eröffneten Pinzgauer Lokalbahn Zell a. S.-Krimml 53,0 km und durch die am 29. Januar erfolgte Eröffnung der Kleinbahn Graz-Maria Trost 6,9 km Lokal-(Klein-)bahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Januar 105,4 km Hauptbahnen und 906,9 km Lokal-(Klein-)bahnen in Bauausführung.

— Nach einer Zusammenstellung der „Kontinentalen Holzzeitung“ hat die **Holzausfuhr der österreichisch-ungarischen Monarchie** im abgelaufenen Jahre 299 679 Wagen im Handelswerthe von 82 473 601 fl. betragen, gegen 268 829 Wagen im Handelswerthe von 72 769 255 fl. im Jahre 1896, so dass ein Pluss von 30 850 Wagen (darunter 2 003 Wagen Eisenbahnschwellen) im Werthe von 9 704 346 fl. resultirt. Unter den Artikeln, deren Ausfuhr eine Minderung erlitt, figuriren Fassdauben mit 2 257 Wagen.

— In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der **Südbahn** wurde das Uebereinkommen mit der Regierung bezüglich der Konversion der 5% Prioritäten und der Investitionsanleihe zur Kenntniss genommen. Ebenso wurde über die Verpachtung der Abbazianer Hotelanlagen an die Internationale Schlafwagengesellschaft berichtet. Die formelle Durchführung der beiden Transaktionen ist demnächst zu erwarten. Das Protokollarübereinkommen betreffs der Konversion und der Investitionsanleihe wird derzeit im Eisenbahnministerium ausgearbeitet, während der Pachtvertrag bezüglich Abbazias von den beiderseitigen Rechtsfreunden formulirt wird.

— Der Bau der **Lokalbahn Laibach-Oberlaibach** wird demnächst begonnen werden. Man beabsichtigt, die Bauarbeiten derart zu fördern, dass die Bahn noch im Laufe dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden kann.

— Die Dresdener Bank und der Wiener Bankverein haben, wie gemeldet wird, vor kurzem die ehemals Wondraczekschen Kohlenwerke im Falkenauer Revier angekauft, um dieselben nach erfolgter Genehmigung der Statutenänderung der **Dux-Bodenbacher Bahn** dieser Gesellschaft zu überlassen. Der Kauf erfolgte auf Veranlassung der Dux-Bodenbacher Bahn. Die genannten Bankinstitute tragen sich mit der Absicht, für den Fall, dass die Statutenänderungen der Dux-Bodenbacher Bahn nicht in absehbarer Zeit die staatliche Genehmigung erhalten, die Falkenauer Werke in eine selbständige Aktiengesellschaft umzuwandeln.

— Am 2. d. Mts. hielt die technische Kommission des Pilsener Gemeindeausschusses eine Berathung über das von dem Ingenieur Krizik vorgelegte Projekt einer **elektrischen Strassenbahn in Pilsen.** Demnächst wird der Gemeindeausschuss an die Vergebung der Lieferungen und Arbeiten schreiten. Die Herstellung der elektrischen Tramway soll binnen sechs Monaten erfolgen.

— Am 21. d. Mts. findet eine ausserordentliche Sitzung des Prager Stadtverordnetenkollegiums statt, um den Ankauf der **Prager Tramway** und die Umwandlung auf elektrischen Betrieb zu beschliessen. Die Brüsseler Tramwaygesellschaft erhält den Kaufschilling von rund 2,5 Millionen baar. Die gleiche Summe wird auch die Umwandlung des Betriebes erfordern. Die Stadt wird die Tramway in eigener Regie führen.

— **Die Wiener elektrischen Ausstellungslinien.** Das Eisenbahnministerium hat die von der Gemeinde Wien vorgelegten Detailprojekte für die Theilstrecken Löwengasse-Sophienbrücke-Hauptallee (Prater) und Ausstellungsstrasse-Rotunde der geplanten elektrischen Strassenbahnen nach vorgenommener Ueberprüfung an die niederösterreichische Statthalterei zur Amtshandlung übersendet. Die Statthalterei wurde angewiesen, für den Fall, als die sonach vorerst durchzuführende Trassenrevision und Stationskommission zu einem anstandslosen Ergebnisse führen sollte, im Anschlusse an diese Amtshandlungen sofort die politische Begehung vorzunehmen. Ueber das Ergebniss dieser Amtshandlungen hat sich das Eisenbahnministerium die Entscheidung vorbehalten. Das Eisenbahnministerium hat hierbei der Anschauung Ausdruck gegeben, dass insbesondere im Hinblicke auf den durchaus provisorischen Charakter der geplanten Bahnanlage von der Sophienbrücke bis zur Hauptallee im Prater mit allem Nachdrucke dahin gestrebt werden sollte, durch entsprechende Trassenänderung, eventuell selbst durch eine angemessene Abkürzung die Linie den parkartigen Charakter der berührten Pratertheile und die daselbst befindlichen charakteristisch schönen Baumpartien ohne Rücksicht auf hieraus etwa erwachsende Mehrkosten der Anlage nach Möglichkeit zu schonen und zu erhalten.

— Die bisher in Geltung gestandenen allgemeinen **Bedingnisse der österreichischen Staatsbahnen für Eisenbahnbauten** werden einer Revision unterzogen, um sie den derzeitigen Bau- und Arbeitsverhältnissen anzupassen.

— **Klub österreichischer Eisenbahnbeamten.** Am 8. d. Mts. fand die 21. ordentliche Generalversammlung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten statt, in welcher die Neuwahl des Präsidenten und eines Vizepräsidenten vorgenommen wurde. Gewählt wurden als Präsident Ministerialrath a. D. Anton Kühnelt, Direktor der österreichischen Nordwestbahn, als Vizepräsident Oskar Schüler, Direktor der Südbahn.

Der Klub, welchem mit Ende des Berichtsjahres 4 korrespondirende, 39 unterstützende und 616 wirkliche, zusammen 659 Mitglieder angehörten, hat sich während seines mehr als 20jährigen Bestandes nicht nur durch Veranstaltung zahlloser fachwissenschaftlicher Vorträge und Exkursionen sowie durch Herausgabe einer Zeitschrift, welche sich mit Recht der besonderen Anerkennung in Fachkreisen erfreut, sondern auch durch manche, von Erfolg begleitete Anregungen bleibende Verdienste um das Eisenbahnpersonal erworben. Es sei hier nur erwähnt, dass die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte ein Werk des Eisenbahnklubs ist und dass es den Bemühungen des Eisenbahnklubs gelungen ist, für das Eisenbahnpersonal mancherlei Begünstigungen (Fahrpreisermässigungen, Ermässigungen in Kur- und Badeorten usw.) zu erwirken.

— Die Stadtrepräsentanz in **Eperies** beschäftigte sich in ihrer am 5. d. Mts. gehaltenen Generalversammlung mit der Zuschrift der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Sachen der Unterbringung des von ihr geplanten **Internates für die Söhne der bei der Kaschau-Oderberger Bahn angestellten Beamten.** Es wurde beschlossen, dass die Stadt trotz ihrer ungünstigen pekuniären Verhältnisse der Direktion der genannten Bahn zur Errichtung des in Rede stehenden Instituts ein Grundstück von 3000 Quadratklaftern und überdies 100000 Ziegel zur Verfügung stellt. Auch wurde darauf hingewiesen, dass Eperies schon aus dem Grunde der geeigneteste Ort für das Internat wäre, da diese Stadt hinsichtlich der Zahl und Mannigfaltigkeit der Lehranstalten sämmtliche an der Kaschau-Oderberger Bahnstrecke liegenden Städte übertrifft.

— **Eisenbahn Karlstadt-Knin.** Eine Deputation, bestehend aus kroatischen Reichstags- und Landtagsabgeordneten, hat in Angelegenheit des Baues einer von Karlstadt oder Ogulin ausgehenden, über Otocsac, Gospics nach Knin, bezw. nach Spalato führenden Bahn beim ungarischen Handelsminiter vorgesprochen und dem Minister ein Memorandum übergeben, dessen Erwägung derselbe zusagte.

— **Taschendiebe auf Eisenbahnen.** Bei der hauptstädtischen Polizei von Budapest wurden in der letzten Zeit zahlreiche Anzeigen erstattet über Taschendiebstähle, welche in der Regel auf der Bahnlinie Klausenburg-Predeal ausgeführt wurden und wobei die geplünderten Reisenden im Laufe der Zeit um etwa 80000 fl. geschädigt worden sind. Infolge der energisch eingeleiteten Untersuchung ist es gelungen, 10 Mitglieder der Bande, zumeist polizeibekannte reisende Taschendiebe zu verhaften.

Vereins-Ausland.

— Die **italienische Deputirtenkammer** hat nach mehrtägiger lebhafter Debatte ohne besondere Abstimmung alle Artikel des Gesetzentwurfs über die **Entschädigung der Arbeiter für Unfälle im Betrieb** in der gemäss den Wünschen der Regierung vom Senat beschlossenen Fassung genehmigt. Die geheime Abstimmung über die ganze Gesetzesvorlage wurde jedoch wegen Beschlussunfähigkeit des Hauses vertagt.

— Die italienischen Minister der Eisenbahnen und des Schatzes richteten ein Schreiben an das lombardische Komitee zum Bau des **Simplontunnels** mit der Erklärung, dass die Regierung bereit sei, falls die interessirten Provinzen und Städte nicht in der Lage wären, den gesammten fehlenden Zuschuss von einer Million aufzubringen, nöthigenfalls in Rücksicht auf die Bedeutung des Unternehmens die kleinere Hälfte desselben zu bewilligen, ebenso solle die Mittelmeerbahn für den Bau einer Abkürzungslinie Arona-Gravellona für das Kilometer eine Subvention von 3000 L. erhalten.

— Ueber die Anlage der **Pariser Stadtbahn** (s. Nr. 20 d. Ztg.) wird dem „Hamb. Corresp." unterm 9. d. Mts. geschrieben: „Die Besucher der Weltausstellung von 1900 werden nun doch vielleicht eine Pariser Stadtbahn vorfinden. Gestern hat die Deputirtenkammer das betreffende Projekt genehmigt, und der Senat wird sich voraussichtlich ebenfalls günstig aussprechen. Schon lange trug man sich in Paris mit einem solchen Plane. Aber seine Ausführung scheiterte bisher an den Sonderverhältnissen der französischen Hauptstadt. Den meisten Widerstand setzten ihm die grossen Verkehrsmittelgesellschaften, vor allem die Omnibuskompagnie, entgegen, die sich dadurch geschädigt glaubten. Auch die Stadtverwaltung selbst trug ihre Bedenken. Sie wollte ein ausschliesslich städtisches, nur ihr gehöriges Werk schaffen. Wenn sie die Stadtbahn normalspurig erbaute, so würde sie, fürchtete der Gemeinderath, alsbald den grossen Eisenbahngesellschaften in die Hände fallen oder z. B. im Kriegsfalle dem Staate. Deshalb sollte eine schmalspurige Stadtbahn gebaut werden, und damit sank das Projekt bereits

in das Dunkel der Aktenarchive des Rathhauses zurück. Der Bautenminister hat einen Ausweg gefunden, der sowohl das allgemeine wie das städtische Interesse zu befriedigen scheint. Der Gesetzentwurf, den die Kammer gestern guthiess, billigt eine normalspurige Stadtbahn mit der Spurweite von 1,44 m. Er sichert aber gleichzeitig der Stadt den ausschliesslichen Besitz, denn alle Tunnels wie Strassenüberführungen sollen eine bestimmte Höhe erhalten, die nur den Stadtbahnwagen, nicht aber den Wagen der verschiedenen, in Paris mündenden Eisenbahnen die Durchfahrt gestatten. Der Betrieb wird elektrisch sein, der unangenehme Rauch fällt also weg. Es werden im ganzen 6 Linien errichtet, die die Stadt in zweckmässiger Weise durchqueren. Für die Weltausstellung von 1900 kommen besonders 2 in Betracht, diejenige, die vom Bois de Boulogne nach Vincennes, also etwa der Seine parallel fährt, und ein Abschnitt der den äusseren Boulevards des rechten Ufers folgenden Linie vom Nord- und Westbahnhofe nach dem Trocadéro. Diese beiden Strecken werden die Besucher der Weltausstellung besonders benutzen, denn man hofft, dass sie sicher bis 1900 fertig sind. Die Wagen sollen 8 m lang werden, die Züge aus durchschnittlich 8 Wagen bestehen, sodass sie 400 Fahrgäste fassen. In der Stunde gehen 30 Züge in jeder Richtung, die demnach 12 000 Reisende befördern können. Es unterliegt keinem Zweifel, dass damit der Weltausstellungsverkehr schon einigermaassen gesichert ist. Güterzüge befördert die Stadtbahn nicht. Ob sich das Projekt aber im grossen und ganzen als praktisch erweisen wird, ist eine Frage, die der Zukunft überlassen bleiben muss."

— In **Frankreich** haben fortan nach einem Beschluss der Abgeordnetenkammer zweisitzige **Motorwagen** 60 Frcs. und drei- oder mehrsitzige Wagen 100 Frcs. **Steuer** für das Jahr zu zahlen. Diese Sätze gelten jedoch nur für Paris und sind für Gemeinden mit über 40 000 Einwohnern auf 40 und 75 und so weiter bis zu 10 und 20 Frcs. für Gemeinden mit 5 000 Seelen und weniger ermässigt. Ferner hat die Abgeordnetenkammer die **Fahrradsteuer** trotz des Widerspruchs der Regierung von 10 auf 6 Frcs. jährlich ermässigt.

— In dem **nordamerikanischen Eisenbahnfrachtverkehr** tritt eine bemerkenswerthe Wandlung hervor. Man beginnt zur Versorgung der Städte nicht mehr lebendes Vieh zu versenden, sondern statt dessen geschlachtetes Fleisch. Auch die Eisenbahnen begünstigen diese Wandlung durch Anwendung des Refrigerator Car-Systems. Dagegen wird von Kanada aus noch immer vorzugsweise lebendes Vieh nach England ausgeführt, obwohl es dort alsbald nach der Ankunft geschlachtet werden muss. Das ist für den Unternehmer schon deshalb verlustbringend, weil das Vieh nach Ueberwindung einer 12-tägigen Seereise in erschöpftem Zustande und meist mangelhaft genährt eintrifft.

— Der Leiter des Kongobahnunternehmens, Major Thys, hielt am 8. März in Brüssel im grossen Saale des Cercle artistique et littéraire vor einem ebenso zahlreichen wie vornehmen Publikum einen Vortrag über die **Kongobahn** und ihre civilisatorische Rolle im schwarzen Erdtheile. Der Redner überraschte seine Zuhörer mit der Mittheilung, dass zur Stunde das grosse Werk der 388 km langen Bahn vollendet ist und die erste Lokomotive die den oberen Kongo befahrenden Dampfer am Stanleypool mit fröhlichem Pfiffe begrüssen konnte. Die glückliche Fertigstellung dieses Unternehmens steht einzig da in der Geschichte, denn einerseits ist kaum je ein Werk so schwierig und gleichzeitig von so grosser civilisatorischer Tragweite gewesen. Die Bahn ist eigentlich eine Art Kanal des Riesenstromes und hat den Zweck, die Erzeugnisse aus dem Innern Afrikas von der Stelle an, wo der Kongo wegen der vielen Fälle unschiffbar wird, von Matadi nach dem Hafen von Boma zur Verladung nach Europa zu bringen. Der Kongostrom ist wegen seiner zahlreichen Fälle sehr schwer zu erforschen gewesen, aber nach dem Baue der Bahn ist dessen wirthschaftliche Ausbeutung äusserst leicht geworden.

— Ueber die **Eisenbahn von Tientsin nach Peking** berichtet der „Globus" in seiner letzten Nummer. Seit die erste chinesische Eisenbahn, die vor etwa 25 Jahren zwischen Shanghai und Wusung durch eine englische Gesellschaft gebaut und später in Regierungsbesitz übergegangen war, wieder zerstört wurde, ist erst im Jahr 1890 eine längere Strecke von Tientsin nach Chan-Haï-Kuan, dem Ort, wo die grosse Mauer das Meer erreicht, gebaut worden. Sie ist 276 km lang und wird von gewöhnlichen Zügen in 8 Stunden durchfahren. Auf Betreiben Li-Hung-Tschangs scheint die chinesische Regierung nun energischer mit dem Bauen der Bahnen vorgehen zu wollen. So wurde bald nach Beendigung des Krieges mit Japan der Bau einer Bahn von Tientsin nach Peking beschlossen. Diese nur 127 km lange Strecke war wegen der periodischen Ueberschwemmungen, denen die Ebene zwischen Tientsin und Peking ausgesetzt ist, schwer herzustellen. Dazu kamen noch Schwierigkeiten anderer Art, welche die Arbeiten verzögerten. Es lagen nämlich mehrere chinesische Begräbnissplätze auf dem Wege. Nun ist es bekannt, welche Verehrung die Chinesen diesen Plätzen entgegenbringen, und während mit einigen Familien Vereinbarungen getroffen werden konnten, mussten andere Begräbnissplätze im Bogen umgangen werden. Auch mit der Schifferbevölkerung an den Ufern des Peï-Ho, die in der Bahn mit Recht einen gefährlichen Wettbewerb erblickte, gab es Schwierigkeiten, die jedoch durch einige Soldaten, einige Enthauptungen und eine starke Vertheilung von Bambushieben schneller beseitigt werden konnten. Am 10. Mai 1897 erschien die erste Lokomotive in Ma-Chia-Pu, unter den Mauern von Peking.

Der Bahnhof von Tientsin, ein kleiner, einstöckiger Ziegelbau, liegt am linken Ufer des Peï-Ho; auch das Betriebsmaterial ist sehr einfach, jedoch für die kurze Reise ausreichend. Dörfer finden sich nicht am Wege; man hat in bestimmten Entfernungen kleine Bahnhöfe errichtet, denen man die Namen der nächstgelegenen Orte gab. Zwischen den Stationen Yang-Tsoun und La-Fati, die auf Tientsin folgen, steht das ganze Land unter Wasser, und zahlreiche mehr oder weniger lange Brücken mussten gebaut werden, von denen die über den Peï-Ho 190 m lang ist. Während man für die Reise nach Peking früher 7 bis 10 Tage brauchte, kann man jetzt in einem Tage von Tientsin hin- und zurückgelangen. Das Fahrgeld ist sehr mässig, ebenso der Tarif für die Waaren; dennoch werden dieselben noch zumeist auf dem Wasserwege nach Peking befördert.

— Die „Times" melden aus Peking, ausser den Eisenbahnen von Kiaotschau nach Tsinan und von Kiaotschau nach Itschou habe Deutschland kraft des am 6. d. Mts. unterzeichneten Vertrages die Konzession zum **Eisenbahnbau von Tsinan nach Johanfu** erhalten. Deutschland verpflichte sich, wenn gewisse Einzelheiten erledigt seien, seine Truppen nach dem gepachteten Flächenraum zurückzuziehen. („Voss. Ztg.")

Allgemeines.

— In der Tagespresse finden sich Berichte über **eiserne Fahrbahnen für Landfuhrwerk auf Landstrassen** als Mittel zur Erleichterung des Verkehrs. Der Zugwiderstand der Fahrzeuge bei der Beförderung von Lasten auf Strassen wird durch Anwendung einer glatten, aus Eisen hergestellten Gleisbahn, die der Abnutzung nur wenig unterworfen ist, auf etwa ein Fünftel, also sehr wesentlich vermindert. Diesen bedeutenden Vortheil hat man sich für gewöhnliche Landstrassen und Landfuhrwerke bisher nur in ganz geringem Umfange erst zu nutze gemacht, indem man wegen der grossen Enge der Strassen in einigen Grossstädten, wie z. B. Hamburg-Altona und Kopenhagen Omnibus- oder Pferdebahnwagen auf einer Gleisbahn laufen liess, ohne dass die Wagen ein für alle Mal an diese gebunden waren. Derartige Anlagen in den engen Strassen einer Stadt gestatten überdies keine allgemeine Benutzung durch Fuhrwerke aller Art, und doch könnten überall, wo infolge gesteigerten Verkehrs die Anforderungen an die Güte der Fahrbahn der Strassen zugenommen haben und je höher die Arbeitslöhne und Kosten für Steine zur Unterhaltung der Strassen und je billiger eiserne Gleise geworden sind, die Vortheile eiserner Gleise in Landstrassen dem allgemeinen Verkehr zu gute kommen. Die Idee solcher Radbahnen ist schon uralt. Radbahnen aus Steinplatten werden aus alter Zeit schon vom Bau der ägyptischen Pyramiden und aus dem alten Griechenland und Italien erwähnt. Gegenwärtig sind sie in grösserem Umfange in einigen amerikanischen Städten hergestellt. Aber auch in Deutschland bestehen seit einiger Zeit ähnliche Gleisbahnen. In Ostfriesland, im Kreise Norden z. B., wo sich der Mangel an natürlichen Steinen besonders fühlbar macht, ist bereits ein Spurgleis in Sandbettung auf Moorwegen geplant; die Wegoberfläche soll dabei unbefestigt bleiben, während für die Ausweichstellen alle 120 m Klinkerpflaster vorgesehen ist. Eine andere Gleisbahn auf der Stade-Frankoper Landstrasse ist bereits 1864 dem Verkehr übergeben worden. Das Gleis liegt auf Steinschlagunterbau, und sein Kilometer kostet 4 000 ℳ. Bei einem mittleren täglichen Durchgangsverkehr von 150 Zugthieren hat sich die Bahn in den ersten 2 Jahren ihres Bestehens gut gehalten. Auch auf der Kreislandstrasse von Gardelegen nach Kloster Neuendorf ist eine eiserne Gleisbahn 1895 gelegt, freilich kostet dort das Kilometer Gleis schon 8 850 ℳ. Bei einiger Aufmerksamkeit der Fuhrleute ist die Führung der Wagen auf solchem Gleise sicher. Scharfe Krümmungen von 22—24 m im Halbmesser werden von schweren Lastwagen im Trabe anstandslos und sicher durchfahren, selbst wenn mehrere Wagen aneinander gehängt sind, halten sie sich trotz der Krümmungen im Gleise. Die Befürchtung, dass die Pferde auf den Schienen leicht aus-

gleiten könnten, hat sich nicht erfüllt, da zwischen den Schienen noch eine für 2 Pferde ausreichende Lauffläche verbleibt. Die Leitrippen der Schienen sind nach der Mitte zu angeordnet, weil so eine bessere Entwässerung und ein leichteres Ausbiegen stattfinden kann. Auch in Nordamerika hat das landwirthschaftliche Ministerium dem Bau billiger eiserner Gleisbahnen für Strassen in den ländlichen Bezirken erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet.

— Eine **gefährliche Eisenbahnreise** machte, wie aus London mitgetheilt wird, der dänische Konsul in Newcastle-on-Tyne, J. Faber. Er fuhr mit dem Nordzuge um 5 Uhr 45 Minuten von London nach Newcastle und verliess an der Finsbury-Parkstation seinen Wagen, um in den Restaurationswagen einzusteigen. Bevor er jedoch diesen erreichte, hatte der Train sich schon wieder in Bewegung gesetzt. Es gelang dem Konsul, noch aufzuspringen und den Handgriff einer Wagenthüre zu erreichen. Aber, o weh, der Wagen war von innen geschlossen und leer. Das Brausen des Eilzuges übertönte das Pochen und das Rufen des Reisenden. Der Konsul hatte Pelz und Handschuhe in seinem Kupee liegen lassen und stand nun in einem dünnen Rocke auf dem Trittbrette des Wagens. Er musste sich an das Messinggeländer festklammern, um nicht vom Zuge, der mit rasender Schnelligkeit durch mehrere Tunnels dahinbrauste, herabzufallen. Der eisige Wind schnitt ihm ins Gesicht und seine Hände erstarrten. So brachte er anderthalb Stunden zu, da der Expresszug an allen kleineren Stationen vorbeifuhr. Endlich hielt der Zug bei Peterborough und der beinahe erfrorene Konsul wurde aus seiner qualvollen Lage befreit.

— Der Geheime Oberbaurath Franzius, der in der Zeit vom Februar bis Mai 1897 auf Veranlassung des Herrn Tirpitz, des jetzigen Staatssekretärs des Reichsmarineamts, die Hafenplätze an der chinesischen und japanischen Küste besichtigte, um einen geeigneten Punkt für die deutsche Ansiedelung zu ermitteln, hat den Vortrag, den er in der Deutschen Kolonialgesellschaft, Abtheilung Berlin-Charlottenburg vor einiger Zeit hielt, unter dem Titel „**Ein Ausflug nach Kiaotschau**“ jetzt im Druck veröffentlicht (31 Seiten mit einer Karte). Frisch und anschaulich schildert er darin, nachdem er dargelegt, dass Amoy und die Samsahbucht für eine deutsche Niederlassung ganz ungeeignet waren, die topographischen Verhältnisse der Bucht von Kiaotschau. Vorläufig bildet die Bucht eine ausgezeichnete Rhede, doch müssen die eigentlichen Hafenanlagen noch geschaffen werden. Noch ist es ziemlich unbequem, vom Wasser ans Land zu gelangen. Nur an wenigen Stellen kann man mit Booten landen, ohne nasse Füsse zu bekommen. Die Ufer erheben sich dünenartig etwa 15 bis 20 m über den eigentlichen Strand. Aus Dünen und Strand treten aber zahlreiche Felsriffe hervor, welche sich über und unter Wasser in die Bucht hineinstrecken. Solche Riffe kann man ohne grose Kosten als Molen zu Landungsplätzen ausbilden. In bezug auf Kiaotschau als Eisenbahnausgangspunkt schliesst sich Franzius den Auffassungen von Richthofen's an. Von Kaufleuten, Technikern und sonstigen Kennern Chinas wurde auch die Anlage einer direkten Eisenbahn Kiaotschau, Tientsin, Peking für sehr wünschenswerth gehalten, um die jetzt für mehrere Wintermonate durch Eis regelmässig unterbrochene Dampferverbindung zwischen Tientsin und Shanghai zu ersetzen. Aber Franzius glaubt, dass die Rentabilität dieser Linie doch wegen der technischen Schwierigkeiten in der Ueberbrückung der vielen Flussläufe, namentlich des Hoangho, vorläufig schwer nachzuweisen sein würde, und hält die Linie über Tsinangfu an dem südlichen Ufer des Hoangho hinauf bis zur Bahn Hankau-Peking für weit wichtiger. Franzius glaubt ferner, dass schon allein die Aufschliessung der in Schantung vorhandenen Kohlenlager und die Schaffung geregelter Kohlenausfuhr dem Hafen Kiaotschau eine grosse Bedeutung sichern werden. Die Kohle von Weihsien wurde in der Stadt Kiaotschau, also nur etwa 70 km von der Lagerstelle, mit 80 ℳ die Tonne bezahlt und natürlich nur pfundweise gehandelt, weil der ganze Transport mit Schiebkarren auf Lehmwegen erfolgte. Gelingt es, die Schantungkohle, deren gute Beschaffenheit durch die von Herrn von Richthofen in seinem grossen Werk, Band II, S. 784, angegebenen Analysen festgestellt ist, in Kiaotschau zu verladen, so kann damit an der ganzen asiatischen Küste und selbstverständlich auch auf den Dampfern des Yangtze die Konkurrenz mit der jetzt dort fast ausschliesslich benutzten Kohle aufgenommen werden. Auf einen Ausflug von Kiaotschau aus gewann Franzius die Ueberzeugung, dass der Bau von Eisenbahnen in jener Gegend keine besonderen technischen Schwierigkeiten bietet und dass das Hinterland sehr günstig ist. Im übrigen werden die Grunderwerbskosten vielleicht etwas höher sein, als der Durchschnittspreis für Ländereien in der Provinz Schantung, der Herrn Geheimrath Franzius mit 2500 ℳ für 1 ha angegeben wurde, bei Tschifu aber schon das Doppelte beträgt. Als sehr günstig bezeichnet Franzius einen Umstand, der in China eine erhebliche Rolle spielen kann, das ist die Gräberfrage. Während in den meisten Küstenstrecken, die er gesehen hat, die zahlreichen Gräber so zerstreut in den Feldern liegen, dass es bei Auslegung einer Bahnlinie ganz unmöglich ist, sie zu vermeiden, und dadurch erhebliche Schwierigkeiten und Kosten entstehen, weil alle Verwandten des todten Chinesen Ansprüche erheben, so liegen die Gräber hier fast immer in geschlossenen Friedhöfen, die ohne Mühe umgangen werden können. Zwar hat der Chinese noch keinen Begriff von der Bedeutung der Technik, aber das Vorurtheil, welches in China gegen Eisenbahnen bestand, scheint sich gelegt zu haben. Die Bahn von Tientsin nach Peking wird schon stark benutzt. Die Ausführung der von dem Regierungsbaumeister Hildebrand entworfenen hochbedeutungsvollen Bahn Hankau-Peking hat — leider nicht mit deutschem Gelde — begonnen. Die Strecke Wusung-Shanghai soll am 1. April fertig sein und wird über Sutschau nach Nanking fortgeführt. Es ist zu hoffen, dass die Ausführung einer Bahn von der Kiaotschaubucht nach dem Norden nicht lange auf sich warten lässt.

Entscheidung des Appellationssenats des Budapester Handels- und Wechselgerichts, Berechnung der Entschädigung für ein beim Eisenbahntransport beschädigtes Frachtgut betreffend.

Einer Partei wurde für ein während des Transports beschädigtes Frachtgut von der Bahnverwaltung die Entschädigung unter Berücksichtigung des Werthes, welchen das unbeschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Absendung hatte, vergütet. Die Partei verklagte die Bahnverwaltung auf Zahlung der Differenz von 36,48 fl. zwischen dem Werthe am Ablieferungs- und jenem am Versandorte; die erste Instanz gab dem Klagebegehren statt. Der Appellsenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts hob das Urtheil der ersten Instanz unter dem 8. November 1897 mit folgender Begründung auf:

Da die §§ 80 und 83 des Betriebsreglements mit den Artikeln 34 und 37 des Berner Uebereinkommens übereinstimmen, besitzen dieselben laut der Verfügung des § 2 des Gesetzartikels 25 vom Jahre 1892 Gesetzeskraft, selbst wenn sie von den Bestimmungen des Handelsgesetzes abweichen.

Die Abweichung ist zweifellos, denn während nach § 399 des Handelsgesetzes bei Berechnung des Schadens derjenige Werth maassgebend ist, welchen die gleichartige Waare an dem Orte und zur Zeit der Ausfolgung besessen hat, ist laut § 80 des Betriebsreglements derjenige Werth zu Grunde zu legen, welchen die gleichartige Waare an dem Aufgabeorte zu der Zeit gehabt hat, als die Waare zum Transport übernommen wurde.

Der § 80 des Betriebsreglements bestimmt zwar ausdrücklich blos für den Fall des Verlustes der Waare die Höhe der Entschädigung, der § 83 aber, welcher den Fall der Beschädigung der Waare behandelt, und die Eisenbahn zum Ersatze des ganzen Betrages der an der Waare entstandenen Werthverringerung verpflichtet, spricht es nicht aus, welcher Werth bei Berechnung des Betrages der Werthverringerung als Richtschnur anzunehmen sei; doch kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die §§ 80 und 83 des Betriebsreglements mit einander enge zusammenhängen und nach einem gemeinsamen Prinzip die Schadloshaltung sowohl für den Fall des Verlustes der Waare, als auch für jenen der Beschädigung derselben regeln.

Die Schöpfer des Berner Uebereinkommens hat, wie sie dies im Laufe der Berathungen offen ausgesprochen haben, zur Aufstellung der im Art. 34 enthaltenen und im § 80 des Betriebsreglements übernommenen Rechtsnorm der Gedanke bewogen, dass die Aufgabeeisenbahn nicht in der Lage ist, den Werth der Waare zu kennen, welchen dieselbe an dem Orte und zur Zeit der Ausfolgung haben werde, sie demnach bezüglich des Umfanges ihrer Verpflichtung nicht orientirt sein könnte, wenn diesbezüglich der an dem Bestimmungsorte bestehende Werth maassgebend sein würde; eine solche Verpflichtung kann ihr schon deshalb nicht aufgebürdet werden, weil der Versender seinen Anspruch auf denjenigen höheren Werth, welchen die Waare auf der Bestimmungsstation zur Zeit der Ausfolgung besitzt, versichern kann, wenn er sein Interesse an der Lieferung im Sinne des Art. 38 des Internationalen Uebereinkommens resp. laut § 84 des Betriebsreglements deklarirt.

Es ist klar, dass dieser Beweggrund im Falle der Beschädigung der Waare gerade so vorliegt, als im Falle des Verlustes der Waare, und dass demzufolge die im § 80 des Betriebsreglements vorgeschriebene Norm sich auch auf den im § 83 geregelten Fall der Beschädigung der Waare erstreckt.

Die entgegengesetzte Auffassung würde dahin führen, dass derjenige eine verhältnissmässig grössere Entschädigung

erhalten würde, dessen Waare blos beschädigt wird, als derjenige, dessen Waare in Verlust gerathen ist.

Nachdem laut des festgestellten Thatbestandes der Umstand nicht strittig ist, dass Kläger diejenige Entschädigung bereits erhalten habe, welche ihm nach dem soeben angeführten richtigen Standpunkte der Verklagten gebührt, und dass die in der Klage beanspruchten 36,48 fl. dem Kläger nur dann gebühren könnten, wenn bei Berechnung der Werthverringerung derjenige ordentliche Handelswerth als Grundlage genommen würde, welchen die Waare ohne Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ausfolgung gehabt haben würde, hat das erste Gericht offenbar die im § 83 des Betriebsreglements enthaltene Rechtsnorm unrichtig angewendet, als es die verklagte Eisenbahn zum Ersatze der in Rede stehenden 36,48 fl. sammt Zinsen verhalten hat.

Ausserdem hat das erste Gericht die zum § 71 des Betriebsreglements gehörige Zusatzbestimmung II ausser Acht gelassen, indem es die Verklagte zum Ersatze der Kosten von 6 fl. ö. W., welche für den seitens des Klägers beigezogenen Sachverständigen aufgelaufen sind, verurtheilte, weil die Vorschrift der erwähnten Zusatzbestimmung, dass der Verfügungsberechtigte, falls er sich mit dem seitens der Eisenbahn bestellten Sachverständigen nicht zufrieden stellt, einen anderen Sachverständigen nur auf seine eigene Kosten bestellen kann, eine Vertragsbedingung bildet, und demzufolge die Zuerkennung des in Frage stehenden Anspruches des Klägers auch schon deshalb ausschliesst, weil der Kläger im Sinne des § 409 des Handelsgesetzes und des § 72 des Betriebsreglements Gelegenheit gehabt hat, einen gerichtlichen Augenschein zu verlangen, dessen Kosten diejenige Partei trägt, welche die Prozesskosten belasten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 8. März, die unter dem Vorsitz des Herrn Wirklichen Geheimen Oberbauraths Streckert stattfand, entwarf Herr Dr. Wrubel aus Zürich als Gast ein fesselndes Bild der von Herrn Guyer-Zeller geplanten und seit etwa einem halben Jahre in Angriff genommenen Jungfraubahn. Der Bau einer Bahn auf den 4166 m hohen Gipfel der Jungfrau ist ein eigenartiges, gewaltiges Unternehmen, das das Interesse der ganzen gebildeten Welt wach erhält. Das Projekt Guyer-Zeller's ist nicht das erste; es hat in den Entwürfen von Koechlin, Trautweiler und Locher, die im Jahre 1889 eingereicht wurden, seine Vorgänger, die es jedoch wesentlich übertrifft. Diese drei hatten den gleichen Ausgangspunkt und im wesentlichen dieselbe Trasse mit Aussichtspunkten in verschiedenen Höhen, die aber wesentlich das gleiche Panorama boten. Guyer-Zeller's Linie nimmt von der Station Kleine Scheidegg zwischen den Stationen Grindelwald und Lauterbrunnen der Berner Oberlandbahn ihren Weg in die Höhe mit Maximalsteigungen von 25 % bis zum Gipfel der Jungfrau. Die Steigung wird mit Hilfe der Zahnstange überwunden. Den ersten Aussichtspunkt erreicht man nach 2 km, nachdem 85 m erstiegen sind; auf der zweiten Station, in 2 507 m Höhe, kommt man dicht an den Eigergletscher, dann geht es in den 10 km langen Tunnel, den die Trasse nicht wieder verlässt und in dem man die nächste Station Eiger in 2 660 m Höhe erreicht, eine vollständige Felsenstation, die einen geschätzten Aussichtspunkt bietet. Weiterhin wird auf der Südseite des Eiger, in 3 160 m Höhe, eine zweite Felsenstation, dann in 3 420 m die Station Jungfraujoch folgen, eine Doppelstation, die interessanteste aller Stationen, von der aus man auch eine Verbindung mit dem Rhonethal gewinnen kann. Weiter führt die Linie in die Höhe von 4 090 m über dem Meere, von wo die Spitze der Jungfrau mit einem Elevator erreicht werden soll. Die Konzession für die Bahn war an die Bedingung des Nachweises geknüpft, dass eine Fahrt in eine Höhe, wie die der Jungfrau, für Leib und Leben der Reisenden unschädlich sei. Dieser Nachweis wurde praktisch durch verschiedene von Sachverständigen angestellte Versuche erbracht. Zur Vorberathung und Prüfung der Frage des Baues und Betriebes der Bahn wurde eine Kommission berufen, in der Hygieniker, Juristen, Topographen, Ingenieure, Geologen usw. vertreten waren. Diese schrieb im Februar 1896 einen Wettbewerb über eine Reihe wichtiger Dinge aus, an dem 48 Bewerber theilnahmen. 16 Lösungen wurden mit Preisen bedacht, am wichtigsten erwies sich die des Ingenieurs Strub in Interlaken, der ein verbessertes Oberbausystem in Vorschlag brachte. Die Spurweite der Bahn beträgt 1 m, der kleinste Radius 100 m, die grösste Steigung 25 %. Die geologischen Verhältnisse sind die denkbar günstigsten. Die Betriebskraft wird von zwei Wasserkräften zu Lauterbrunnen und Burglauenen geliefert, deren Gefälle 38 und 150 m beträgt und die in der Reisezeit zusammen 11 000 PS. liefern können, von denen ein grosser Theil anderweit abgegeben werden kann. Die Anlage zu Lauterbrunnen ist bereits fertig. Die von Turbinen erzeugte Kraft wird in dreiphasigen Wechselstrom von 7 000 Volt Spannung umgesetzt und so nach Scheidegg geführt, dort aber in Gleichstrom von 500 Volt umgewandelt, wie er zum Betrieb der Bahn gebraucht wird; für Beleuchtungszwecke werden 220 Volt verwendet. Auch die Bohrmaschinen — Drehbohrmaschinen — werden elektrisch betrieben. An Tunnelarbeiten sind 300 m Vollausbruch fertiggestellt; die erste Sektion wird Anfang Juli d. J. in Betrieb genommen werden können. Die Lokomotiven haben 2 Motoren von je 150 PS., die 800 Umdrehungen in der Minute machen, sind somit die stärksten Zahnradlokomotiven der Welt. Der Zug enthält ferner einen Motorwagen und einen Anhängewagen, je von 40 Plätzen. Letzterer steht als Schiebewagen bergwärts. An der Diskussion über den Vortrag betheiligten sich die Herren Wirklicher Geheimer Rath Wiebe Excellenz, Präsident Kranold, der Vorsitzende und Herr Geheimer Baurath Benoit. Der Vortragende ergänzte seine Ausführungen dahin, dass die Bauzeit voraussichtlich etwa 5—6 Jahre dauern werde, dass auch der Eiger und Mönch zugänglich gemacht werden sollen und dass die Höhe der Fahrpreise — Hin- und Rückfahrt — für die einzelnen Fahrstrecken von Scheidegg aus für die erste im Sommer zu eröffnende Strecke 2,5 Frcs. und für die folgenden 8, 14, 20 und 40 Frcs. betragen sollen, also als sehr mässige bezeichnet werden können. Der Vortrag fand einen sehr grossen Beifall.

Herr Oberst Fleck berichtet über die neue Auflage des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften, insbesondere diejenigen Theile, die sich auf den Eisenbahnbau beziehen.

Herr Professor Göring macht auf die Thatsache aufmerksam, wie sich über Bauwerke ganz offen daliegender Konstruktion Mythen bilden können, die weiter vererbt werden und führt dazu als Beispiel die bekannte unversenkte Schiebebühne der ehemaligen Borsig'schen Werke am Oranienburger Thor an, die er näher erläutert.

In satzungsgemässer Abstimmung wurden als auswärtige Mitglieder aufgenommen die Herren Eisenbahnbetriebsdirektor Theodor Dieterich in Freistadt in Westpr. und Eisenbahnbauinspektor Emil Fränkel in Guben.

Bücherschau.

— **Altes und neues zur Flottenfrage.** Erläuterungen zum Flottengesetz von Nauticus. Berlin 1898.

In lexikographischer Form gibt das Heft von 239 Seiten Auskunft über alle Fragen und Angelegenheiten, die unmittelbar und mittelbar die Flotte betreffen. Vom verkehrspolitischen Standpunkt aus sind von besonderem Interesse die Aufsätze über Seehandel, Seeinteressen, Seeschifffahrtsverkehr, Volksvermehrung, internationale Wanderung und Welthandel. Als Nachschlagebuch von Werth.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

In Bremerhaven wird am 1. April d. J. eine am Alten Hafen im Zollinlande belegene neue Tarifstation und Güterabfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Bremerhaven (Inlandhafen)“ für die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen, Fahrzeugen und Vieh — eingerichtet werden, sodass von dem genannten Tage ab in Bremerhaven drei räumlich getrennte selbständige Tarifstationen und Güterabfertigungsstellen bestehen, nämlich:

Bremerhaven (Freihafenbahnhof),
„ (Zollinlandsbahnhof),
Bremerhaven (Inlandshafen).

Für Sendungen nach Bremerhaven hat der Absender eine der vorgenannten drei Stationen, auf welcher die Abnahme des Gutes erfolgen soll, in jedem Falle im Frachtbriefe anzugeben.

Vom 1. April d. J. ab finden die in den deutschen und internationalen Verkehren für die Station Bremerhaven (Zollinlands-

bahnhof) für die Beförderung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen bestehenden Frachtsätze und Tarifkilometer auch im Verkehr mit der neuen Tarifstation Bremerhaven (Inlandshafen) unverändert Anwendung.

Die für die Ueberführung von Frachtstückgut zwischen den Bahnhöfen in Bremerhaven und Geestemünde in dem Gruppentarif IV festgesetzten Ueberfuhrgebühren gelangen vom 1. April d. J. ab auch für die Ueberführung von Eilstückgut zwischen den verschiedenen Bahnhöfen an diesen Orten zur Erhebung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 10. März 1898. (625)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr in der Strecke Borki wielkie-Grzymalow vom 27./2. bis 5./3. l. J. unterbrochen.

Wien, am 12. März 1898. (626)

3. Güterverkehr.

Der an der Strecke Halle-Leipzig zwischen den Stationen Leipzig und Schkeuditz gelegene Personenhaltepunkt Wahren wird am 15. April d. J. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkte für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Die Entfernung beträgt von Leipzig 6,30 km, von Schkeuditz 7,72 km.

Halle a/Saale, den 11. März 1898. (627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterr.-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Eisen und Stahl alt ab Oberhausen b. Augsbg. nach Assling gelangt mit Gültigkeit vom 10. März l. J. ein Ausnahmefrachtsatz zur Einführung.

München, im März 1898. (628)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-hessischer Gütertarif. (Gruppen II/VI.) Oldenburg-nordwestdeutsch und hessischer Gütertarif. In theilweiser Abänderung unserer Bekanntmachung vom 28. Januar d. J. und derjenigen der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 29. Januar d. J. wird zur Kenntniss gebracht, dass die bei dem Seehafenausnahmetarif E 1 für Schiffsbaueisen eintretenden Frachterhöhungen für einzelne Artikel des Spezialtarifs I (Anker, Schiffsketten usw.) erst vom 1. Oktober d. J. ab Gültigkeit erhalten.

Cassel, den 9. März 1898. (629)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rhein-Mainumschlagverkehr Tarif vom 1. Oktober 1886. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt der Nachtrag IX zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Aenderung der Vorbemerkung.
II. Ergänzung der Ausnahmetarife und Aufnahme neuer Stationen.
III. Ausnahmetarif für Getreide nebst Einlagerungsbestimmungen.
IV. Aufhebung sämmtlicher Frachtsätze für Frankfurt transit, Deggendorf und Regensburg, sowie der Stückgutfrachtsätze für Frankfurt a. M. Hafen.
V. Aenderungen und Berichtigungen.

München, im März 1898. (630)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Der für die Zeit vom 1. März bis 1. Juni d. J. auf den preussischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen gilt mit den gleichen Bestimmungen für die Frachtberechnung und bis zu dem gleichen Endtermin fortan auch im hanseatisch-ostdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen und der königlichen Militäreisenbahn einerseits und Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn andererseits, soweit nicht die Verkehrsleitung über die Greifswald-Grimmener Eisenbahn stattfindet, ferner im Verkehr der Altdamm-Colberger Eisenbahn mit den Stationen Neubrandenburg und Rostock der mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn.

Berlin, den 9. März 1898. (631)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab treten ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Lindau transito, Station der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, nach dem Schnittpunkte III (Tariftabelle I A, Seite 106 bis 107 des Tarifs) in Kraft.

Dieselben betragen für 100 kg in Mark für:

Eilgut	15,74
die allgemeine Stückgutklasse I	6,45
den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	6,45
die allgemeine Wagenladungsklasse A[1]	3,85
die allgemeine Wagenladungsklasse B	2,99
die Spezialtarife A[2]	3,85
I	2,99
II	2,99
III	2,24
den Ausnahmetarif 5 A. für Eisenwaaren usw.	2,40
B. für Façoneisen usw.	2,20

Die seitherigen höheren Frachtsätze werden hierdurch aufgehoben.

Bromberg, den 10. März 1898. (632)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. Die für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen im rheinisch-westfälisch-belgischen, rheinisch-westfälisch-niederländischen, belgisch-südwestdeutschen, niederländisch-südwestdeutschen, bayerisch-belgischen, niederländisch-bayerischen und im niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember jedes Jahres bisher gültige Frachtermässigung wird für die Folge aufgehoben.

Demzufolge treten die nachstehenden Tarife:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst usw. im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr;
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst usw. im niederländisch-südwestdeutschen Verkehr
   a) Verkehr mit Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a. M. und Mainz sowie der Main-Neckarbahn,
   b) Verkehr mit Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen;
3. Saisontarif für die Beförderung von frischem Obst usw. im niederländisch-bayerischen Verkehr unter Ziffer VIII des Nachtrags XVIII vom 15. Dezember 1897 zum niederländisch-bayerischen Gütertarif

ausser Kraft dergestalt, dass sie vom 15. Mai d. J. keine Anwendung mehr finden.

Die in den belgisch-südwestdeutschen Tarifheften 7 a und 7 b vom 1. November 1897 enthaltenen Ausnahmetarife für die Beförderung von frischem Obst usw. und zwar:

a) für den überseeischen Verkehr von den belgischen Seehafenstationen nach Württemberg (Ausnahmetarif 18, Seite 18 und 19 des Heftes 7 a),
b) für den Verkehr zwischen inneren belgischen Stationen einerseits und württembergischen Stationen andererseits (Ausnahmetarif 6, Seite 61—64 des Heftes 7 b)

treten mit dem 31. Dezember d. J. ausser Kraft.

Dagegen werden folgende Ausnahmetarife bis auf weiteres beibehalten:

1. Ausnahmetarif 30 für die Beförderung von frischem Obst usw. nach den belgischen Hafenstationen im Nachtrag XII vom 1. Januar 1897 zum Anhang des Heftes A des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs;
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst in der Richtung nach Belgien sowie zur Ausfuhr über die belgischen Seehäfen und Terneuzen unter Ziffer VII des Nachtrags XIII vom 1. August 1896 des bayerisch-belgischen Gütertarifs.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Eisenbahndirektion.

Köln, den 10. März 1898. (633)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 20. d. Mts. treten im Tarif, Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 und Heft 3 vom 1. November 1897 für Schwefelsäure zur Ausfuhr nach Oesterreich bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Morgenroth	Von Rosdzin
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Pardubitz S. N. D. V. und Oe. N. W. B.	122	126
Wöllersdorf K. K. St. B.	165	164
Zeltweg K. K. St. B.	232	231

Breslau, den 8. März 1898. (634)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5. Am 1. April d. J. wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben, das abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Battelau, Eisenstein, Furth i. W., Fussdorf und Wolframs der

k. k. österreichischen Staatsbahnen enthält.

Soweit dadurch Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Mai d. J. in Kraft. Bis zum Erscheinen des Berichtigungsblattes ertheilt unser Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4, Auskunft.

Dresden, den 12. März 1898. (635)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. gelangt für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür von Oranienburg nach Merzdorf ein Ausnahmesatz in Höhe von 0,65 ℳ für 100 kg zur Einführung. Die Bedingungen des Ausnahmetarifs 7 a im Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht finden auch auf diesen Ausnahmesatz Anwendung.

Breslau, den 10. März 1898. (636)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. April 1898 tritt ein direkter Frachtsatz für die Beförderung von Quarzsteinen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Oschatz und Mähr.-Ostrau von 120 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 11. März 1898. (637)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr. Für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen im Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a.S., der Neuhaldensleber sowie der braunschweigischen Landeseisenbahn einer und der bayerischen Staatseisenbahnen anderseits kommt mit sofortiger Gültigkeit für die Zeit bis 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Magdeburg, den 12. März 1898. (638)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 12. März bis 1. Juni 1898 gelangt für den Verkehr zwischen den Stationen der königlichen Militäreisenbahn und den Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen ein allgemeiner Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Ferner tritt an Stelle des Seehafenausnahmetarifs E 1 — Seite 181/182 des Gütertarifs — ein neuer Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen in Kraft. Soweit Erhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Oktober 1898 gültig. Die Anwendungsbedingungen sind dieselben wie die des gleichnamigen Ausnahmetarifs der preussischen Staatsbahnen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau, hier, Alexanderplatz.

Berlin, 11. März 1898. (639)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Am 15. März 1898 werden die im Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Stettin neu eröffneten Stationen Grabow a/O., Stettin-Westend, Torney, Vulkan-Bredow, Zabelsdorf und Züllchow in den hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif einbezogen.

Am gleichen Tage werden die in den preussischen Staatsbahnverkehren eingetretenen Aenderungen des Seehafenausnahmetarifs E 1 für Schiffsbaueisen auf den im hanseatisch-ostdeutschen Gütertarif bestehenden gleichnamigen Ausnahmetarif ausgedehnt. Die hiermit verbundenen Frachtermässigungen treten sofort, die Frachterhöhungen bei den Artikeln Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern erst am 1. Oktober 1898 in Kraft.

Ferner wird an demselben Tage der Artikel „Drahtgeflechte, eiserne (stählerne)“ in den Seehafenausnahmetarif E, Abtheilung II a aufgenommen und die gemäss unserer Bekanntmachung vom 10. Februar d. J. für den Verkehr zwischen einzelnen Verbandsverwaltungen bewirkte Aufnahme des Artikels „Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt“ in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf den gesammten Verbandsverkehr mit Ausnahme der Eckernförde-Kappelner, der Paulinenaue-Neuruppiner und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausgedehnt.

Berlin, den 11. März 1898. (640)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband. Mit Gültigkeit vom 1. April, soweit Frachterhöhungen eintreten vom 1. Mai 1898, gelangt zum Tarif Theil II vom 1. August 1897 der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. erhöhte Frachtsätze für verschiedene Tarifklassen und Ausnahmetarife, Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs Nr. 11 A durch den Artikel „Schmalz“, Einbeziehung verschiedener Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen und Stahl), anderweite Tarifberechnung für „Lübeck“, den neuen Ausnahmetarif Nr. 23 für „Eier“ und Nr. 10 D (Messingwaaren etc. zur Ausfuhr seewärts), Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 (Metalle etc.) sowie Berichtigungen.

Altona, den 15. März 1898. (641)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Verbandsgüterverkehr. Mit dem 10. d. Mts. erhält die Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 6 (Rohstofftarif) folgende Fassung: 6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt.

Essen, den 2. März 1898. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni d. J. ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung. Der Ausnahmetarif findet Anwendung für den Verkehr zwischen den Stationen der preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger, Stargard-Cüstriner Eisenbahn, der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, sowie der Nebenbahn Hausdorf-Priebus, Rausch-Freiwaldau und Teuplitz-Sommerfeld andererseits. Nähere Auskunft über den Ausnahmetarif ertheilen die betheiligten Dienststellen. (643)

Stettin, den 12. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. tritt im Gütertarife (Heft 2 und 3) für den vorbezeichneten Verkehr an Stelle des bisherigen ein anderweiter, erweiterter Seehafen-Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen in Kraft. Neben Frachtermässigungen treten hierbei für die dem Spezialtarif I angehörigen Artikel „Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Muttern“ Frachterhöhungen ein, die jedoch erst am 1. Oktober d. J. Gültigkeit erlangen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen. (644)

Münster, den 10. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eis. Im rheinisch-nassau-bayerischen, hessisch-bayerischen, badisch-bayerischen, elsass-lothringisch-bayerischen, Saarbrücken-bayerischen, pfälzisch-bayerischen und Main-Neckarbahn-bayerischen Güterverkehr ist mit Gültigkeit vom 7. März bis zum 1. Juni d. J. für Eis in vollen Wagenladungen ein allgemeiner Ausnahmetarif zur Einführung gelangt.

Die Fracht wird nach den Sätzen des in den meisten preussisch-bayerischen Gütertarifen enthaltenen Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien unter Berücksichtigung des Ladegewichtes der gestellten Wagen berechnet.

München, im März 1898. (645)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 12. März 1898. (646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und ostdeutsch-nordwestdeutscher Verkehr, sowie niederdeutscher Verbandsgütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 kommen die im Kilometerzeiger (II E) für den Verkehr mit der Station Wittenberge (Gemeinschaftsstation der preussischen Staatsbahnen und der Wittenberge-Perleberger Bahn) bezw. den Stationen Perleberg und Weisen der Wittenberge-Perleberger Bahn vorge-

sehenen Kilometerzuschläge in Wegfall.

Hannover, den 10. März 1898. (647)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2. Vom 16. d. Mts. bis Ende Mai d. J. wird die Fracht für die Beförderung des Artikels Roheis in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Frachtsätzen und Bestimmungen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien berechnet.

Dresden, am 11. März 1898. (648)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Unter Aufhebung der unter Abtheilung b des Ausnahmetarifs Nr. 5 im Gütertarif Basel S. C. B.-badische Staatseisenbahnen vorgesehenen Frachtsätze treten am 16. März d. J. für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr in Wagenladungen von 10 000 kg ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die für Ladungen von 5000 kg bestehenden Frachtsätze werden mit Wirkung vom 31. Mai 1898 ohne Ersatz aufgehoben.

Karlsruhe, den 10. März 1898. (649)

Generaldirektion.

Schweizerisch österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Verkehr mit Oesterreich. Aufhebung von Frachtsätzen. Die mit der Kundmachung in Nr. 6 dieses Blattes vom 22. Januar 1898, fortl. Nr. 228 verlautbarte Aufhebung von Frachtsätzen tritt erst mit 20. Mai 1898 in Kraft, weshalb es im Eingange dieser Kundmachung zu lauten hat:

„Mit Wirksamkeit vom 20. Mai 1898“ . . . .

Der übrige Theil der Kundmachung bleibt unverändert.

Wien, am 8. März 1898. (650)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit. Die Gültigkeit der mit Kundmachung in Nr. 6 dieses Blattes vom 22. Januar 1898, fortl. Nr. 229 verlautbarten Frachtsätze wird auf die Zeit bis 20. Mai 1898 verlängert, weshalb es im Eingange dieser Kundmachung zu lauten hat:

„Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1898 bis 20. Mai 1898“ . . . .

Der übrige Theil der Kundmachung bleibt unverändert.

Wien, am 8. März 1898. (651)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Hafen Rosawitz bei Bodenbach andererseits. Ausgabe eines neuen Tarifes. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 gelangt ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der bisherige gleichnamige Tarif vom 1. August 1896 ausser Kraft gesetzt wird.

Wien, am 8. März 1898. (652)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Wisterschan der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg in den direkten Verkehr. Die Station Wisterschan der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wird in den direkten Verkehr mit den Stationen Bodenbach (St. E. G.), Tetschen (B. N. B. und Oe. N. W. B.), Vysocan (B. N. B. und Oe. N. W. B.), sowie mit den übrigen Stationen der k. k. priv. böhmischen Nordbahn einbezogen, und zwar mit den zwischen diesen Stationen einerseits und der Station Teplitz andererseits in den Tarifen des oben genannten Eisenbahnverbandes bestehenden, um 8 Heller pro 100 kg zu erhöhenden Frachtsätzen.

Prag, am 12. März 1898. (653)

Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wlkanec	46 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wlkanec	41 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wlkanec	71 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag für Langholz 6 ₰, sonst 10 ₰ und bei Aussig-Landungsplatz ohne Unterschied 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 11. März 1898. (654)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages I zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 gelangt zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898, Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag I zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar:

Nachtrag I zu Heft 1 zum Preise von 40 Hellern und

Nachtrag I zu Heft 2 und 3 zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar

erhältlich.

Wien, am 11. März 1898. (655)

Elbeumschlagsverkehr. Für Leim, u. zw.: Knochen-, Horn-, Lederleim (Tischlerleim), Bonesize, ferner Pflanzenleim (Schlichte), Raupen- und Vogelleim, Kleber (Stärkeleim) und Kleister (ausgenommen Gelatine) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B. K. F. N. B. St. E. G. Oe. N. W. B.	162 ₰
von Wien-Donaukaibhf. K. K. St. B. . . von Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . .	169 „
von Korneuburg . . .	155 „
von Budapest	262 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. J. B. K. F. N. B. St. E. G. Oe. N. W. B.	157 ₰
von Wien-Donaukaibhf. K. K. St. B. . . von Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . .	164 „
von Korneuburg . . .	150 „
von Budapest	257 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. F. J. B. K. F. N. B. St. E. B. Oe. N. W. B.	209 ₰*)
von Wien-Donaukaibhf. K. K. St. B. . . von Wien-Donauuferbhf. K. F. N. B. . .	216 „*)
von Korneuburg . . .	202 „*)
von Budapest	309 „*)

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

*) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigen sich für Pflanzenleim (Schlichte) die vorstehenden Frachtsätze um 11 ₰ für 100 kg.

Wien, am 11. März 1898. (656)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 gelangt zu dem Tarifhefte Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Februar 1898, ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, welches die formelle Aufhebung des gleichnamigen Tarifheftes vom 1. November 1894, sowie Reduktionen der Frachtsätze für die Stationen Erding und Fürstenzell (Stationen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen) enthält.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind durch die Verbandsverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 10. März 1898. (657)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Triest-Fiume-sächsischer Eisenbahnverband. Mit 1. April 1898 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Verbandsgütertarif Theil II ein Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung und Ergänzung des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen).

II. Ergänzung des Verzeichnisses der deutschen Streckensätze bei Ausnahmetarif Nr. 2.

III. Ergänzung der Tariftabellen durch Einbeziehung der Stationen Auerbach (unt. Bhf.) und Kappel.

IV. Ergänzung des Verzeichnisses der Kilometerentfernungen.

V. Bestimmungen über den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen.
VI. Einbeziehung von Baumwollabfällen in den Ausnahmetarif Nr. 12.
VII. Ausschliessung des Artikels: „gedörrte Zwetschken (Pflaumen)“ aus dem Ausnahmetarife für getrocknetes Obst.
VIII. Aenderungen im „Vorworte“.

Einzelne Exemplare des Nachtrags III sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 20 ₰ erhältlich.

Wien, am 9. März 1898. (658)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Im Anschluss an die Bekanntmachung der Betriebsabtheilung Berlin der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co., Stettin, vom 29. Mai v. J. theilen wir nachträglich mit, dass die Genehmigung zur Einführung des Lokaltarifs und damit auch zu den besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für diesen Tarif durch Verfügung des königlichen Eisenbahnkommissars zu Erfurt vom 15. Januar 1897 J.-Nr. Z 10 erfolgt ist.

Halle a/S., den 10. März 1898.
Die Betriebsabtheilung.
Mühlhausen i/Th., den 10. März 1898.
Der Vorstand. (659)

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Für den Personen- und Gepäckverkehr im Nord-Ostseeverbande treten mit dem 29. d. Mts. folgende Tarifbestimmungen in Kraft:

„Die Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Diese Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona, den 9. März 1898. (660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai 1898 treten an Stelle der bestehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze von Naumburg a. d. Saale nach den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Spiekeroog und Wangerooge solche mit ausschliesslicher Gültigkeit über Halle a/S. nach Bremen und Hamburg.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Münster i/W., den 11. März 1898. (661)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den deutsch-schweizerischen Rundreiseverkehr tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Kraft, der gegenüber dem bisherigen Tarif vom 1. Juli 1893 Erhöhungen enthält. Nähere Auskunft ertheilen die an dem Verkehr betheiligten Verwaltungen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 12. März 1898. (662)
Namens der deutschen Eisenbahnverwaltungen:
königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Staatsbahnpersonenverkehr. Die Preistafeln für den Staatsbahnpersonen- und Gepäckverkehr der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau sind umgearbeitet worden und werden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab neu herausgegeben werden.

Die neuen Preistafeln enthalten in einer Anzahl von Verbindungen Preisänderungen, darunter auch Preiserhöhungen, welche theils auf Berichtigungen der Tarifentfernungen, theils auf Herstellung anderweiter Schnellzugverbindungen durch den Fahrplan vom 1. Mai d. J. zurückzuführen sind.

Nähere Auskunft wird bis zum Einführungstage durch unser Verkehrsbüreau, von diesem Tage ab durch die Fahrkartenausgabestellen auf Grund der überwiesenen Tarifauszüge ertheilt werden.

Breslau, den 10. März 1898. (663)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Main-Neckareisenbahn. Der Bedarf von Feilen für das laufende Jahr soll durch öffentliches Ausschreiben gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier eingesehen und auf postfreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Feilen sind bis zum 21. d. Mts., Vormittags 10 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Feilen“ an den Hauptmagazinsverwalter der Main-Neckarbahn hier einzureichen.

Darmstadt, den 11. März 1898. (664)
Der Oberbetriebsinspektor.

Anzeigen.

In unserem Verlage erschien soeben:

Eisenbahn-Wörterbuch

in

deutscher und französischer Sprache.

Zusammenstellung

der **bei dem Bau, dem Betrieb** und **der Verwaltung der Eisenbahnen** am meisten vorkommenden **technischen** und **allgemein gebräuchlichen Ausdrücke** in deutscher und französischer Sprache

von

A. Kirberg,

königl. Rechnungsrath und Vorstand des Betriebsbüreaus der königl. Eisenbahndirektion Köln.

2te bedeutend vermehrte und erweiterte Auflage.

13500 Bezeichnungen enthaltend.

Broschirt: Preis 5 Mk. oder 6 Frcs. 25 Ctm. — Gebunden in Bädekereinband: 5 Mk. 60 Pf. oder 7 Frcs.

Auf je 10 bestellte Exemplare 1 Freiexemplar.

Kölner Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. in Köln.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser . . . . à ℳ 10.50
Universal-Handprofillehre . à ℳ 15.—
Hand-Ladelehre . . . . . à ℳ 90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen . . . . à ℳ 290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Thieme's
Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner,**

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten **1897 neumodellirten**

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Handgeschmiedete Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Sensationelle Neuheit. ❋ Patentirt! ❋

Ocarina

aus echt Meissner **Porzellan.**

Hochelegantes Aeussere.

Grossartige Tonfülle. Alle Instrumente **chromatisch** rein **gestimmt.**

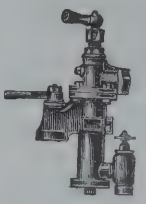
Freyer & Co., Porzellan-Ocarinafabrik, **Meissen i. S.**

Preisliste u. Notenverzeichn. grat. u. frc.

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus"

oder Elevatorbetrieb



Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Bedeutende Preisermässigung.

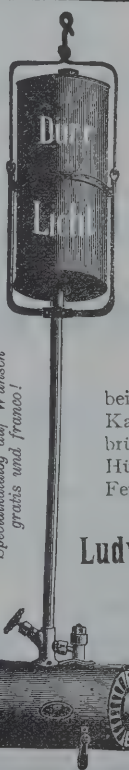
Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

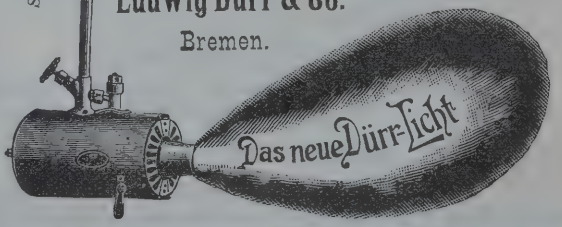
Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.



Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.



Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 22. 1898

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. März 1898.

Inhalt:

Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Betriebssicherheit und Dienstvorschriften.
Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen.
Tiroler Lokalbahnen.
Die Personentarifreform im sächs. Landtage.
Noch ein Wort zur Personentarifreform.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Berathung des Etats der Reichsbahnen. — Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Berlin und Stettin. — Fortschritte des Kleinbahnwesens in Westpreussen. — Kleinbahnvorlage der Provinz Posen. — Tarifermässigungen für Kunstdünger. — Erbauung neuer Eisenbahnlinien in Württemberg. — Motoromnibus in Stuttgart. — Badische Nebenbahnprojekte Wiesloch-Meckesheim und Wiesloch-Waldangelloch. — Bäderschnellzüge zwischen Berlin und Karlsbad. — Nessethalbahn. — Haftung für irrthümliche Auskunft über Tarife. — Vollbahnbau durch das Eisenbahnregiment Nr. II. — Miethsverhältnisse in preuss. Städten mit einer kgl. Eisenbahndirektion. — Seltenes Jubiläum. — Eisbezüge aus Norwegen. — Entlastung des Berliner Strassenverkehrs durch Personendampfer. — Verein der deutschen Zuckerindustrie.
Deutsche Kolonien: Bahnbau Swakopmund-Windhoek.
Oesterreich-Ungarn: Einnahmen der 1. Märzdekade. — Eröffnung neuer Bahnstrecken in 1897. — Abstellung der auf den Wiener Güterbahnhöfen angeblich bestehenden Mängel. — Neue Schnellzugverbind. — Wiener Stadtbahn. — Eisenbahnverkehr Wien-Salonich. — Oesterr. Eisenbahnverkehrsanstalt. — Grazer Wagenfabrik. — Industrieenquete in Prag. — Transporteinnahmen der ungar. Hauptbahnen. — Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor.
Belgien u. Niederlande: Eisenbahnverstaatlichung. — Brücke über die Häuser Brüssels.
Rumänien: Donaubrücke zwischen Turn-Severin und Kladova.
Vereins-Ausland: Rückkauf der Gotthardbahn. — Rechtsufrige Brienzerseebahn. — Einführung des elektr. Bahnbetriebes in Italien. — Vermehrung der Betriebsmittel der italien. Mittelmeerbahn. — Auswärtiger Handel Italiens. — Getreidedepots in Genua. — Zur Centenarfeier des russ. Ministeriums der Verkehrsanstalten. — Bahnprojekt Kiew-Poltawa. — Spezialtarife für den Transport von Getreidesendungen in Russland. — Vorschriften für den Transport von Edelmetallen usw. im internation. Verkehr zwischen Frankreich und Russland. — Naphtaquellen der Wladikawkas-Eisenb. — Schifffahrtskanal zwischen der Ostsee und dem schwarzen Meer. — Bahnbau Tsinanfu-Tschaufu.
Allgemeines: Sandgleise — Wettfahrt von Motorwagen. — Signalpfeifen im Eisenbahnbetriebe.
Bücherschau: Kommende Wirthschaftspolitik. — Die Umwandlungsklage im deutschen Haftrechte jetzt und nach 1900.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Zufolge eines Beschlusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 ℳ für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiermit folgende Preise ausgesetzt:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten im Eisenbahnwesen

ein erster Preis von 3000 M. und zwei Preise von je 1500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Verbesserungen in der Bauart der Lokomotivkessel, insbesondere solche, durch welche ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes gute Ausnutzung des Brennstoffes, Verhütung des Funkenfluges, möglichst vollständige Rauchverzehrung und Verminderung der Unterhaltungskosten erzielt wird.

b) Eine Einrichtung, durch welche die Verbindung von Wagen mit selbstthätiger amerikanischer Kuppelung und solcher mit Vereinskuppelung sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.

c) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.

d) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.

e) Eine Einrichtung, welche zur Sicherung eines haltenden oder eines durch Hindernisse bedrohten Zuges auch bei ungünstiger Witterung, sowie bei Nacht besser wirkt, als die jetzt üblichen Knallsignale und Handsignale der Strecken- und Zugbediensteten.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Preisausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch hat der Preisausschuss das Recht, die in einer Gruppe nicht zur Vertheilung gelangenden Geldmittel auf andere Gruppen zu übertragen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit

vom 16. Juli 1891 bis 15. Juli 1899

fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.**

3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.

4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.

5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.

6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Preisausschuss.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1899

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1898.
W. Schöneberger Ufer 1—4.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Betriebssicherheit und Dienstvorschriften.

Die Sicherheit des Betriebes wird, abgesehen von einer guten Beschaffenheit des festen und beweglichen Materials, hauptsächlich durch eine genaue und richtige Handhabung der zu diesem Zweck erlassenen Vorschriften und Anweisungen durch das Personal des äusseren Dienstes erreicht. Zu einer Zeit, in welcher der Wunsch nach vermehrter Sicherheit des öfteren ausgesprochen wird, mag es gestattet sein, das Instruktionswesen daraufhin zu prüfen, ob eine Verbesserung desselben möglich und imstande sein würde, eine grössere Gewähr für die richtige Handhabung der Vorschriften zu bieten. Wer Gelegenheit hat, das Personal des äusseren Dienstes, speziell dasjenige auf kleineren Stationen, öfter auf Kenntniss der Betriebsvorschriften zu prüfen, wird die Beobachtung gemacht haben, dass ein eingehendes Verständniss der Vorschriften, speziell derjenigen für aussergewöhnliche Vorkommnisse nicht allzu oft gefunden wird. Im günstigsten Falle tritt an die Stelle des Verständnisses ein Auswendigwissen. Dies würde nun in vielen Fällen genügen und genügt thatsächlich oft, dass es aber in manchen Fällen versagt, beweisen die Unglücksfälle, soweit solche nachweisbar durch Nichtbeachtung klarer Vorschriften

herbeigeführt worden sind. Da aber zum Glück nur der kleinste Theil der Nichtbeachtung richtiger Vorschriften schlimme Folgen nach sich zieht, so darf dreist behauptet werden, dass trotz aller Aufsicht und Kontrole vielfach die für die Betriebssicherheit wichtigsten Bestimmungen nicht zur Anwendung kommen. Man würde aber fehlgehen, dies in allen Fällen einer Pflichtvergessenheit des Beamten zuzuschreiben, vielmehr dürfte meistens das mangelnde Verständniss, warum und zu welchem Zweck die betreffende Vorschrift erlassen ist, dafür verantwortlich zu machen sein. Der Beamte kennt die Gefahr nicht oder nicht genügend, welche durch Unterlassung der vorgeschriebenen Maassregel heraufbeschworen werden kann, und erinnert sich — in solchen Fällen meist von anderen Dingen sehr in Anspruch genommen — nicht, dass für den vorliegenden Fall dies und jenes vorgeschrieben ist. Nicht zu vergessen ist auch, dass die täglich mit der Gefahr umgehenden Beamten des äusseren Dienstes sich sehr bald eine gewisse Gleichgültigkeit aneignen, welche einer andauernden gespannten Aufmerksamkeit entgegen wirkt. Dass hier eine nie ermüdende scharfe Ueberwachung und oft wiederholte Belehrung viel thun kann, ist zweiffellos, ebenso viel würde aber eine Umarbeitung der für die Sicherheit des Betriebes erlassenen Vorschriften in usum minorum gentium wirken.

Es scheint bisher bei Abfassung der Vorschriften zu wenig bedacht zu sein, dass dieselben zum grossen Theil von Leuten mit geringer Schulbildung und demzufolge ungeschultem Geiste verstanden und angewendet werden sollen. Der Wunsch, alle Einzelheiten des Dienstes festzulegen, hat dazu geführt, eine Menge Unwesentliches und Selbstverständliches in die Dienstanweisungen aufzunehmen. Hieraus das Wichtige und für den gegebenen Fall Passende herauszusuchen, ist schon für den mit besserer allgemeiner Bildung ausgerüsteten Beamten nicht leicht, für den aus dem Arbeiterstande hervorgegangenen unmöglich. Hier könnte unbedeklich eine Kürzung eintreten, wobei man gar nicht ängstlich zu sein und nur alles das stehen zu lassen brauchte, was der Beamte nicht schon vermöge seiner allgemeinen Kenntniss des Eisenbahnbetriebes und des speziell von ihm gelernten Dienstes wissen muss. Auch die Absicht, alle möglichen Fälle im Text einer Vorschrift zu berühren, trägt nicht selten zur Verminderung der Klarheit bei. Je länger und allgemeiner gehalten eine Dienstanweisung aber ist, desto weniger wird sie verstanden, gelesen und beachtet. Wenn beispielsweise in den Vorschriften für den Rangirdienst eine Definition über den Begriff des Rangirdienstes gegeben, oder dem Rangirmeister vorgeschrieben wird, sich vor Beginn der Arbeit zu überzeugen, dass seine Rotte zur Stelle ist, so können derartige Erklärungen oder Anweisungen, weil bekannt oder selbstverständlich, ohne Schaden fortfallen. Sehr hinderlich für das Verständniss sind auch die oft gebrauchten Hinweise auf Paragraphen anderer Dienstanweisungen. Das Wichtige muss beisammen stehen und gegebenen Falls in einer anderen Dienstanweisung wiederholt werden. Bei der grossen Anzahl der Dienstanweisungen*) fällt es den Beamten meist sehr schwer, die gerade erforderliche herauszufinden. Wenn man bei Prüfungen die Frage an den Beamten richtet „wo steht das?“ wird man vielfach keine Antwort erhalten. Die Ausführlichkeit der Dienstanweisungen gibt aber auch Veranlassung, beim Personal die Ansicht hervorzurufen, dass, was nicht in den Vorschriften direkt verboten ist, erlaubt oder doch mindestens nicht straffällig sei. Es erscheint sehr erwünscht, mehr als bisher den Grundsatz zur Geltung zu bringen, dass jeder Eisenbahnbedienstete schon allein vermöge seiner in der Ausbildung erworbenen Kenntniss des Betriebes verpflichtet ist, im grössten Maasse sorgfältig und bedacht bei allen seinen Dienstverrichtungen zu verfahren, auch ohne dass dies in den Dienstvorschriften im einzelnen besonders ausgesprochen ist. Dieser Grundsatz müsste u. E. auch bei den Gerichtsverhandlungen infolge Gefährdung von Eisenbahntransporten mehr betont werden, anstatt das Hauptgewicht auf die Verfehlung gegen bestimmte Paragraphen der Dienstanweisung zu legen.

Die Absicht, die Vorschriften möglichst umfassend zu gestalten, hat zuweilen dahin geführt, nicht in allen Fällen durchführbare Bestimmungen festzusetzen, ohne die Ausnahmen bestimmt zu formuliren, oder überhaupt solche zuzugestehen. Nichts wirkt aber ungünstiger auf die Disziplin, auf die es doch im Eisenbahnbetriebe ausserordentlich ankommt, wenn der Vorgesetzte stillschweigend die Nichtbeachtung gegebener Vorschriften dulden muss, um dann womöglich später, bei einem eingetretenen Unfall den betr. Beamten wegen Ausserachtlassung der Bestimmung zu bestrafen.

Bei den Untersuchungen der Betriebsunfälle spielt naturgemäss die Frage der Nichtbeachtung der gegebenen Vorschriften eine grosse Rolle. Hierbei Lücken in denselben zu entdecken, ist meistens nicht schwer, und man hat sich bemüht, um ähnliche Fälle zu verhindern, durch Erläuterungen, Zusätze usw. die Mängel zu beseitigen. Hierbei ist aber vielfach die nothwendige Einheitlichkeit verloren gegangen und die Vorschriften erfüllen den Zweck, die Beamten zu zielbewusstem Handeln zu erziehen, nicht immer. Die Grundregeln des Betriebes müssen unverletzlich wie Gesetze sein; damit sie aber in Fleisch und Blut des Beamten übergehen, und ihn befähigen, auf Grund derselben selbständig zu handeln, ist es nöthig, diese Gesetze so einfach wie möglich abzufassen und die Zahl derselben zu begrenzen. Dass hierfür ein Bedürfniss vorliegt, beweist die letzthin erschienene und ministeriell empfohlene Zusammenstellung der hauptsächlichsten Betriebsvorschriften von Regierungs- und Baurath A. Herr. Da die benutzten Dienstanweisungen nicht in allen Direktionsbezirken gleich lauten, so ergeben sich leider Schwierigkeiten in der Benutzung des Handbuchs, die noch durch verschiedene Auslegung einzelner Bestimmungen (z. B. der Zurücknahme eines Abläutesignals) vermehrt werden. Den äusseren Beamten aber ein Buch in die Hand zu geben, dessen Angaben nicht durchweg Geltung haben, erscheint bedenklich. In der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landtage vorgelegten Denkschrift über die Betriebssicherheit der preussischen Staatsbahnen ist erwähnt, dass eine Kommission zur Prüfung der vorhandenen Dienstanweisungen auf ihre Zweckmässigkeit eingesetzt ist. Es steht zu hoffen, dass diese Kommission den Rothstift kräftig gebrauchen und die Dienstanweisungen, die sich im Laufe der Zeit allzu üppig vermehrt haben, nach Zahl und Inhalt beträchtlich einschränken wird. Nur wenn das Wichtigste in einfach klarer Fassung den Beamten des äusseren Dienstes geboten wird, kann auf Verständniss und damit auf eine Erhöhung der Betriebssicherheit gerechnet werden.

Cottbus, im März 1898. Massmann.

*) Bei einer Haltestelle beispielsweise 132, davon allein 40, welche den Betriebsdienst betreffen.

Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen.

(Schluss aus Nr. 21.)

In seiner Beurtheilung der eigenthümlichen Konkurrenzverhältnisse zwischen Staatswasserstrassen und Staatseisenbahnen macht Ulrich auch ein wichtiges sozialpolitisches Bedenken geltend. Man könnte, sagt er, über die ungleiche Behandlung der beiden Verkehrsmittel vom staatsfinanziellen Standpunkt aus allenfalls hinwegsehen, wenn es dieselben Leute wären, denen die auf Wasserstrassen verwendeten Staatsmittel zu gute kommen, und welche die auf die Eisenbahnen gelegten Lasten aufzubringen haben. Aber dies sei durchaus nicht der

Fall. In der That sind die schiffbaren Wasserstrassen auf gewisse Theile Deutschlands beschränkt und zwar gerade auf die wohlhabendsten, wie sich im Rhein- und Elbethal zeigt, während die ärmeren und ärmsten Landestheile, namentlich die gebirgigen, schiffbarer Wasserstrassen entbehren und solche voraussichtlich nie erhalten können. Auch seien der Werth und die Benutzbarkeit der Wasserstrassen verschieden und zwar desto geringer, je weiter man nach Osten komme. So wende der Staat gerade zu Gunsten der reichsten Landestheile, welche die Wasserstrassen haben und um meisten benutzen, erhebliche Mittel jährlich auf, während die ärmeren Landestheile ohne Wasserstrassen mehr oder minder auf die Eisenbahnen angewiesen sind, für deren Benutzung sie nicht nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten, Verzinsung und Tilgung aufbringen, sondern auch noch eine ausserordentlich hohe Verkehrssteuer zahlen müssen.

Ferner hebt Ulrich hervor, dass die Vortheile der Wasserstrassen hauptsächlich den grossen Städten zu gute kommen, weil sie ihren Hauptverkehr auf grosse Entfernungen und zwischen den grossen Städten haben. Im Jahre 1885 betrug die durchschnittliche Transportlänge auf Wasserstrassen 350 km, auf den deutschen Eisenbahnen 166 km. Seither hat gerade der Wasserstrassenverkehr auf lange Entfernungen noch zugenommen, während die durchschnittliche Transportlänge auf den deutschen Eisenbahnen 1895/96 auf 101,87 km zurückgegangen ist. Der Nahverkehr auf kurze Entfernungen wird bei den Wasserstrassen immer mehr zur Ausnahme, weil er nicht recht lohnend ist und weil die Vergrösserung der Schiffe naturgemäss den Verkehr immer mehr nach den grösseren Städten drängt. Auf der Elbe schwimmen bereits Schiffe bis zu 800 t, auf dem Rhein solche mit 2000 t Tragfähigkeit. Ulrich berechnet, dass, wenn ein einzelnes solches Schiff 200 Eisenbahnwagen zu 10 t enthält, ein ganzer Schiffszug, wie sie zu Hunderten auf dem Rhein verkehren, mit einem guten Schleppdampfer 90000 Centner zu Berg befördert, also so viel wie 12 grosse Eisenbahnzüge. Auch für die Eisenbahnen ist der Verkehr auf kurze Entfernungen weniger lohnend, aber während der Schiffer die Verfrachtung auf kurze Strecken überhaupt nicht oder nur zu höheren Sätzen übernimmt, ist die Eisenbahn verpflichtet, auch den Nahverkehr zu vermitteln, ja sie hat sogar, besonders im landwirthschaftlichen Interesse, ihre Frachten durch Herabsetzung der Abfertigungsgebühr auf die Hälfte für Entfernungen bis zu 50 km ermässigt. Und der Dank dafür? frägt Ulrich. „Ein oft maassloses Geschimpfe, wenn das Wagenmaterial in dem starken Herbstverkehr, der den Durchschnitt des jährlichen Verkehrs weit übersteigt und sich in der Hauptsache auf kurze Entfernungen bewegt, nicht ausreicht. Dann halten die Schifffahrtsinteressenten, die den nicht lohnenden Verkehr auf nahe Entfernungen freundlichst der Eisenbahn überlassen, in ihren Kanalvereinen und Versammlungen grosse Reden über die Leistungsunfähigkeit und den Bankerott der Eisenbahnen und verlangen den Bau von Kanälen aus Staatsmitteln als alleinige Rettung aus dieser Transportnoth. Haben denn diese Herren in den Berichten über die Binnenschifffahrt nie die Bemerkung gelesen „es mangelt an Kahnraum?“ Und haben sie daraus die Leistungsunfähigkeit der Wasserstrassen gefolgert? Und wie nennen sie es denn, wenn die Wasserstrassen Monate lang ganz versagen? Damit will man die Eisenbahnen ersetzen? Wenn auf den Eisenbahnen im Herbst Wagenmangel ist, sagt Ulrich, so liegt die Ursache in erster Reihe darin, dass der landwirthschaftliche Nahverkehr in Zuckerrüben, Getreide und Kartoffeln das Wagenmaterial ausserordentlich in Anspruch nimmt.

Ulrich wiederholt, was er bereits in seiner Schrift „Staffeltarife und Wasserstrassen“ ausgeführt hat, dass die Behauptung, die Eisenbahnen seien nicht imstande, den Verkehr der Massengüter zu bewältigen, nicht erwiesen ist. Bei Sperrung der Wasserwege müssen sie ja deren Verkehr schon jetzt übernehmen. Es sei lediglich eine Geldfrage, noch eine entsprechende Anzahl Wagen und Maschinen zu beschaffen, die Bahnhofsgleise zu vergrössern, auf der Strecke, da wo 1 Gleis nicht ausreicht, 2 und wo 2 Gleise nicht ausreichen, 4 Gleise zu legen. „Und alle diese Aufwendungen werden nicht entfernt solche Kosten verursachen, wie der Bau eines neuen Kanals, und ein weit vollkommeneres Verkehrsmittel schaffen, dem Verkehr weit bessere Dienste leisten als ein Kanal. Dass auf diese Weise noch ein weit stärkerer Verkehr auf den Eisenbahnen bewältigt werden kann, als wir jetzt auf den deutschen Eisenbahnen haben und in absehbarer Zeit zu erwarten haben, das zeigt das Beispiel der englischen Bahnen. Deren Verkehr ist durchschnittlich auf das Kilometer doppelt so stark als der der deutschen Bahnen, und trotzdem denken die englischen Bahnen so wenig daran, den Wasserweg zu Hilfe zu nehmen, dass sie im Gegentheil den dortigen Kanälen den Verkehr nach Möglichkeit und mit grossem Erfolge entzogen haben, obgleich ein Theil der Kanäle in ihrem Besitze ist, also gar keinen Grund hätten, nicht diese zu benutzen, wenn es wirthschaftlicher wäre.“

Auch das ausserordentliche Anwachsen der Gross- und Mittelstädte auf Kosten der Klein- und Landstädte erklärt Ulrich mindestens zum grösseren Theil durch den Umstand, dass die grossen Städte meist ausser an Eisenbahnen auch an Wasserstrassen gelegen sind und in Gestalt der billigen Wasserfrachten Differenzialtarife zu ihren Gunsten besitzen, welche Industrie und Handel anziehen. Dieses Anwachsen der Grossstädte falle auch zeitlich mit der Aufhebung der Abgaben auf den deutschen Binnenwasserstrassen und mit den grossen Wasserfrachtermässigungen zusammen.

Ulrich hebt noch weitere bedenkliche Seiten der Wasserstrassen hervor. Zunächst werden sie, wie er darlegt, in erster Reihe vom Handel und besonders vom Grosshandel benutzt, welcher die Vortheile der niedrigen Frachten auf das Beste ausnutzt, sodann von der Industrie, natürlich nur soweit sie an einer schiffbaren Wasserstrasse oder in deren Nachbarschaft gelegen ist. In der Folge würden nunmehr die industriellen Anlagen vorzugsweise an den Wasserstrassen errichtet, wie z. B. Frankfurt seit der Mainkanalisation industriell sich stark entwickelt habe, während in den ärmeren Landestheilen ohne schiffbare Wasserstrassen die Industrie nicht nur zurückbleibe, sondern soweit vorhanden, bedrückt werde und mit ihren Steuern dazu beitragen müsse, dass ihre Konkurrenten an den Wasserstrassen immer billigere Frachten erhalten und den Wettbewerb immer mehr erschweren können. Erst an dritter Stelle kommen die Wasserstrassen der Land- und Forstwirthschaft zu gute, doch nur in geringerem Maasse, weil die natürlichen Wasserstrassen fast sämmtlich von Süden nach Norden laufen und die Landwirthschaft ihre Güter zum grossen Theil von Ost nach West auf nicht sehr erhebliche Entfernungen und in nicht sehr grossen Mengen versendet. Auf alle Fälle, sagt Ulrich, wird der Nutzen, den die Landwirthschaft von den Wasserstrassen hat, weit überwogen durch den Schaden, den die Wasserstrassen ihr zufügen durch die Ermöglichung billiger Einfuhr des ausländischen Getreides.

Ulrich bezweifelt endlich, dass die Frachtersparnisse der Wasserstrassen den Verbrauchern voll zu gute kommen. Nach seiner Meinung ist es wahrscheinlich, dass der Zwischenhandel und andere Mittelspersonen diese Frachtersparnisse als Gewinn zum grössten Theil oder oft genug ganz in die Tasche stecken. Ulrich verweist darauf, dass die durch die Mainkanalisation herbeigeführte Frachtersparniss für Steinkohlen von den Ruhrhäfen nach Frankfurt a/M. im Betrage von 3 ℳ für die Tonne nicht etwa den Verbrauchern zu gute gekommen, sondern ganz in die Tasche der Frankfurter Kohlenhändler geflossen ist, selbstverständlich insoweit nicht grosse Verbraucher direkte Bezüge in ganzen Schiffsladungen machen. Aehnlich sei es mit den wesentlich durch Frachtermässigungen herbeigeführten Preisverbilligungen für Getreide, Mehl und Vieh in den letzten 30 Jahren gegangen, sie seien nicht dem Verbraucher, sondern dem Bäcker und Metzger zu gute gekommen

Auf Grund seiner Untersuchungen kommt Ulrich zu dem Ergebniss, dass die von den Schifffahrtsinteressenten, Kanalvereinen usw. aufgestellte Behauptung von der Gemeinnützigkeit der Wasserstrassen unrichtig ist. Die Vortheile der Wasserstrassen und besonders die billigen Frachten kämen nur einzelnen Gegenden Deutschlands zu gute und zwar den wohlhabendsten, erheblich weniger dem Osten als dem Westen, dem Handel und einem Theile der Industrie, nicht aber den wasserstrassenlosen ärmeren Gegenden, nicht der Land- und Forstwirthschaft. Wer bedarf von diesen beiden Gruppen billiger Frachten und einer Staatsunterstützung am meisten und wie steht es thatsächlich damit? Die erste Gruppe, sagt Ulrich, geniesst die billigen Frachten der Wasserstrassen, die der Staat aus allgemeinen Mitteln, also auch aus den Steuern der zweiten Gruppe, baut, verbessert und unterhält; die zweite Gruppe ist dagegen allein oder nahezu allein auf die Eisenbahnen angewiesen und muss deren hohe Frachten zahlen, mittelst welcher nicht nur die Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie volle Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals aufgebracht werden, sondern auch noch eine Verkehrssteuer, die etwa die Hälfte der sämmtlichen Ausgaben des preussischen Staates beträgt. Das sei eine verkehrte Welt. Es wäre eine unheilvolle Entwickelung, wenn die ärmeren Gegenden ohne Wasserstrassen immer mehr verarmen, die reicheren Gegenden aber mit Wasserstrassen immer mehr aufblühen, und Ulrich folgert daraus die Nothwendigkeit, mit der bisherigen Verkehrspolitik gegenüber den Eisenbahnen und Wasserstrassen zu brechen und eine andere an ihre Stelle zu setzen, welche die beiden Verkehrsmittel in gleicher Weise behandelt und die Ungleichheit in der Behandlung und Besteuerung der verschiedenen Landestheile und Bevölkerungsklassen beseitigt.

Als Fürst Bismarck im Jahre 1879 die deutsche Wirthschaftspolitik auf eine schutzzöllnerische Grundlage stellte, erkannte er alsbald die Nothwendigkeit, die Verkehrspolitik danach einzurichten. Er strebte zunächst nach Uebernahme der deutschen Eisenbahnen durch das Reich und da dieses Ziel nicht erreichbar war, setzte er die Verstaatlichung der preussischen Privatbahnen durch. Schon vorher waren auf seine Veranlassung die sogen. Differenzialtarife, welche die ausländische Erzeugung begünstigten, beseitigt und die Eisenbahntarifpolitik unter Reichsaufsicht gestellt worden. Merkwürdigerweise unterwarf man aber die Wasserstrassen solchen Beschränkungen nicht, obwohl sie die ausländische Einfuhr zu noch weit billigeren Sätzen beförderten. Ob dies übersehen worden ist oder ob man sich scheute, den Art. 54 der Reichsverfassung, der die Auflegung von Schifffahrtsabgaben verbietet, zu beseitigen, darüber weiss Ulrich nichts zu sagen. Thatsächlich dauerte der Differenzialtarifverkehr zu Wasser fort und wurde ganz besonders österreichischerseits auf der Elbe durch den Umschlag Laube-Tetschen und durch die Gründung der österreichischen Nordwestschifffahrtsgesellschaft gewaltig gesteigert. Während die deutschen Eisenbahnen im Anschluss an die nationale Wirthschaftspolitik zu einer nationalen Verkehrspolitik übergingen, sagt Ulrich, entwickelten sich die deutschen Wasserstrassen zu Vertretern der internationalen Freihandelspolitik, zu Förderern der ausländischen Einfuhr. Mit verdoppeltem Eifer wurde seither von den Interessenten die Agitation zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt betrieben und sie zogen auch Kreise heran, die sonst vom Freihandel nichts wissen wollten, aber für den freien Verkehr auf den Wasserstrassen schwärmten, ohne sich klar zu machen, dass der abgabenfreie Verkehr auf den Wasserstrassen und deren billige Frachten im Grunde genommen denselben Zwecken dienen und dieselben Folgen haben wie der Freihandel, nämlich eine Herabsetzung der auf die ausländische Einfuhr gelegten Zölle und eine Förderung der ausländischen Einfuhr. An der Hand statistischer Angaben weist Ulrich nach, dass die deutschen Wasserstrassen in diesem Sinne ausgenutzt wurden und noch immer ausgenutzt werden. Es ist berechnet worden, das vier Fünftel der deutschen Holzeinfuhr auf dem Wasserwege eingeführt werden und nur ein Fünftel auf den Eisenbahnen, während für das inländische Holz die Eisenbahn das Hauptbeförderungsmittel ist. Eine weitere Tabelle Ulrich's zeigt, dass der Antheil der Binnenwasserstrassen an der Ausfuhr in jeder Hinsicht geringer ist als an der Einfuhr, hauptsächlich weil die Eisenbahnen bei Tarifermässigungen für die Ausfuhr keinen Beschränkungen unterworfen sind und für die Ausfuhr erhebliche Frachtermässigungen gewähren. Dagegen erfolgt nach Ulrich's statistischen Aufstellungen die Einfuhr land- und forstwirthschaftlicher Erzeugnisse fast ausschliesslich auf den Wasserstrassen, sie wird begünstigt durch die Verbilligung der Frachten wie überhaupt durch die noch immer fortschreitende Verbesserung und Verbilligung aller Verkehrsmittel auch im Auslande, insbesondere der Seeschifffahrt, wodurch die Getreidezölle illusorisch gemacht worden sind und der ausländischen Einfuhr kein dauerndes Hinderniss geboten haben. Und während das ausländische Getreide fast ausschliesslich die Wasserstrassen von Norden nach Süden benutzt, sieht sich das inländische Getreide, das hauptsächlich von Osten nach Westen geht, fast ausschliesslich auf die Eisenbahnen angewiesen. So haben die Frachten auf den deutschen Binnenwasserstrassen Differenzialtarife zu Gunsten des ausländischen Getreides geschaffen, gegen welche die aufgehobenen Eisenbahndifferenzialtarife aus den 70 er Jahren das reine Kinderspiel waren.

Auf die Seefrachten und auf die Frachten der ausländischen Eisenbahnen und Wasserstrassen kann nun freilich deutscherseits ein Einfluss nicht geübt werden, wohl aber auf die deutschen Binnenwasserstrassen. Nach der Meinung Ulrich's wäre es nicht unbillig, wenn man nachholte, was man im Jahre 1879 versäumt hat, wenn man, sowie man damals auf den Eisenbahnen die Frachten für die Einfuhr ausländischer zollpflichtiger Güter erhöhte, nunmehr durch eine höhere Abgabe die Beförderungskosten der auf dem Wasserwege eingeführten Güter in dem Maasse erhöhen würde, dass die Beförderungskosten der Binnenwasserstrassen denen der Eisenbahnen ungefähr gleichgestellt werden. Dadurch würde lediglich eine auf Staatskosten der ausländischen Einfuhr gewährte Frachtbegünstigung beseitigt werden. Es sei nur nothwendig, bestimmte Güter, wie z. B. Getreide, mit dieser höheren Abgabe zu belegen und einen Unterschied zu machen zwischen den zu Berg und den zu Thal gehenden Gütern, wie das früher bei den Abgaben auf dem Rhein der Fall war.

Am Schlusse seiner Ausführungen verlangt Ulrich, dass Deutschland sich die freie Verfügung nicht nur über seine Eisenbahnen, sondern auch über seine Wasserstrassen verschaffe. Zu diesem Zweck schlägt er vor, die internationalen Verträge, wodurch Deutschland verhindert ist, auf Rhein und Elbe die Schifffahrt mit Abgaben zu belegen, sobald als möglich zu beseitigen und den Art. 54 der Reichsverfassung abzuändern, damit anstatt der jetzigen internationalen freihändlerischen eine nationale, der deutschen Wirthschaftspolitik entsprechende Verkehrspolitik eingeführt werden könne. Dieser Rest der Freihandelspolitik, der die Schutzzölle zum grössten Theil unwirksam gemacht, müsse ausgerottet werden. Erst durch Erhebung von Schifffahrtsabgaben auf den Binnenwasserstrassen könne sich Deutschland wirksamer vor der ausländischen Einfuhr schützen. Ausserdem böten die deutschen Wasserstrassen mit ihrem ungeheuren Verkehr eine Goldgrube, die sich auf die Dauer kein Finanzminister entgehen lassen könne, zumal es die wohlhabendsten Landestheile seien, welche diese Schifffahrtsabgaben zu zahlen haben würden. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Verkehrs befürchtet Ulrich nicht und verweist auf die preussischen Staatsbahnen, deren Verkehr trotz der hohen ihnen auferlegten Verkehrssteuer und trotz des Wettbewerbes der Wasserstrassen stetig zunimmt. Verkehrssteuern seien überhaupt am leichtesten zu tragen und zu erheben von allen indirekten Steuern und hätten überdies den Vorzug, dass sie bei richtiger Festsetzung durch die fortwährende Zunahme des Verkehrs die Steuererträge fortdauernd vermehren.

Ulrich erklärt noch ausdrücklich, keineswegs ein Gegner der Wasserstrassen zu sein. Auf Grund einer 25 jährigen Thätigkeit im Verkehrswesen wisse er, dass Land- und Wasserwege gleichberechtigt dem Verkehr dienen. Nicht er, sondern die Vertreter der Wasserstrassen bekämpfen diese Gleichberechtigung, indem sie für die Wasserstrassen Abgabenfreiheit und sonstige Begünstigungen auf Staatskosten verlangen. Ulrich versichert, die Wichtigkeit und den hohen Nutzen der natürlichen Wasserstrassen Deutschlands vollständig anzuerkennen, er ist auch kein Gegner neuer nützlicher Wasserstrassen, aber er hält es für nothwendig, dass man den Fehler wieder gutmache, der zur Zeit der Freihandelsherrschaft begangen worden sei, die Wasserstrassen von allen Abgaben zu befreien, sie auf allgemeine Kosten zu bauen, zu verbessern und zu erhalten und sie so zu Einfuhrstrassen für das Ausland zum Nachtheil für das Inland zu machen. Die Verkehrsmittel wie der Handel müssten der nationalen Wirthschaft dienen, nicht ihr entgegen arbeiten.

Voraussichtlich wird die kleine aber gewichtige Streitschrift Ulrich's von Freund und Feind zum Gegenstand einer lebhaften Erörterung gemacht werden.

Tiroler Lokalbahnen.

Von **P. F. Kupka.**

Die schöne Hauptstadt des Landes Tirol erhielt durch Eröffnung der Linie Kufstein-Innsbruck im Jahre 1858 ihre erste Eisenbahnverbindung und zwar mit Bayern; ein Jahr später erfolgte die Inbetriebsetzung der südlichen Linie Bozen-Landesgrenze-Verona, und erst 1867 die Vollendung der sogen. Brennerbahn Innsbruck-Franzensfeste-Bozen.

Die Erfahrungen des Jahres 1866 hatten zweifelsohne ihr gut Theil an dem Entschlusse, das bisher Versäumte rasch nachzuholen. Mangelte es doch noch immer an einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Reichshauptstadt Wien und Innsbruck, das seit 1860 wohl über Salzburg-Rosenheim, also wieder durch Bayern, und erst seit der Eröffnung der Pusterthalbahn (1871) über Marburg-Franzensfeste allerdings auf österreichischem Gebiete, aber wieder auf einem grossen Umwege von Süden her zu erreichen war. Das Jahr 1875 brachte endlich die Inbetriebsetzung der Salzburg-Tiroler Linie und damit die kürzeste Verbindung zwischen Wien und Innsbruck über Salzburg und Wörgl.

Die kleine aber industriereiche und wohlhabende Nachbarprovinz Vorarlberg, von einem hervorragenden österreichischen Abgeordneten mit Nachdruck und einiger Geringschätzung stets als „Bezirkshauptmannschaft" bezeichnet, war für Wien und Innsbruck nur über München und Lindau zugänglich, denn es fehlte noch der Ausbau der schwierigsten und kostspieligsten Strecke Bludenz-Innsbruck, der erst 1884 mit der Ueberschienung und Durchbohrung des Arlberges einen unmittelbaren Zugang aus dem Herzen Oesterreichs ermöglichte.

Mit der nordsüdlichen Linie Kufstein-Ala, dem eigentlichen Rückgrat und seinen zwei Aesten, der östlichen Pustertbalbahn und der späteren westlichen Arlbergbahn, war gewissermaassen das Hauptnetz in Tirol vollendet.

In einem so ausgesprochenen Gebirgslande wie Tirol, wo dem Eisenbahnbau schon von vornherein die grössten Hindernisse im Wege stehen, bildeten Flussläufe naturgemäss die Wegweiser für die Anlage von Schienenstrassen.

Die Linie Kufstein-Innsbruck in ihrer weiteren Fortsetzung bis Landeck hinauf liegt im Thale des Inn, um dann im Rosannathal bis zur Arlberg-Wasserscheide hinaufzusteigen, die Linie Marburg-Franzensfeste liegt im Drau- bezw. Rienzthale; die Brennerbahn führt von Innsbruck im Sillthal aufwärts bis zur Wasserscheide und senkt sich im Eisackthal bis Bozen, um mit dem Etschthal Trient und die Reichsgrenze zu erreichen.

Die eifrigsten Bestrebungen Tirols waren auf die Anlage von Nebenbahnen gerichtet, obgleich das Land von trefflichen Strassen, besonders im Süden, durchzogen ist; es sollten einerseits die gleich wie in der Heimath, so draussen im Reiche vielgerühmten Schönheiten des Landes, deren Reiz durch die südliche Lage nur noch erhöht wird, dem alljährlich anwachsenden Reisendenstrom leicht zugänglich gemacht, andererseits der Austausch der reichen Bodenerzeugnisse gefördert und den Hauptverkehrsadern zugeführt werden. Tirol, das einschliesslich Vorarlbergs im Jahre 1890 erst 6,4 km Nebenbahnen besass, zählte 1896 bereits 108,2 km. Ausser diesen in dem gedachten Zeitraum entstandenen Lokalbahnen ist noch eine ganze Reihe anderer mit der begründeten Aussicht auf frühere oder spätere Ausführung geplant.

Zu den ersteren gehören in Nordtirol die Adhäsions- und Zahnschienenbahn (System Riggenbach) von der Südbahnstation Jenbach zum Achensee, in Südtirol die Linien Bozen-Meran, Mori-Arco-Riva und Valsugana Geplant sind:

Die Vintschgaubahn als Fortsetzung der Lokalbahn Bozen-Meran nach Schluderns. Ursprünglich dachte man an die Verbindung Merans mit Landeck an der Arlbergbahn, wobei die Linie bei theilweiser Anwendung des Zahnstangenbetriebes im Etschthal hinauf über Glurns, Mals, Nauders (letzteres ist gleichzeitig der Schlüssel für das Engadin) und im oberen Innthal hinab über Finstermünz nach Landeck geführt werden sollte; die Baukosten wurden auf etwa 11 000 000 fl. veranschlagt. Bei der im Jahre 1892 stattgehabten Trassenrevision fand jedoch dieser Plan die Zustimmung der betheiligten Kreise nicht. Wir kommen später auf diese Bahn nochmals zu sprechen.

Die Ueberetscher Bahn von Sigmundskron, einer Station der Bozen-Meraner Bahn, über Eppau nach dem berühmten Weinorte Kaltern mit etwaiger Fortsetzung über Tramin bis Neumarkt an der Südbahn.

Die Fernbahn von Imst (Arlbergbahn) nördlich im Gurgelthal nach Nassereith und im Loisachthal über Lermoos zum Anschluss an die bayerische Eisenbahnstation Partenkirchen, andererseits an den Lech und über Reutte, Vils nach Füssen, Bayern. Das k. k. Eisenbahnministerium hatte bereits auf den 13. November 1897 die Trassenrevision für die normalspurige Lokalbahn Reutte-Vils-Schönbichl-Reichsgrenze mit der Richtung gegen Pfronten und mit der Abzweigung von Vils nach Füssen (Landesgrenze) angeordnet.

Eine Linie von Zirl (Arlbergbahn) nördlich nach Mittenwald (Bayern); die Oetzthalbahn von Oetz (Arlbergbahn) über Umhausen nach Längenfeld; die Zillerthalbahn von Jenbach nach Zell a/Ziller; Bahnen von Toblach (Pusterthalbahn) über Landro, Schluderbach nach Cortina (Ampezzothal); von Kufstein zur Reichsgrenze bei Reil im Winkel; von Innsbruck oder der Station Matrei (Brennerbahn) ins Stubaithal bis Fulpmes bezw. Neustift; von Bozen nach Klobenstein, die sogen. Rittenbahn; von Trient über Mezzolombardo nach Cles und Malé u. a.

Es mag nun gestattet sein, die Eigenart der hervorragendsten 3 Lokalbahnen Tirols, Bozen-Meran, Mori-Arco-Riva und Valsugana, ihre Entstehung und bisherige Entwickelung hier des näheren zu erörtern.

Die Lokalbahn Bozen-Meran durchzieht das an Bodenerzeugnissen und landschaftlichen Reizen reiche Etschthal und verbindet Bozen mit der ehemaligen Hauptstadt Tirols, dem heutigen Weltkurort Meran. Im Jahre 1872 erhielt die Bauunternehmung des Baron Schwarz die

Konzession für eine auf dem linken Etschufer, entlang der schmaleren Thalseite, zu führende Vollbahn, deren Ausführung aber durch den Hereinbruch der wirthschaftlichen Krise vereitelt wurde. Drei Jahre später veröffentlichten die Ingenieure v. Schwind und Böhm eine Denkschrift, worin hervorgehoben wurde, dass die Bahn gegenüber dem früheren Plane nunmehr als Vizinalbahn, gemäss den vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 1871 aufgestellten Grundzügen auszuführen, die Trasse jedoch auf das rechte Etschufer, der eigentlichen Schwerlinie des Verkehrs folgend, zu verlegen sei; hierdurch und infolge der Opferfreudigkeit der Bevölkerung, welche der Unternehmung 83 % des zum Bau nöthigen Grund und Bodens, ferner 35 % des Unterbaues (alte Hochwasserdämme) sowie 144 250 fl. baar schenkungsweise überlassen habe, ermässigten sich die Baukosten um die Hälfte d. i. auf etwa 2 500 000 fl.

Die auf Grund amtlicher Angaben ermittelte Verkehrsbewegung zwischen den an der Bahn liegenden 2 Städten Bozen und Meran, letzteres mit mehr als 7 000 (heute nahezu 12 000) Kurgästen, und den 19 Dörfern ergab für 1873 einen Tagesdurchschnitt von etwa 140 Personen in jeder Richtung (jährlich 95 800 Personen) und einen lebhaften Orts- bezw. Durchgangsverkehr von Mahlprodukten, Getreide, Obst, Trauben, Kastanien, Vieh usw. Unter Zugrundelegung der billigen Südbahntarife berechnen sich

die Einnahmen aus dem Personenverkehr . .	auf	82 606 fl.
„ „ „ „ Güterverkehr . . .	„	148 136 „
die Gesammtroheinnahmen auf		230 742 fl.
wovon an Betriebskosten abgehen		80 700 „

sodass rund 150 000 fl. verbleiben, was einer 6 % Verzinsung des Baukapitals entspricht.

Eine Vorbedingung für die Bauausführung war die Regulierung der alljährlich grosse Ueberschwemmungen verursachenden Etsch, die auch später geschah. Während der langwierigen Unterhandlungen reifte jedoch der Entschluss, die Bahn doch nicht vorwiegend auf dem rechten Ufer (was eine zweimalige Flussübersetzung unabweisbar mache), sondern, wie ursprünglich beabsichtigt, auf dem linken Ufer und zwar auf den Regulirungsdämmen zu führen. Am 11. Juni 1880 erfolgte die Konzessionsertheilung.

Die Bau- und Betriebsverhältnisse gestalteten sich insofern sehr günstig, als man bei der 31,6 km langen, gegen den Endpunkt allmählich ansteigenden Vollspurbahn mit einer grössten Steigung von 10 ‰ und kleinsten Krümmungshalbmessern von 180 m auskam.

Am 10. September 1881 wurde die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Wien ertheilt, die Satzungen wurden genehmigt und am 4. Oktober desselben Jahres die Linie eröffnet.

Die Mitbenutzung des Bahnhofes der Südbahn in Bozen war durch einen Vertrag geregelt, dagegen bildete die Lage des Bahnhofes in Meran den Gegenstand weitläufiger Erörterungen. Zuerst wurde bei Unter-Mais das linke Ufer des in die Etsch mündenden Passerbaches dafür in Aussicht genommen, sodann wurde nachdrücklichst das rechte Ufer hierfür in Vorschlag gebracht und zur Ausführung genehmigt. Der noch rechtzeitig gefasste Entschluss war, trotz des schon wegen Uebersetzung des Baches sich ergebenden ansehnlichen Mehrerfordernisses, aus Verkehrsrücksichten vollauf gerechtfertigt.

Auf Grund einer mit Hilfe des Tiroler Landesausschusses zustande gekommenen Vereinbarung verpflichtete sich die Stadtgemeinde Meran, den Konzessionären zum Bahnhofsbau 73 000 fl. zur Verfügung zu stellen, an der Grundeinlösung sich zu betheiligen, eine Zufahrtstrasse zum Stationsgebäude herzustellen und einen Beitrag von 12 000 fl. zu den Anlagekosten der etwa zu errichtenden Haltestelle in Unter-Mais zu leisten. Die Bahntrasse führt von Bozen nach Uebersetzung des Talferbaches längs der Eisack zur ersten Station Sigmundskron (6 km); dieser folgen weiter, stets am linken Etschufer, Terlan (13 km), Vilpian (16 km), Gargazon (20 km), Lana-Burgstall (23 km), Unter-Mais (30 km), schliesslich nach Uebersetzung des Passerbaches Meran.

Das bis heute aufgebrachte Anlagekapital besteht aus 1 225 000 fl. in Stamm- und Vorzugsantheilscheinen (im Jahre 1892 um 100 000 fl. erhöht), ferner aus einem im selben Jahre aufgenommenen 4 % Prioritätsanlehen im Betrage von 1 700 000 fl., behufs Tilgung des aushaftenden Staatsvorschusses sowie nöthiger Investitionen und zum Umtausch anfänglich ausgegebener 5 % Prioritätsverschreibungen im Betrage von 125 000 fl., somit im ganzen 2 925 000 fl., was für 1 km Baulänge 91 856 fl. ergibt.

Die konzessionsmässig zugestandenen verhältnissmässig hohen Tarife lehnen sich im grossen und ganzen früheren Vorbildern an; sie wurden am 1. Januar 1890 um ein geringes herabgemindert und betragen gegenwärtig:

	Heller		Heller
für 1 Person und 1 km .	I. Klasse 10	III. Klasse	6
Mindestgebühr	I. „ 40	III. „	24

auch werden ermässigte Rückfahr- und Zeitkarten ausgegeben.

Eilgut: für 100 kg und 1 km 4 Heller, ermässigter Satz 2 Heller.

Frachtgut I. und II. Klasse 2,4 Heller, Wagenladungsklasse A und B 1,6 Heller, Klasse C 1,3 Heller, Spezialtarif 1,6 bezw. 0,7 Heller.

Für das Jahr 1896 ergibt sich für 1 tkm eine Einnahme von 19,8 Heller, d. i. ein Mehrfaches der Südbahneinnahme.

Die ursprünglich auf 25 km festgesetzte Fahrgeschwindigkeit wurde — da wegen der vielen Aufenthalte die Fahrzeit über 2 Stunden, also ungefähr so viel, wie ein besserer Wagen auf der Fahrstrasse benöthigt, betrug — auf 40 km erhöht.

Ausser dem 1896 eingeführten Luxuszug Wien-Meran, der gegenwärtig schon zweimal die Woche verkehrt und die ganze Strecke (32 km) in einer Stunde durchfährt, gibt es unter den 6 Zügen nach jeder Richtung 3 schnellfahrende, bei denen die kommerzielle Fahrgeschwindigkeit, d. h. mit Einschluss der Aufenthalte, etwa 28 km beträgt, während sie bei den anderen Zügen bis auf 20 km herabsinkt.

Der Fahrpark besteht gegenwärtig aus 6 Lokomotiven (hierunter 5 Tenderlokomotiven), 21 bequem und gut ausgestatteten Personenwagen I. und III. Klasse und 76 Lastwagen.

Sowohl die Entwickelung des Verkehrs, als auch die finanziellen Ergebnisse waren trotz vielfacher Verkehrsunterbrechungen durch Hochwasserschäden sehr befriedigend (s. die nachstehende Zusammenstellung).

Einnahmen und Dividende sind gestiegen und es konnte der Staatsvorschuss im Betrage von 1 000 000 fl. nebst 5 % Zinsen

Jahr	Beförderte		Einnahmen in Gulden ö. W.				Gesammtausgaben	Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme	Dividende
	Personen	Tonnen	Personen	Güter	verschiedene	zusammen			%
1881/2 *)	173 456	39 569	117 270,9	76 258,3	2 592,9	196 122,3	93 870,0	48,5	—
1883 . .	157 819	81 017	105 021,7	88 607,8	4 807,9	198 437,6	93 748,4	48,4	3,0
1885 . .	170 919	58 580	114 233,0	83 088,9	5 235,3	202 557,4	100 467,0	49,6	2,6
1890 . .	217 485	52 864	143 081,0	105 987,0	2 348,9	251 417,5	121 586,9	46,4	3,0
1893 . .	248 107	53 401	159 199,3	169 552,8	6 064,9	288 134,8	140 497,9	48,7	4,8
1894 . .	254 122	52 247	122 870,5	124 766,7	19 315,7	313 635,3	135 763,0	46,1	6,5
1895 . .	270 077	74 569	178 210,1	144 757,8	5 355,7	328 323,7	147 632,2	45,1	7,0
1896 . .	298 828	71 646	195 472,9	146 224,4	6 935,3	348 632,6	156 881,1	45,1	8,0

*) 15 Monate.

schon am 2. Januar 1893 gänzlich getilgt werden; heute kann die Gesellschaft mit berechtigter Genugthuung auf ihre Denkschrift verweisen.

Im Hinblick auf die günstigen Einnahmen einerseits und die Bestimmung der Konzessionsurkunde andererseits forderte vor kurzem das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltung auf, die Tarife zu ermässigen, weil die Voraussetzung dafür, dass der Reinertrag in 2 aufeinander folgenden Jahren 5 % des Anlagekapitals übersteigt, in den Jahren 1895 und 1896 eingetreten ist. Obgleich diese Bedingung, wie oben ersichtlich, bereits seit 1894 gegeben war, fand bisher die Staatsverwaltung zu einer Kundgebung sich nicht veranlasst; es ist bekannt, dass die endgültige Austragung dieser Angelegenheit mit einer anderen Frage im innigen Zusammenhange steht.

Die Studien über die schon oben erwähnte Vintschgaubahn als Fortsetzung der Bozen-Meraner Bahn sind abgeschlossen und hiernach ist der vorläufige Ausbau der aussergewöhnliche technische Schwierigkeiten bietenden Linie bis Schluderns in Aussicht genommen. Das Handelsministerium veranschlagte seinerzeit die Kosten auf 5 400 000 fl. und erklärte sich bereit, für ein Vorzugskapital von höchstens 3 900 000 fl. einen Reinertrag zu gewährleisten, unter der Voraussetzung, dass der Restbetrag des wirklichen Anlagekapitals, also 1 500 000 fl., von den Interessenten, dem Lande, der Bozen-Meraner Bahn u. a. beigesteuert werde. Die seitens der Staatsverwaltung mit der Bahngesellschaft gepflogenen Unterhandlungen hatten den Erfolg, dass die Gesellschaft mit der Uebernahme von 500 000—600 000 fl. in Stammaktien der neuen Linie zu betheiligen sich erklärte, vorausgesetzt, dass die Tarife in ihrem gegenwärtigen Ausmaasse gewissermaassen als Entschädigung für die neue Belastung aufrecht erhalten blieben.

Für den gleichen Zweck bewilligte der Tiroler Landtag 200 000 fl., lehnte jedoch im Februar 1896 mit Rücksicht auf seine anderweitigen Verpflichtungen eine Erhöhung dieser Beitragsleistung ab.

Die Bozen-Meraner Bahn schien eigentlich dazu berufen, den Grundstock für ein Eisenbahnnetz zu bilden, dem sich als Aeste eine Bahn nach Westen (Vintschgau), dann die Ueberetscher Bahn nach Süden mit ihrem geplanten Ausläufer, der elektrischen Linie nach der Mendel, angliedern.

Der Zug der Zeit und die scharf markante Persönlichkeit an der Spitze des österreichischen Eisenbahnwesens machen es mehr als wahrscheinlich, dass die gesetzgebenden Körperschaften bald nach ihrem Zusammentritt über den Bau der Vintschgaubahn auf Staatskosten zu entscheiden haben werden, die ihren kommerziellen Ausgangspunkt freilich in Bozen, kaum aber in Meran haben dürfte.

Am 15. Dezember v. J. wurde die Konzessionsurkunde für die normalspurige Lokomotivbahn (Ueberetscherbahn) Bozen-Kaltern veröffentlicht, deren Betriebsführung, obgleich die Pachtstrecke der Bozen-Meraner Bahn Bozen-Sigmundskron mitbenutzt wird, wider Erwarten der Südbahn übertragen wurde.

Die zweite Eisenbahn Südtirols von mehr als örtlicher Bedeutung und ein würdiges Denkmal der Ingenieurbaukunst ist die Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre zeitigten die auf das gleiche Ziel gerichteten Bestrebungen des handeltreibenden Riva am Nordende des Gardasees und Kopfstation der Dampfschifffahrt, des weltberühmten Winterkurortes Arco und des überaus gesegneten, stark bevölkerten Sarcathales den Plan, ihre abseits der grossen Verkehrsstrasse liegenden Gebiete, die nur mittelst Strassenfuhrwerken zu erreichen waren, durch die Anlage einer Eisenbahn dem Weltverkehr zu eröffnen und für die reichen Bodenerzeugnisse der südlichen Sonne ein rasches, billiges Verkehrsmittel zu schaffen.

Eine der Hauptschwierigkeiten, die sich dem Unternehmen entgegenstellte, bildete die Uebersteigung des Gebirgsrückens, der die Thäler der Etsch und der Sarca von einander trennt. Bei der Kostspieligkeit des Baues und der Aussichtslosigkeit eine staatliche Unterstützung zu erreichen, konnte an die Anlage einer Vollspurbahn nicht gedacht werden; aber auch der geringere Aufwand bei Annahme der Schmalspur erschien immerhin gewagt.

Nach wiederholten Verzögerungen erhielt der Ingenieur R. von Stummer am 23. November 1889 die Konzession, am 28. Mai 1890 die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft sowie die Genehmigung der Satzungen. Am 8. Juni desselben Jahres bildete sich die Gesellschaft, und wenige Tage später erschien die Einladung zur Zeichnung des Anlagekapitals.

Das behördlich bewilligte Aktienkapital war mit 1 500 000 fl., zerlegt in 1 500 Stück 4 % und 1 950 Stück 5 % Vorzugs- sowie 2 300 Stück Stammantheilscheine festgesetzt, dagegen die Kosten der Bahn bei 24,5 km Baulänge und 0,76 m Spurweite mit Einrechnung des Fahrparkes, der auflaufenden Zinsen und einer Rücklage von 15 000 fl. auf 976 000 fl. oder etwa 40 000 fl. für 1 km veranschlagt.

Bezüglich des zu erwartenden Verkehrs wurde auf Grund von Angaben der Städte Mori, Roveredo, Riva und des Sarcathales ermittelt, dass auf eine Bewegung von

13 500	Reisenden	I. Klasse	und 29 700 km	à 5 kr.	14 850 fl.
40 500	„	III. „	„ 89 320 „	à 3 „	26 796 „
				zusammen	41 646 fl.

weiter auf

einen Güterverkehr von 21 500 t	auf 473 000 km	à 10 kr.	47 300 fl.
„ Gepäck- und Eilgutverkehr mit	. . . . .		3 000 „
eine Vergütung seitens der Post mit	. . . . .		3 000 „
		zusammen	53 300 fl.

im ganzen also auf eine Einnahme von 94 946 fl. zu rechnen sei, wobei die Betriebskosten mit 1 600 fl. für 1 km = 38 400 fl. in Abschlag zu bringen sind und nach Abzug des Prioritätendienstes (31 500 fl.) noch 25 046 fl. für die Stammantheilscheine übrig bleiben.

Bald hierauf erwarb das Bozener Bankhaus E. Schwarz & Söhne von dem Konzessionär das generelle Projekt und veranlasste den Oberingenieur J. Mühleisen, den gegenwärtigen Betriebsdirektor, die Detailpläne, jedoch auf gänzlich geänderter Grundlage auszuarbeiten. Während nämlich früher die Bahn als sogenannte „Strassenbahn“ mit nur etwa 4 km eigenem Unterbau in Aussicht genommen war, sollte sie jetzt zum Zwecke erhöhter Leistungsfähigkeit, mit Ausnahme von etwa 5 km Strassengrundbenutzung (zwischen Nago und Arco), durchwegs ihren eigenen Unterbau erhalten; die grösste Steigung war auf 30 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser auf 50 m und das Schienengewicht auf 17,85 kg bei schwebendem Stoss festgesetzt.

Der Bau wurde sogleich in Angriff genommen und mit ungewöhnlicher Schnelligkeit durchgeführt, so dass die Linie bereits am 29. Januar 1891 eröffnet werden konnte.

Welche beträchtlichen Schwierigkeiten des Geländes zu überwinden waren, erhellt zur Genüge aus dem hier flüchtig angedeuteten Zuge der Bahn.

Von Mori (Südbahnstation in 173,4 m Seehöhe) führt die Linie westlich, übersetzt die Etsch vor der Ortschaft Ravazzone auf der vor einigen Jahren vom Staate erbauten 67 m langen Strassenbrücke, die für die Benutzung der Bahn verstärkt wurde, steigt in der langgestreckten Gemeinde Mori-Borghata an und erreicht in Kilometer 2,6 die Haltestelle Mori (194,8 m Höhe), weiter in Kilometer 6,7 die Station Loppio (224,2 m) in der Nähe des gleichnamigen einsamen Gebirgssees. Hier beginnt die interessanteste und schwierigste Strecke der Bahn; sie geht das Südufer des Sees entlang, umfährt, stets ansteigend, sein westliches Ende, zieht sich vorerst in nördlicher Richtung, wendet sich sodann nach Süden, übersetzt hierbei zweimal die Fahrstrasse und beschreibt nach etwa 0,8 km Fahrt abermals eine grosse Schlinge mit 60 m Halbmesser zum Uebergang in die nördliche Richtung, überschreitet in Kilometer 11 die Wasserscheide (269,2 m) und senkt sich in einem grossen westlichen Bogen allmählich zur Station Nago in Kilometer 12,9 (221,9 m Höhe); sie hat eine karstähnliche Felswildniss mit geklüftetem Gestein und überhängenden Wänden durchquert und eröffnet nach dem Verlassen des Gebirgsdefilees einen herrlichen Blick auf den ultramarinblauen Gardasee und

Riva mit seinen Citronen- und Orangengärten, auf das in Olivenhaine gebettete Arco, das reben- und obstreiche Sarcathal und die judikarischen Alpen im Hintergrunde. In Gefällen von 16,5—26 % erreicht sie nach Uebersetzung der Sarca auf einer 45 m langen, schmiedeeisernen Brücke in Kilometer 17,6 die Haltestelle Oltresarca, in Kilometer 19,5 die Station Arco (86,8 m Höhe), sodann in südwestlicher Richtung in Kilometer 21,5 die Haltestelle San Tomaso (81,2 m) und hierauf die Endstation Riva (66,6 m).

Diese kurze Strecke, deren landschaftliche Bilder von unvergleichlicher Schönheit und reicher Abwechselung sind, bietet dem Ingenieur eine Fülle des Sehenswerthen, und doch wurden mit verhältnissmässig geringen Kosten — Ende 1896 stellte sich das Anlagekapital für 1 km Baulänge auf 50 483 fl. — hier die technischen Schwierigkeiten überwunden. Die Bahn kürzt den Weg nach Mailand um etwa 40 km. Da die gesetzlichen Tarife nur um ein geringes von denen der Bozen-Meraner Bahn abweichen, kann deren Anführung unterbleiben und soll nur angefügt werden, dass der Personenfahrpreis I. Klasse im Jahre 1895 von 10 auf 12 Heller erhöht wurde. Die Einnahme für 1 tkm beziffert sich für das Jahr 1896 auf 15,6 Heller. Gemäss der Konzessionsurkunde und dem Handelsministerialerlass vom 24. Juni 1893 ist die Fahrgeschwindigkeit bei Gleisstrecken auf der Strasse auf 15 km, mit eigenem Unterbau auf 25 km, bei der Strassenstrecke zwischen Kilometer 13,4—18,4 und der ausserhalb der Strasse befindlichen mit 60 m Halbmesser gekrümmten Strecke zwischen Kilometer 8,6—9,5 auf 20 km beschränkt. Die 4 Personenzüge in jeder Richtung benöthigen 76—78 Minuten Fahrzeit, was trotz der schwierigen Betriebsverhältnisse einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18—19 km entspricht. Verfrachtet werden hauptsächlich: Wein, Obst, Zucker, Getreide, Papier usw.

Aus der hier nach Angaben der Gesellschaft angefügten Zusammenstellung ist die Entwickelung des Verkehrs und der finanziellen Ergebnisse ersichtlich:

Jahr	Personen		Tonnen		Einnahmen in Gulden ö. W.				Gesammtausgaben fl. ö. W.	Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme	Dividende der Stammaktien %
	Anzahl	Kilometer	Anzahl	Kilometer Netto	Personen	Güter	verschiedene	zusammen			
1892	163 627	2 316 760	9 595	336 520	59 344	23 977	2 897	86 218	52 195	60,5	—
1893	104 557	2 342 546	10 897	352 740	66 742	22 036	5 074	93 852	54 673	58,3	—
1894	102 334	2 251 348	10 423	341 970	71 648	22 548	4 439	98 635	57 105	57,8	0,5
1895	97 892	2 099 396	12 202	415 614	74 704	24 732	3 265	102 701	55 508	54,0	1,5
1896	99 752	2 189 404	13 159	500 409	79 229	25 777	3 218	108 224	58 532	54,0	2,0

Im Jahre 1894 konnte nebst der Einlösung der 4 und 5 % Prioritätszinsen schon eine wenngleich geringe Dividende auf die Stammaktien vertheilt werden.

Die am 26. Januar 1896 mit gleicher Spurweite von 0,76 m konzessionirte Flügelbahn von Rovereo über Sacco soll in Ravazzone einmünden.

Wir gelangen nunmehr zur flüchtigen Besprechung der jüngsten Eisenbahn Südtirols, der Valsuganabahn, an deren zukünftige Entwickelung vielfach grosse Hoffnungen geknüpft werden. Gegenüber dem hier einigermaassen berechtigten Einwurfe, dass die Interessen Triests durch Ablenkung des Verkehrs beeinträchtigt würden, wurden wichtige strategische Interessen geltend gemacht. Ein nur von der Fersinaschlucht durchbrochener Gebirgszug scheidet das von der Brenta durchzogene Suganathal vom Etschthal. Am 6. Februar 1894 wurde die Konzession an R. v. Stummer verliehen, am 14. Juni konstituirte sich die Gesellschaft und beschloss die 63 km lange Bahn mit Vollspur, 20 ‰ grösster Steigung und 200 m kleinstem Krümmungshalbmesser anzulegen. Das Anlagekapital besteht aus 1 500 000 fl. in Antheilscheinen und 4 500 000 fl. in Schuldverschreibungen.

Der an und für sich kostspielige Bau vertheuerte sich noch erheblich durch militärische Anforderungen, sodass der Staat sich veranlasst fand, ausser der 4 % Zinsgewähr für die 4 500 000 fl. Schuldverschreibungen die Kosten des geforderten Mehraufwandes zu tragen (Gesetz vom 26. November 1893). Das Land Tirol betheiligte sich hierbei durch die Uebernahme von Stammaktien im Betrage von 700 000 fl. Das aufgewendete Anlagekapital betrug Ende 1896 für 1 km Baulänge 88 929 fl.

Die am 27. April 1896 eröffnete Bahn beginnt in Trient und führt über Borgo und Grigno zur Reichsgrenze nach Tezze, von wo sie über Primolano und Bassano den Anschluss an das oberitalienische Netz der Adriatica finden soll. Hierdurch wäre der Weg nach Venedig über Padua um 29 km gekürzt, welche Wegeersparniss durch den weiteren Ausbau einer direkten Linie von Bassano nach Mestre auf 50 km gebracht würde.

Für die italienische Linie haben die Provinz Venedig und die Gemeinden nur eine geringe Beisteuer und der Staat eine Unterstützung von 5 000 L. für 1 km zugesagt; da mit so knappen Mitteln an die Ausführung der Bahn nicht geschritten werden konnte, wendeten sich die Interessenten neuerlich an das italienische Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte, die Unterstützung auf 15 000 L. für 1 km zu erhöhen und diese für 70 Jahre zu bewilligen.

Abgesehen von den ungünstigen Betriebsverhältnissen erscheint demnach die Erwartung, die Valsuganabahn schon bald zu einer Hauptlinie ausgestalten zu können, als einigermaassen verfrüht. Fassen wir auf Grund der äusserst dankenswerthen, bereits im Dezember v. J. erschienenen Veröffentlichung der „Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1896, herausgegeben vom k. k. Eisenbahnministerium“ die oben besprochenen 3 Bahnen zusammen, so erhalten wir nachstehendes Bild:

Name der Bahn	Länge km	Anlagekapital für 1 km fl.	geleistete Personenkilometer	geleistete Nettotonnenkilometer	Betriebseinnahme in Prozenten Personen	Betriebseinnahme in Prozenten Güter	für 1 Betriebskm Einnahme	für 1 Betriebskm Ausgabe	Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme %
Bozen-Meran	31,1	91 856	6 476 372	1 475 874	57,4	42,6	11 109	4 428	39,9
Mori-Arco-Riva . . .	24,0	50 483	2 189 404	327 869	75,5	24,5	4 498	2 235	49,7
Valsugana	41,0*)	88 929	3 504 039	561 469	71,7	28,3	3 184	2 308	72,5

*) Durchschnittliche Betriebslänge.

Das Bild gewinnt an Klarheit, wenn wir noch die Ergebnisse für das Jahr 1897 nach dem „Verordnungsblatt“ hier anfügen.

Name der Bahn	beförderte		Einnahmen			
	Personen	Tonnen	Personen	Eilgut und Frachtgut fl.	zusammen fl.	für 1 Betriebskilometer fl.
Bozen-Meran	316 905	99 707	210 112	186 916	397 028	12 807
Mori-Arco-Riva	109 390	27 058	81 729	30 986	112 715	4 696
Valsugana *)	294 214	19 647	115 200	59 348	174 548	2 771

Wien, im März.

*) Bei voller Betriebslänge von 62,9 km.

Die Personentarifreform im sächsischen Landtage.

Bei der Vorberathung der Etats der Staatseisenbahnen in der gegenwärtigen sächsischen Landtagssession sind in der zweiten Kammer verschiedene, das Eisenbahnwesen im allgemeinen betreffende Wünsche geäussert worden, mit denen sich die Finanzdeputation A der zweiten Kammer eingehend beschäftigt und über welche sie nun Bericht erstattet hat.

Die weitaus wichtigste Stelle nimmt das von verschiedenen Rednern geäusserte Verlangen nach einer Reform des Personengeldtarifs ein.

Die Deputation hat in der Frage der Personengeldtarife bisher immer unterschieden zwischen Ermässigungen, welche unter bestimmte sozial-, namentlich wohnungspolitische Gesichtspunkte fallen (Vorortverkehr, Arbeiterzüge und dergleichen), und allgemeiner Preisherabsetzung. Die ersteren hat sie stets befürwortet, während sie der letzteren eine besondere Dringlichkeit an sich nicht zuzugestehen vermochte. Für erstrebenswerth hat sie stets eine Vereinfachung des bestehenden Tarifwesens, wie es sich prinziplos entwickelt hat (einfache, Rückfahrkarten, Rundreisehefte, Sommerfahrkarten usw.), erklärt, sich aber dabei nicht verhehlt, dass eine derartige Reform nur unter gleichzeitiger erheblicher Herabsetzung des Tarifs und daher nur unter grossen finanziellen Opfern möglich sei. In der gleichen Richtung bewegten sich auch diesmal die Erwägungen der Deputation. Es kam dabei noch besonders zum Ausdruck, dass man gerade im Hinblick auf das erstrebenswerthe Ziel einer Vereinfachung des Personentarifs sich ablehnend zu verhalten habe gegen alle Neuerungen, durch welche die Erreichung dieses Ziels noch schwieriger gemacht, die bestehende Buntscheckigkeit noch gesteigert werden würde. Hierher gehört besonders das empfohlene System der Kilometerhefte, gegen das sich übrigens die Mehrheit der Deputation auch aus prinzipiellen Gründen äusserte. Ferner gehören hierher die, auch in der Etatsvorberathung der zweiten Kammer empfohlenen Sonntagskarten. Gegen diese spricht ausserdem noch der Umstand, dass sie auf eine vermehrte Anstrengung des Eisenbahnpersonals an Sonntagen hinwirken, was im direkten Widerspruch mit den sonst von der Deputation vertretenen Bestrebungen steht. Dagegen war die Deputation darüber einig, dass eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten nicht unter jene zu vermeidenden Neuerungen fallen würde. Die königlichen Kommissare äusserten sich bei den Verhandlungen in der Deputation wie folgt:

„Den mannigfachen neueren Anregungen auf weitere Erleichterungen des Reiseverkehrs gegenüber musste um so mehr eine zuwartende Stellung eingenommen werden, als von dem Reichseisenbahnamte der Eintritt in Verhandlungen über die Personentarife angeregt worden ist, wobei die noch immer bestehende Mannigfaltigkeit in den Einrichtungen für den Personen- und Gepäckverkehr in Betracht gezogen werden soll.

Es kann zwar nicht in Abrede gestellt werden, dass in einzelnen Richtungen die Herbeiführung von Erleichterungen wünschenswerth und zulässig erscheint. Namentlich gilt dies in Bezug auf die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten und auf die Höhe der Gepäckfrachtsätze.

Im übrigen aber ist weniger das Bedürfniss einer allgemeinen Ermässigung der Tarife, unter deren Herrschaft der Verkehr sich fortgesetzt lebhaft steigend entwickelt hat, als vielmehr das Bedürfniss einer Vereinfachung des Tarifs als ein dringendes anzuerkennen. Ob freilich die zu erstrebende Vereinfachung des Tarifs ohne allgemeine Ermässigung überhaupt durchführbar sein würde, muss dahingestellt bleiben. Jedenfalls hängt die Höhe der zu gewährenden Ermässigungen wesentlich davon ab, wie weit man in der Vereinfachung gehen will. Stellt man sich z. B. auf den Standpunkt, dass, wie von verschiedenen Seiten erstrebt wird, mit Ausnahme der Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterkarten, welche nur für kürzere Entfernungen in Betracht kommen, sämmtliche mit Ermässigung verbundene Fahrkartensorten (als Rückfahrkarten, feste und zusammenstellbare Rundreisekarten, Sommerfahrkarten, Sonntagskarten) beseitigt und wesentliche Vertheuerungen des Reiseverkehrs in ganz Deutschland vermieden werden sollen, so wird kaum etwas anderes übrig bleiben, als auf den bei den früheren Verhandlungen abgelehnten preussischen Vorschlag zurückzukommen und unter grundsätzlicher Beseitigung der IV. Wagenklasse und unter Beibehaltung des Schnellzugzuschlags von 1 ₰ auf das Kilometer die Einheitssätze von 2, 4 und 6 ₰ auf das Kilometer in der III., II. und I. Wagenklasse anzunehmen. Es würden sich dann immer noch gegenüber den Rückfahrkarten bei der I. Wagenklasse und gegenüber den Rundreisekarten bei der I. und II. Wagenklasse geringfügige Erhöhungen der Fahrpreise ergeben. Das Gesammtergebniss würde aber darin bestehen, dass die sächsische Staatseisenbahnverwaltung bei Zugrundelegung des Verkehrs vom Jahre 1896 eine Mindereinnahme von 7 300 000 ℳ. haben oder 23,13 % der gesammten Personenverkehrseinnahme verlieren würde. Bei einer derartigen Ermässigung der Fahrpreise wäre selbstverständlich auch auf eine sehr ansehnliche Steigerung des Verkehrs zu rechnen. Die letztere würde aber zugleich bedingen, dass in Bezug auf die Ausrüstung mit Gleisen, mit Betriebsmitteln und mit Personal besondere, mit erheblichen Mehraufwendungen verbundene Vorkehrungen getroffen werden müssten, die sich nur innerhalb eines längeren Zeitraumes bewerkstelligen lassen.

Aehnliche Verhältnisse, wie bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, bestehen auch bei den übrigen deutschen Verwaltungen und es ist unter diesen Umständen kaum sehr wahrscheinlich, dass Geneigtheit bestehen wird, zu so weitgehender Vereinfachung die Hand zu bieten. Insbesondere wird es sich fragen, welche Stellung die preussische Staatseisenbahnverwaltung einnimmt. Das Finanzministerium hat sich deshalb bereits mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ins Vernehmen gesetzt und hierbei der Absicht Ausdruck gegeben, wenn ein erneuter Versuch, zu einer Verständigung unter den deutschen Verwaltungen über die Annahme

einheitlicher Tarifsätze zu gelangen, zu keinem günstigen Ergebnisse führen sollte, selbständig in eine nähere Erwägung einzutreten, in welcher Weise die für die sächsische Staatseisenbahnverwaltung als wünschenswerth zu bezeichnende Vereinfachung und Verbesserung des Reiseverkehrs herbeigeführt werden könnte, zunächst aber durch Verlängerung der bisherigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten sofort einem oft und von vielen Seiten geäusserten Wunsche zu entsprechen. Da aber selbst im Falle einer Einigung der Verwaltungen immerhin bis zur Durchführung noch ein weiter Zeitraum vergehen würde, trägt das Finanzministerium kein Bedenken, die baldige Einführung der Verlängerung der Gültigkeitsdauer unerwartet der weiteren Verhandlungen in Aussicht zu nehmen, wobei zur Zeit nur die Entschliessung noch darüber vorbehalten bleiben muss, ob die Frist von 3 auf 5 Tage oder auf einen noch längeren Zeitraum auszudehnen sei.

Aus vorstehendem ergibt sich zugleich, dass Anregungen, welche zum Ziele haben, die bestehenden mit Ermässigungen verbundenen Fahrkartensorten noch zu vermehren und neuere einseitig wirkende Begünstigungen zu erlangen, wie z. B. Einführung von Kilometerheften, Ausdehnung der Sonntagskarten, gegen welche letztere auch schwerwiegende betriebliche Gründe sprechen, zur Zeit nicht wohl näher getreten werden kann."

Die Deputation befindet sich mit diesen Erklärungen der Regierungsvertreter in vollem Einverständniss.

Den Wunsch, dass auch den kleinen Fahrscheinbüchern für 30 Fahrten Fahrtunterbrechung gestattet werde, glaubt die Deputation nicht befürworten zu können. Die Anregung, dass die Monatskarten nicht nur für den Kalendermonat, sondern von einem Kalendertage bis zum entsprechenden Tage des nächsten Monats ausgefertigt werden möchten, weil in Sachsen die Schulferien nicht wie in Preussen mit einem Kalendermonat zusammenfielen, erschien der Deputation beachtenswerth. Die königlichen Kommissare erklärten, dass für eine allgemeine Maassregel in dem bezeichneten Sinne kaum ein Bedürfniss vorliege, dass man aber bereit sei, wegen etwaiger Einführung von Ferienkarten Erörterungen anzustellen. Die Deputation acceptirte dies.

Mit der angeregten Beseitigung der I. Wagenklasse im inneren sächsischen Verkehr wird bereits vom 1. Mai d. J. ab ein Anfang gemacht werden. Die I. Wagenklasse kommt auf mehreren Linien in Wegfall.

Dem ausgesprochenen Verlangen nach Aufhebung der IV. Wagenklasse vermag sich die Deputation nicht anzuschliessen. Sie ist der Ansicht, dass für die minderbemittelte Bevölkerung diese besondere Wagenklasse durchaus nicht werthlos ist. Es geht dies aus zahlreichen Petitionen um erweiterte Einstellung von Wagen IV. Klasse hervor. Der Vortheil liegt durchaus nicht allein in dem niedrigen Fahrpreis sondern besonders auch für gewisse Reisende (Marktfieranten, Hausgewerbetreibende, welche mit der abzuliefernden Waare hin- und mit den Rohstoffen zurückfahren usw.) in der Möglichkeit, umfangreichere Gepäckstücke, Körbe und dergleichen mit sich zu führen. Die Deputation glaubt daher auch, dass wenn bei einer allgemeinen Personentarifreform der Fahrpreis für die III. Wagenklasse auf den jetzigen der IV. ermässigt werden und damit diese letztere als billigere Wagenklasse in Wegfall kommen sollte, doch besondere Wagen, welche den Reisenden den Vortheil der Mitnahme von Gepäckstücken der bezeichneten Art ermöglichen, beibehalten werden möchten.

Noch ein Wort zur Personentarifreform.

Dass Herr S. mit seinen radikalen Reformplänen, wie er in Nr. 19 S. 309 ff. d. Ztg. mittheilt, das frühere Maybach'sche Projekt mit verminderten Schnellzugszuschlägen und Gepäcksätzen im Sinne hatte, habe ich allerdings nicht angenommen. Ich habe jetzt versucht, nach den Betriebsergebnissen der preussischen Staatsbahnen für 1896/97 unter Berücksichtigung der s. Zt. veröffentlichten Ausfallsberechnung des Maybach'schen Reformplans, mir ein Bild zu machen von dem finanziellen Risiko eines solchen „ganzen" Plans. Nehme ich an, dass Herr S. die jetzigen Berliner Stadtbahn- und Vorortarife beibehalten, dagegen die Platzkartengebühr beseitigen will, so komme ich auf einen Ausfall von rund 49 500 000 ℳ jährlich im Personenverkehr, dem eine Mehreinnahme von rund 1 500 000 ℳ für Gepäck gegenübersteht, also einen reinen rechnungsmässigen Ausfall von 48 000 000 ℳ jährlich für die preussischen Staatsbahnen. Glaubt Herr S. wirklich, ein preussischer Eisenbahnminister und ein preussischer Finanzminister könnte es wagen, mit einem solchen Reformplan heutzutage vor das Land zu treten?! Ich glaube es nicht. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat — das war das Ergebniss meiner Erwiderung in Nr. 16 d. Ztg. — nicht den geringsten Anlass, den in durchaus gesunder Entwickelung befindlichen Personenverkehr durch grundstürzende Tarifermässigungen künstlich zu steigern; es würde aber geradezu verwegen sein, wenn sie sich mir nichts dir nichts der Gefahr aussetzte, durch gänzlich überflüssige Tarifmaassnahmen einen Verkehr zu schaffen, den sie aller Wahrscheinlichkeit nach vorerst wenigstens nicht bewältigen könnte.

y.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. In Bremerhaven wird am 1. April d. J. eine am Alten Hafen im Zollinlande belegene neue Tarifstation und Güterabfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Bremerhaven (Inlandhafen)" für die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen, Fahrzeugen und Vieh — eingerichtet werden, sodass von dem genannten Tage ab in Bremerhaven drei räumlich getrennte selbständige Tarifstationen und Güterabfertigungsstellen bestehen, nämlich: Bremerhaven (Freihafenbahnhof), Bremerhaven (Zollinlandsbahnhof) und Bremerhaven (Inlandshafen) (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 21 d. Ztg., Inser.-Nr. 625).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Der an der Strecke Halle-Leipzig zwischen den Stationen Leipzig und Schkeuditz gelegene Personenhaltepunkt Wahren ist am 15. d. Mts. in eine Haltestelle umgewandelt und mit diesem Zeitpunkte für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Entfernung beträgt von Leipzig 6,30 km, von Schkeuditz 7,72 km.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. In der Station München Rangirbahnhof können künftig auch Viehsendungen in Wagenladungen bezw. gegen Bezahlung der Minimaltaxe für die Verwendung eines eigenen Wagens aufgegeben und ausgeliefert werden. Die Abfertigung und Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh von und nach München Rangirbahnhof zu den Stücksätzen ist ausgeschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 647 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 674 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des § 22 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 756 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Neuauflage des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 776 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Theilnahme der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 15. d. Mts. fand in der Budgetkommission des Reichstages die **Berathung des Etats für die Verwaltung der Reichseisenbahnen** statt. Auf Anfrage des Referenten Galler erwiderte der Regierungsvertreter Geheime Oberregierungsrath Wackerzapp, dass die Kilometerhefte bedeutend mehr Nachtheile als Vortheile aufwiesen, die Gefahr liege vor, dass bei Einführung der Kilometerhefte der Lokalverkehr auf die Schnellzüge übergehe und den Dienst erschwere, auch seien die Einnahmen nicht besonders hoch, wohl aber seien grosse Verluste zu befürchten. Der Personenverkehr habe sich auch ohne die Kilometerhefte bedeutend vermehrt, einen Nutzen hätten sie nur für einen beschränkten Theil des Publikums. Die 10tägigen Rückfahrkarten beständen seit Jahren, hätten jedoch nicht die Bedeutung, welche man im Publikum ihnen zuschreibe, da auf 3 tägige Rückfahrkarten 90,7 %, auf 10 tägige nur 9,3 % kämen. Minister Thielen bemerkte, die Einführung der Kilometerhefte sei von allen deutschen Bahnen als ein Experiment angesehen worden. Für die preussischen Staatsbahnen seien die Kilometerhefte aus technischen Gründen nicht einführbar. Diese Hefte seien überhaupt nur für die Kapitalkräftigeren verwendbar. Den Unbemittelten seien sie unzugänglich, da nicht jeder in der Lage sei, 25 ℳ — den geringsten Preis — auf ein Brett zu zahlen. Auf Anfrage des Abg. Müller-Sagan bemerkte der Minister, dass die Verwaltung sich schon lange mit der Frage der Verbesserung der Beleuchtung beschäftige. Die elektrische Beleuchtung sei ohne gleichzeitige Einführung des elektrischen Betriebes aus ökonomischen Gründen unmöglich. Die praktischen Amerikaner hätten die elektrische Beleuchtung wieder abgeschafft und seien auf unsere Beleuchtung mit Fettgas zurückgekommen. Unsere Versuche lassen hoffen, dass wir in kurzer Zeit zu einer verbesserten Beleuchtung kommen werden. Abg. Dr. Hammacher befürwortete die Reform der Personentarife. Minister Thielen erklärte eine Vereinfachung des Tarifs für nothwendig. Die Frage sei im Fluss. Eine besondere Ermässigung könne er indess nicht zusagen. Der Etat der Reichseisenbahnen wurde bewilligt und ebenso der Ansatz für die Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung.

— Der **Bezirkseisenbahnrath für die Direktionsbezirke Berlin und Stettin** hat Ende voriger Woche im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofs in Berlin seine konstituirende Versammlung abgehalten. Das Regulativ betreffend den Geschäftsgang wurde ziemlich unverändert angenommen; die Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnraths ist, was die zu delegirenden Körperschaften und Vereine anbetrifft, dieselbe geblieben wie in der früheren Periode, nur dass an Stelle dreier von den acht land- und forstwirthschaftlichen Vereinen die Landwirthschaftskammern der Provinzen Brandenburg und Pommern getreten sind. Für die neue Periode 1898—1900 wurde zum Vorsitzenden des Bezirkseisenbahnraths der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrath Kranold gewählt, der zu seinem Stellvertreter den Direktionspräsidenten Heinsius in Stettin ernannte. Endlich wurde auch der ständige Ausschuss zur Vorberathung der Anträge, welche aus 7 Mitgliedern und 7 Stellvertretern besteht, gewählt (den Vorsitz in demselben führt Präsident Kranold), ebenso die in den Landeseisenbahnrath zu delegirenden 10 Mitgleder.

— In seiner Ansprache zur Eröffnung des Provinziallandtages wies am 15. d. Mts. der Oberpräsident Staatsminister Dr. v. Gossler auch auf die **Fortschritte des Kleinbahnwesens in der Provinz Westpreussen** hin: „Dank der günstigen Finanzlage des Staates und der Erkenntniss, dass den östlichen Landestheilen in besonderem Maasse die staatliche Fürsorge sich zuwenden muss, dürfen wir auf einen reicheren Ausbau unseres Bahnnetzes hoffen und, wenn es bisher wiederholt als ein Hemmniss bezeichnet ist, dass Westpreussen hinter anderen Provinzen auf dem Gebiete des Kleinbahnbaues zurückgeblieben, so hat der Einwand gegenwärtig seine Voraussetzung verloren. Fast in allen Kreisen, selbst in wirthschaftlich schwächeren, wird ernstlich über Kleinbahnprojekte verhandelt, und die Fälle mehren sich, in denen die Betheiligten dem Bau von Kleinbahnen vor der Ausführung von Chausseen den Vorzug geben. Die Vorlage des Provinzialausschusses, welche unter Aufrechterhaltung des Beschlusses von 1896 neue Formen für die Betheiligung des Provinzialverbandes an Kleinbahnunternehmungen aufstellt und den von der Staatsregierung geäusserten Wünschen entgegenkommt, wird Ihre bevorstehenden Verhandlungen beherrschen und die Entwickelung unserer Provinz in bestimmter Weise beeinflussen."

— Bei der Eröffnung des **Provinziallandtages für Posen** wies der Oberpräsident Freiherr von Wilamowitz-Möllendorf auf die **Kleinbahnvorlagen** hin, die zur Berathung stehen. Der zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen bewilligte Betrag von 1 000 000 ℳ sei annähernd erschöpft, während der Unternehmungsgeist auf diesem wichtigen Gebiete zur wirthschaftlichen Hebung der Provinz allseitig in der lebhaftesten Entwickelung begriffen sei. Die Provinz sei in der glücklichen Lage, eine Summe von fast 500 000 ℳ zur Verfügung zu haben, welche der Staat der Provinz als Abfindung für die Uebernahme chausseemässig ausgebauter Landstrassen überwiesen habe; ob aber diese Summe dem vorliegenden Bedürfnisse genügen werde, sei einer ernsten Prüfung anheimgegeben.

— **Tarifermässigungen für Kunstdünger.** Dem Landeseisenbahnrath lag im Dezember v. J. ein von Seiten der Kunstdüngerabnehmer gestellter Antrag auf Ermässigung der Fracht für Thomasphosphatmehl vor, dessen Begutachtung jedoch ausgesetzt wurde, um zunächst festzustellen, in welchem Umfange auch der Superphosphatindustrie, dem anderen Zweige der Kunstdüngerfabrikation, Tariferleichterungen einzuräumen sein würden, um sie vor den Nachtheilen zu bewahren, die ihr aus der Erleichterung des Wettbewerbes des Thomasphosphatmehles erwachsen würden. In Verfolg der Angelegenheit ist jetzt vom Minister der öffentlichen Arbeiten eine Enquete angeordnet worden und sind zu diesem Zwecke den Eisenbahndirektionen eine Reihe von Fragen vorgelegt worden, zu deren Beantwortung auch die Handelskammern und geeignete grössere Kunstdüngerfabriken herangezogen werden sollen. Ein grosser Theil der Fragen, die hauptsächlich den Verkehr und Absatz von Thomasmehl und Superphosphaten in den letzten 5 Jahren betreffen, bezieht sich auch auf den Einfluss der Konkurrenz von ausländischen Superphosphaten auf die wirthschaftliche Lage der Kunstdüngerfabriken.

— In der **württembergischen Kammer der Abgeordneten** wurde am 9. März über Eingaben um **Erbauung neuer Eisenbahnlinien** verhandelt. Dabei wurde das Gesuch um den Bau einer Bahn von Kisslegg über Wurzach nach Ochsenhausen der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen, nachdem der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht bemerkt hatte, dass in Wurzach neuerdings die Bestrebungen auf Erlangung einer Stichbahn von Rossberg (Station an der Linie Aulendorf-Kisslegg) nach Wurzach gerichtet seien und dass ein generelles Projekt hierfür später durch einen Staatstechniker werde ausgearbeitet werden können. Die Eingabe betreffs einer schmalspurigen Stichbahn Geislingen-Wiesensteig wurde der Regierung auf den Antrag der volkswirthschaftlichen Kommission zur Berücksichtigung empfohlen, nachdem der Ministerpräsident sich mit dem Antrag einverstanden erklärt und bemerkt hatte, dass die Regierung der Meinung sei, dass dieses Projekt Berücksichtigung verdiene und dass es den Anspruch auf Priorität vor verschiedenen anderen vorliegenden Projekten erheben könne. Die Bitte um eine Eisenbahnverbindung zwischen Fils- und Remsthal von Göppingen nach Gmünd wurde der Regierung ebenfalls zur Berücksichtigung empfohlen, nachdem der Ministerpräsident eine gewisse Berechtigung des Projekts zugegeben hatte. Ein Bericht über das Bahnprojekt Geildorf-Aalen wurde auf Ersuchen der betreffenden Abgeordneten zurückgestellt und die Bitte um Erbauung einer Bühlerthaleisenbahn von Sulzdorf nach Bühlerzell wurde der Regierung zur Kenntnissnahme überwiesen.

— In den Strassen **Stuttgarts** war in den letzten Tagen ein **Motoromnibus** zu sehen. Derselbe ist mit einem Daimlermotor ausgerüstet, enthält im Innern 10—12 Sitzplätze, 4 solche auf dem Imperialsitz, 3 auf dem Bock, wovon einer für den Führer bestimmt ist, und noch 4—6 Stehplätze auf dem hinten angebrachten Perron. Der Omnibus hat 4 Geschwindigkeiten (4, 8, 12 und 16 km) und nimmt Steigungen von 10—12 %, die Lenkbarkeit ist vorzüglich. Im Winter kann der Wagen geheizt werden. Die Federung ist gegenüber den gewöhnlichen Wagen viel besser, sodass die Erschütterungen nicht grösser sind, als bei einem auf Schienen laufenden Wagen. Die Betriebskosten betragen für die Stunde Fahrt höchstens 1 ℳ. Der Wagen kann ohne Aufenthalt 12 Stunden und noch länger im

Betrieb bleiben. Der Führer hat nur darauf zu sehen, dass die Schmierung regelmässig vor sich geht. Das System ist also dasselbe, wie bei den schon seit vorigem Frühjahr in Stuttgart im Betrieb stehenden Motortaxameterdroschken. Der beschriebene Omnibus ist für England bestimmt, dem Vernehmen nach sind in der Daimler-Motorfabrik Cannstatt gleiche Wagen für Holland, Italien und 3 Stück für München in Arbeit. Die Frage der Erstellung einer regelmässigen Motoromnibusverbindung zwischen dem Westbahnhof Stuttgart und der Solitude, dem beliebten Ausflugsort, ist in Behandlung.

— Die badische 2. Kammer berieth den Gesetzentwurf, betreffend die Erbauung einer **Nebenbahn von Wiesloch nach Meckesheim** und **von Wiesloch nach Waldangelloch.** Für die beiden Linien sollen der Gesellschaft Lenz & Co. in Stettin 19 000 ℳ Staatsunterstützung für das Kilometer gewährt werden. Bei einer Länge der Bahn von 31,9 km berechnet sich der Gesammtzuschuss des Staates auf 606 100 ℳ. Die Baukosten für beide Linien betragen zusammen 2 275 000 ℳ. Der Gesetzentwurf wurde einstimmig angenommen.

— Von den Verkehrsverbesserungen, welche mit Einführung der Sommerfahrpläne in Kraft treten werden, ist hervorzuheben die Einrichtung besonderer **Bäderschnellzüge zwischen Berlin und Karlsbad** über Dresden-Teplitz. Da mit den bisherigen Berlin-Dresden-Wiener Tagesschnellzügen (8.00 Vorm. von Berlin nach Wien und 10.23 Nachm. in Berlin von Wien) der ausserordentlich starke Badeverkehr zwischen Berlin und den böhmischen Bädern künftig nicht mehr bewältigt werden kann, haben die preussischen und sächsischen Staatsbahnen vereinbart, in den Monaten Mai bis August besondere Schnellzüge für den Badeverkehr zwischen Berlin und Dresden einzurichten und zwar zum Anschluss an die zwischen Dresden und Karlsbad bereits seit längerer Zeit bestehenden besonderen Bäderzüge. Die neuen Züge sollen mit den kürzesten Fahrzeiten und mit dem besten Wagenmaterial als D-Züge — unter Erhebung von Platzgebühr auf der deutschen Strecke Berlin-Bodenbach — nach folgendem Fahrplane befördert werden:

8.45 Vorm.	↓	ab Berlin, Anh. B.	an	↑	9.30 Nachm.
11.46 „	↓	in Dresden, Altst.	ab	↑	6.31 „
2.00 Nachm.	↓	„ Teplitz	„	↑	4.12 „
4.39 „	↓	„ Karlsbad	„	↑	1.40 „

Die Fahrzeitabkürzung beträgt in der Richtung Berlin-Karlsbad 72 Minuten, Dresden-Karlsbad 27 Minuten und in der entgegengesetzten Richtung von Karlsbad bis Dresden 17 Minuten, bis Berlin 53 Minuten.

— Nach Berichten der Tagespresse dürfte die **Nessethalbahn**, die Gotha mit Eisenach verbinden soll, gesichert sein. Nachdem die Stadt Eisenach im Interesse des Baues 200 000 ℳ bewilligte, haben nunmehr auch die in Frage stehenden weimarischen Nessethalortschaften einen Beitrag in gleicher Prozenthöhe des Einkommensteuerkapitals zum Bahnbau zugesichert. Aus einer im Eisenbahnausschuss des weimarischen Landtages abgegebenen Erklärung geht hervor, dass die weimarische Regierung nunmehr ihre ablehnende Haltung gegen diesen Bahnbau fallen lassen wird.

— Ueber die **Haftung für irrthümliche Auskunft über Tarife** ist kürzlich beim Oberlandesgericht Breslau eine interessante Entscheidung ergangen: Ein Kaufmann wollte eine grössere Quantität Weizen nach Kulmbach verkaufen, und um den Preis frei Kulmbach bestimmen zu können, wollte er wissen, was die Fracht Kosel-Kulmbach koste und wandte sich mittelst Karte (Rückantwort bezahlt) an die Güterexpedition in Kandrzin (einem eine Station von Kosel entfernten Knotenpunkte). Diese gab ihm schriftlich Auskunft, gab aber die Fracht, in Unkenntniss eines neuerdings erschienenen Tarifs, viel zu gering an. Auf die Richtigkeit bauend, schloss der Kaufmann das Geschäft ab, machte aber die unangenehme Erfahrung, dass der Käufer eine weit höhere Frachtsumme in Kulmbach bezahlen musste, die er ihm von der Kaufsumme abzog. Nun verklagte der Kaufmann den preussischen Eisenbahnfiskus auf Schadenersatz, da er nun mit Schaden verkauft habe. Sein Anspruch wurde aber vom Landgericht wie vom Oberlandesgericht abgewiesen, weil eine Schuld im Vertragsschluss schon deshalb nicht vorliege, weil Kandrzin eine andere Station sei, als Kosel, von wo ab die Waaren versandt seien und weil für ein ausserkontraktliches Verschulden eines Beamten der Fiskus nicht ohne besondere gesetzliche Bestimmung hafte.

— Zu einem **Vollbahnbau** rücken am 12. April die 5. und 6. Kompagnie des **II. Eisenbahnregiments** von Berlin nach Geestemünde aus. Es handelt sich um die Strecke von Geestemünde nach Stade. Die Arbeiten, die 6 Wochen in Anspruch nehmen sollen, leitet Hauptmann Alberti.

— Der Vorstand des Erfurter Haus- und Grundbesitzervereins hat unlängst eine Umfrage veranstaltet über die **Miethsverhältnisse in solchen preussischen Städten, welche Sitz einer königlichen Eisenbahndirektion sind.** Mit Ausnahme von Bromberg, Elberfeld, Essen und Hannover machten die betreffenden Hausbesitzervereine die gewünschten Angaben und sie finden sich zusammengestellt in nachstehender Uebersicht, die „Das Grundeigenthum“ veröffentlicht:

Ortsname	herrschaftliche Wohnungen, 8—10 Zimmer nebst allem Zubehör, Badeeinrichtung	herrschaftliche Wohnungen, 6—7 Zimmer nebst allem Zubehör, Badeeinrichtung	bürgerliche Wohnunngen, 4—5 Zimmer, 1—2 Kammern, Küche, Badeeinrichtung nebst Zubehör	bürgerliche Wohnungen, 3—4 Zimmer, 1 Kammer, Küche nebst Zubehör	kleine Wohnungen, 2 Zimmer, 1 Kammer, Küche nebst Zubehör	kleinste Wohnungen, 1 Zimmer, 1 Kammer, Küche nebst Zubehör	durchschnittlicher Miethspreis aller Wohnungen pro Quadratmeter
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Berlin	3 400—8 000	2 100—5 600	850—1 500	520—1 200	315—450	180—300	8,48
Breslau	1 600—3 500	900—1 800	480—1 500	400—1 000	180—400	120—250	4,63
Köln a/Rhein	1 800—5 000	1 200—3 000	600—1 800	500—1 200	200—360	180—300	6,06
Frankfurt a/M.	2 500—6 000	1 600—3 500	750—1 500	450— 800	240—360	144—216	6,24
Magdeburg	1 600—3 200	1 000—1 600	450— 850	350— 550	275—400	125—175	4,52
Königsberg	1 800—2 600	1 200—1 800	900—1 400	500— 950	300—575	180—300	6,58
Altona	1 500—2 000	1 000—1 500	450— 900	350— 500	240—350	170—250	4,90
Stettin	(Angabe der Preise nur in Quadratmetern)				200—276	180—240	4,44
Danzig	1 600—3 500	1 100—2 000	750—1 800	450—1 000	300—500	150—300	4,68
Halle a/Saale	2 100—3 500	1 000—2 500	650—1 600	450— 650	170—300	100—165	4,73
Cassel	1 250—2 000	1 000—1 500	550— 850	400— 700	240—350	120—200	5,04
Erfurt	1 200—1 800	800—1 200	450— 750	400— 560	240—400	100—200	4,44
Posen	1 900—2 500	1 260—1 600	560— 950	440— 650	170—300	120—160	5,39
Münster	840—1 440	735—1 260	400— 875	300— 460	145—275	80—180	3,82
Kattowitz	1 200—1 500	800—1 200	400— 600	300— 456	250—300	120—180	3,95
Saarbrücken	1 150—1 800	850—1 200	500— 800	325— 500	200—325	120—200	4,28

— Ein **seltenes Jubiläum** feierte in Kreiensen der dortige Stationsvorsteher Karl Melchers, der Anfang März d. J. auf eine 50jährige Eisenbahndienstzeit zurückblicken konnte. Der Jubilar will nunmehr in den wohlverdienten Ruhestand treten. Ihm zu Ehren veranstalteten seine Kollegen einen Kommers, dessen Besuch die königliche Eisenbahndirektion Cassel durch Gewährung freier Fahrt erleichtert hatte. Eine grosse Anzahl von Glückwunschtelegrammen legte Zeugniss ab von der Werthschätzung, deren sich der Jubilar bei seinen Berufsgenossen erfreut.

— Unlängst beschloss der Verein der Brauereien Berlins und Umgegend, durch eine Umfrage festzustellen, welches Quantum **Roheis** die Berliner Brauereien im laufenden Sommer gebrauchen werden, um event. den Bezug gemeinschaftlich zu regeln. Es hat sich hierbei aber wider Erwarten ergeben, dass das benöthigte Quantum ein so geringes ist, dass ein gemeinsames Vorgehen gar nicht lohnt. Aehnliches wird aus Dortmund, Dresden und anderen grossen Bierstädten berichtet. Schon seit mehreren Jahren sind alle nennenswerthen Lagerbierbrauereien mit Eismaschinen versehen. Es kommt hinzu, dass

sich inzwischen Quellen erschlossen haben, an die früher Niemand gedacht. So werden grosse Eismengen vom Riesen- und Erzgebirge, aus Böhmen und Tirol angeboten. Unter diesen Umständen dürften die Eisbezüge aus Norwegen nicht den erwarteten Umfang annehmen.

— In der Verkehrsdeputation der Stadt **Berlin** wurde kürzlich angeregt, ob es sich nicht empfiehlt, die Spree innerhalb der Stadt zur **Entlastung des Strassenverkehrs** heranzuziehen und zwar durch Einrichtung eines regelmässigen Personendampferverkehrs nach dem Vorbild von Paris und London. Wie die Stadtbahn die Köpenicker Vorstadt mit Charlottenburg verbindet, so sollen kleine Personendampfer zwischen Treptow und Charlottenburg verkehren unter Anlage von Stationen an den Hauptbrücken. Man meinte, selbst die Stadtbahn, die mit den 5 grossen Windungen der Spree wetteifert, könnte durch solchen Dampferverkehr hier und da überflügelt werden, so z. B. auf der Strecke zwischen Mühlendamm und Weidendammer Brücke, einmal, weil die Stadtbahn hier gerade einen viel grösseren Bogen macht als die Spree; das andere Mal, weil die nächsten Stadtbahnstationen (Jannowitzbrücke und Friedrichstrasse) von den bezeichneten Brücken weit abliegen. Für den angeregten Dampferverkehr wäre übrigens die Schleuse am Mühlendamm ein Hinderniss, mindestens würde er in 2 Gebiete getheilt werden müssen, da der Zeitverlust durch das Schleusen auf die Dauer nicht zu ertragen wäre. Man hat vorgeschlagen, die Dampfer nach Köpenick von der Fischerbrücke und die nach Charlottenburg von der Burgstrasse abfahren zu lassen. Vorerst scheint man es nur mit einer Anregung zu thun zu haben, deren Verwirklichung noch in weiter Ferne steht. Es sei hier noch mitgetheilt, dass die Nächstbetheiligten, die Berliner Dampfschifffahrtsgesellschaften, nicht grundsätzliche Gegner einer Organisation des Personendampferverkehrs in Berlin sind, sondern nur insoweit Bedenken dagegen hegen, als sie dadurch zu einer Ermässigung ihrer Fahrpreise namentlich an Sonntagen veranlasst werden könnten. In einer Zuschrift an die Tagesblätter theilt die Spree-Havel-dampfschifffahrtsgesellschaft „Stern“ mit, dass sie schon seit Jahren Gesuche wiederholt habe, eine Dampfschifffahrtsverbindung zwischen der Börse und den Zelten einerseits und dem Spittelmarkt und der Jannowitzbrücke andererseits versuchsweise einrichten zu dürfen.

— Nachdem der Verein für Rübenzuckerindustrie des Deutschen Reiches, der Verein der Rohzuckerfabriken des Deutschen Reiches und der Verein deutscher Zuckerraffinerieen sich zu einem Verein unter dem Namen **Verein der deutschen Zuckerindustrie** verschmolzen haben, werden in den Bezirkseisenbahnräthen nunmehr als Vertreter der Zuckerindustrie ausschliesslich Vertreter dieses Vereins vorhanden sein. Der letztere wird also in Zukunft in die Bezirkseisenbahnräthe zu Magdeburg und Breslau je 2 Mitglieder, in die übrigen Bezirkseisenbahnräthe je 1 Mitglied zu wählen haben.

Deutsche Kolonien.

— Im nächsten Monate soll wieder ein Extradampfer mit Material zur Fortführung der **Eisenbahn in der Richtung auf Windhoek** nach Südwestafrika abgehen. Wahrscheinlich wird auch der Wasserbautechniker, welcher den Hafenbau in Swakopmund ausführen soll, dann die Reise dahin antreten. Der Marinebaumeister Mönch, mit dem zuerst darüber verhandelt wurde, ist erkrankt, er kann also die Aufgabe nicht übernehmen. Deshalb ist ein anderer Techniker ins Auge gefasst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen in der 1. Märzdekade.** Die Nordbahn weist abermals eine namhafte Mehreinnahme aus. Die Einnahmen betrugen 1 011 505 (+ 60 519) fl. Bei der Staatseisenbahngesellschaft betrugen die Einnahmen 626 930 (— 47 715) fl., bei der garantirten Linie der Nordwestbahn 264 436 (— 13 282) fl., bei der Elbethalbahn 186 255 (+ 12 269) fl., bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn 85 904 (— 9 456) fl. Die Südbahn weist eine Einnahme von 1 172 339 (+ 3 304) fl. aus.

— **Eröffnungen neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1897.** Im Jahre 1897 wurden in Oesterreich-Ungarn im ganzen 1 533,496 km neuer Eisenbahnen (gegen 1 308,239 km im Vorjahre) mit 334 Stationen, ferner einem Anschlusse an das Ausland (Italien), 53 Anschlüssen an die Linien anderer Bahnverwaltungen und 21 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen auf Oesterreich 633,581 km mit 188 Stationen und Haltestellen, auf Ungarn 899,915 km mit 146 Stationen.

Die eröffneten Strecken vertheilen sich auf folgende Bahnunternehmungen:

a) in Oesterreich:	Theilstrecken	Länge km
K. k. Staatsbahnen*)	7	172,987
Lokalbahn Rakonitz-Pladen-Petschau	2	68,71
Lokalbahn Cercan-Modran	4	60,05
Schneebergbahn	4	42,734
Lokalbahn Saitz-Göding	1	37,646
Lokalbahn Neuhaus-Neubistritz	1	32,869
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1	36,2
Lokalbahn Policka-Skutsch	1	33,210
Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalów	1	32,605
Lokalbahn Melnik-Mscheno	3	30,014
Lokalbahn Mscheno-Unter-Cetno	2	14,9
Bukowinaer Lokalbahnen	1	19,959
Neue Bukowinaer Lokalbahnen	2	19,945
Böhmische Nordbahn	1	8,4
Elektrische Strassenbahn Prag (kgl. Weinberge)-Zizkow	1	5,845
Czernowitzer elektrische Kleinbahn	1	6,715
Elektrische Kleinbahn Linz-Urfahr	1	3,329
Reichenberger elektrische Strassenbahn	1	2,857
Friauler Lokalbahn	1	2,806
Elektrische Kleinbahn Prag (Smichov)-Kozir	1	1,8
Zusammen	37	633,581
b) in Ungarn:		
Lonjathalbahn	2	114,332
Szekler Bahnen	2	114,314
Neusiedlersee-Lokalbahn	1	109,17
Alvincz-Nagy-Szeben-Vöröstoronyer Lokalbahn	4	97,694
Sopron-Pozsony-Ujvaros-Lokalbahn	2	65,364
Ungarische Nordwestbahn	3	76,710
Szolnok-Kis-Kun-Felegyhaza-Lokalbahn	1	65,056
Szeged-Karlovo-Lokalbahn	1	64,291
Temesvár-Lippa-Radna-Lokalbahn	1	64,025
Torontáler Lokalbahn	1	53
Szekesfehérvár-Sarbogard-Lokalbahn	1	29,233
Kgl. ungarische Staatsbahnen**)	1	19,7
Bakocza-Felsö-Mindszent-Komló-Lokalbahn	1	18,781
Nyiregyhaza-Tizsa-Polgar-Lokalbahn	1	8,245
Zusammen	22	899,915

Das Schwergewicht der Bauthätigkeit lag gleich wie in den Vorjahren sowohl in Oesterreich als in Ungarn in der Herstellung von Lokal- und Kleinbahnen.

— Die Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer Wiens hat über die **angeblich bestehenden Mängel auf den Wiener Güterbahnhöfen** Erhebungen eingeleitet und das Ergebniss derselben in einer Denkschrift zusammengefasst. Dieselbe schliesst mit einem Appell an den Eisenbahnminister, seinen Einfluss zur Abstellung der konstatirten Uebelstände aufzuwenden und zu diesem Zwecke folgende Vorschläge in Erwägung zu ziehen: 1. Erweiterung und Modernisirung der Magazine; 2. sofortige Vermehrung der Hilfsarbeiter und der im Magazinsdienste beschäftigten Büreaubeamten; 3. Verlängerung der Arbeitszeit in den Magazinen über 6 Uhr Abends hinaus und Auflassung der Mittagspause durch Einführung von Schichtarbeit; 4. gründliche Verbesserung und Instandhaltung der Bahnhofzufahrtstrassen; 5. Ausstattung der Bahnhöfe mit modernen maschinellen Vorrichtungen, insbesondere Krahnen, Brückenwaagen usw.; 6. Verbesserung der Manipulation bezüglich der Aufgaberezepisse bezw. Duplikatfrachtbriefe, erforderlichenfalls durch Zulassung von Ladelisten (Konsignationen), welche der Aufgeber auszustellen und die Station durch Aufdrückung des Stempels anzuerkennen hätte. Diese Ladelisten hätten nur als Interimsbescheinigung bis zur Ausfolgung der im Betriebsreglement vorgesehenen Empfangsbescheinigungen zu dienen; 7. Auflassung der bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmungen; 8. Schaffung einer Centralstelle für Zollgüter mindestens für Zollstückgüter. (Derzeit bestehen für in Wien einlangende zollpflichtige Güter als Abfertigungsstellen das Hauptzollamt und die Exposituren am Westbahnhof, Franz Josefbahnhof, Nordbahnhof, Nordwestbahnhof und Praterkai.)

— **Neue Schnellzugverbindung.** Den in der letzten Session des Staatseisenbahnraths zum Ausdrucke gelangten Wünschen entsprechend, wird seitens der österreichischen Staats-

*) Darunter die Linien Halicz-Ostrów-Berezowica (Tarnopol) 102,153 km, Chodorów-Podwysokie 43,344 km, und Beraun-Duschnik 15,7 km.

**) Szegzárd-Battaszek.

bahnen mit Beginn des Sommerfahrplans 1898 ein neuer Frühschnellzug von Prag nach Wien in Verkehr gesetzt, welcher vom 1. Juli d. J. an, das ist mit Beginn des Verkehrs des Wien-Innsbrucker Luxuszuges, auch eine direkte Fortsetzung von Wessely-Mezimosti nach Linz zum Anschlusse sowohl an diesen Zug, als auch an einen anderen geeigneten bis Salzburg verkehrenden Personenzug findet, wodurch der direkte Verkehr von Prag mit Salzburg und dem Salzkammergute hergestellt wird.

— Im Klub der Land- und Forstwirthe hielt Baurath Koestler einen Vortrag über die **Wiener Stadtbahn**. Er illustrirte an der Hand aufliegender Skizzen die Zweckmässigkeit des Bahnnetzes. Die Konsequenzen der Ausführung der Stadtbahn, meinte der Vortragende, werden in das Leben der Stadt Wien einschneiden und dem Bilde der Stadt in wenigen Jahren ein verändertes Aussehen geben. Die bauliche Entwickelung jenes Stadtgebietes z. B., durch welche die Vorortelinie führe, sei bereits heute eine enorme. Es entstehen dort neue Wohnungsviertel. Die Wiener werden sich gewöhnen, die theueren Wohnungen in dem überfüllten Centrum gegen billigere und gesündere an der Peripherie der Stadt zu vertauschen. In Berlin sei infolge der baulichen Entwickelung seit dem Bestande der dortigen Stadtbahn der Miethzins der Wohnungen gesunken. Ein gleiches sei auch für Wien zu erwarten. Die technischen Einrichtungen der Stadtbahn wurden mit anerkennenswerther Präzision ausgeführt. Sachverständige aus dem Auslande anerkannten die musterhafte und dabei künstlerisch schöne Ausführung der Viadukte und Brücken. Das verwendete Material ist von ausgezeichneter Qualität. Die Arbeiten der an dem Bau betheiligten Bauunternehmungen sind hervorragend. Selbst die Brückenpfeiler sind aus Bruchsteinmauer ausgeführt, obwohl hierfür keine kontraktliche Verpflichtung vorlag. Die Bahnsteige erheben sich 50 cm über das Niveau des Schienennetzes und fördern dadurch die Bequemlichkeit beim Reisen. Das Bahnsteigsystem war von Einfluss auf die Konstruktion der Wagen. Man wählte an Stelle der alten Kupee- die Durchgangswagen mit Mittelgang und Plattformen, da mit diesen die Entleerung der Massen rascher vor sich geht.

— **Eisenbahnverkehr Wien-Salonich.** Das österreichisch-ungarische Generalkonsulat in Salonich lenkt die Aufmerksamkeit der kompetenten Faktoren auf einen Umstand im Verkehr Wien-Budapest-Salonich mit nachstehenden Bemerkungen: Die reisenden Kaufleute erfahren eine Enttäuschung durch die Auflassung des direkten Wagens bei den Zügen zwischen Budapest und Salonich. Derselbe ist durch einen direkten Wagen Salonich-Nisch ersetzt worden, was den Anforderungen nicht entspricht und nur dazu beitragen könnte, dass sich der Zuzug von Reisenden (reisenden Kaufleuten) vermindert. Es sollte mit allen Mitteln darauf hingearbeitet werden, dass sowohl im Interesse der österreichisch-ungarischen Kaufleute als jener Kaufleute, welche aus Salonich nach Oesterreich-Ungarn zum Einkauf reisen, diese direkten Wagen Salonich-Budapest wieder eingeführt werden.

— Der Geschäftsbericht der **österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt für 1897** ist erschienen. Derselbe konstatirt, dass die Ausgestaltung des Unternehmens auch im abgelaufenen Jahre trotz mannigfacher widriger Einflüsse weiter gefördert werden konnte. Auf den lebhaften Aufschwung des Eisenbahngüterverkehrs im Jahre 1896 folgte im Berichtsjahre eine Depression, welche durch die Missernte in beiden Reichshälften eine wesentliche Verschärfung erfuhr. Empfindlich berührt wurde insbesondere der inländische Spezialwagendienst. Im Gegensatze hierzu war die Verkehrskonjunktur in einigen Nachbarländern eine so lebhafte, dass die Anstalt nicht nur in der Lage war, daselbst zahlreiche neue Abschlüsse zu bethätigen, sondern auch alle freiwerdenden inländischen Wagen im Auslande zu plaziren, so dass gegen Jahresschluss der ganze Wagenpark (2218 Wagen im Werthe von 4200000 fl.) in Verwendung stand. Auf Grund der in früheren Jahren durchgeführten Vorarbeiten ist die Gesellschaft der Ausführung mehrerer Lokal- und Kleinbahnen nähergetreten. Die Entwickelung der ungarischen Eisenbahnverkehrsgesellschaft hat im abgelaufenen Jahre befriedigende Fortschritte zu verzeichnen. Die Erträgnisse des Jahres 1897 gestatten nach reichlichen Abschreibungen die Vertheilung einer 7 % Dividende.

— Die **Grazer Wagen- und Waggonfabriksaktiengesellschaft** ist derzeit mit einem Kapital von 2000000 Kronen, zerlegt in 2000 volleingezahlte, auf 1000 Kr. lautende Aktien ausgestattet. Nunmehr wird eine Kapitalserhöhung um 500000 Kr. geplant. Gleichzeitig sollen die alten Aktien in solche von 400 Kr. umgewandelt werden.

— Ueber die **Industrieenquete in Prag** wird aus Prag folgendes mitgetheilt: In einer in Prag unter Theilnahme von Regierungsvertretern abgehaltenen Enquete über die Ursachen des Niederganges der böhmischen Industrie und die Mittel zur Abhilfe derselben schilderte u. a. Baron Ringhoffer die triste Lage der österreichischen Wagenfabriken. Er selbst sei vor die Nothwendigkeit gestellt worden, in seinen Etablissements ganz plötzlich grosse Arbeiterentlassungen vorzunehmen. Dies komme daher, weil die Bestellungen unregelmässig erfolgen, was das grösste Uebel sei, unter dem die Industrie leide. Einer Leistungsfähigkeit von 4850 Wagen im Jahre stehe eine Bestellung von 446 Wagen gegenüber. Für die plötzlich entlassenen tüchtig geschulten Arbeiter aber, die dann Monate hindurch brotlos seien, gebe es keine Unfall- und Altersversicherung. Redner verwies auf Deutschland, wo solche Einrichtungen geschaffen worden seien, welche eine gleichmässige Beschäftigung der Arbeiter gestatten, und wünscht ähnliche Einrichtungen auch für Oesterreich. Redner besprach sodann den Wagenexport und wies darauf hin, dass die österreichischen Fabriken nach Ungarn nicht liefern dürfen, weil daselbst keine Wagen in den Wagenpark eingereiht werden, die nicht ungarischer Provenienz seien. Nach Russland sei jetzt durch den hohen Zoll und dadurch, dass die russischen Fabriken den Bedarf allein decken, kein Export möglich. Serbien, Rumänien und Bulgarien habe Ungarn als Absatzgebiete durch ganz besondere Tarifermässigungen erobert. Die österreichische Wagenfabrikation sei heute thatsächlich auf das Inland angewiesen. Redner schloss mit der Bitte, das Eisenbahnministerium möge die Frage der Wagenproduktion wohlwollend in den Kreis seiner Erörterungen ziehen.

— **Die Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den endgültigen Ausweisen für den Monat Januar wie folgt:

	1898 fl.	1897 fl.
Königlich ungarische Staatsbahnen .	6349500	6716164
Südbahngesellschaft (ungar. Linie) . .	558431	558889
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	67372	75862
Kaschau-Oderberger Bahn	367380	326971
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn . . .	42184	43356
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	39000	39572
zusammen	7423867	7760814

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat Januar d. J. 9037,9 (8925,9) km; bei den Lokalbahnen belief sich dieselbe auf 6980,4 (6140,1) km und die Einnahmen auf 997031 (939435) fl. Die durchschnittliche Betriebslänge der sämmtlichen Haupt- und Lokalbahnen betrug im Monat Januar d. J. 16018,3 (15066,0) km und die Einnahmen sämmtlicher Bahnen 8420893 (8700429) fl., d. i. für 1 km 526 (577) fl. Die Gesammtzahl der im Januar beförderten Personen belief sich auf 4165444, die Menge der beförderten Güter auf 2220179 t

— Das ungarische Handelsministerium veröffentlicht eine Darstellung des Fortschrittes der **Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor** im abgelaufenen Jahre. Als Endtermine für die gesetzlich festgestellten Arbeiten war wohl der 31. Dezember 1895 festgestellt, die nothwendig gewordenen Planänderungen hatten jedoch eine Vermehrung der Leistungen zur Folge, so dass der Vertragstermin nicht eingehalten werden konnte. Im Jahre 1897 waren die Rückstände aus den früheren Jahren aufzuarbeiten, ausserdem waren im freien Strom behufs Entfernung der Felsbank bei Szvinicza und Herstellung der Strombettkanäle beim kleinen Eisernen Thor 16880 cbm Felsen zu entfernen. Die präliminirten Arbeiten wurden nahezu vollständig ausgeführt, der Strombettkanal bei Szvinicza, für welchen die vollständige Ausführung für Ende 1898 in Aussicht genommen war, ist bereits im Oktober v. J. eröffnet worden. Es sind somit die auf Grund der G.-A. XXVI: 1888 und XXXII: 1892 in Angriff genommenen Regulirungsarbeiten beendet und waren nur noch der zwischen Orsova und dem Eisernen Thor zu schaffende Schiffahrtsweg und die im Strombettkanal beim Eisernen Thor vorzunehmenden Reinigungsarbeiten zurück, und auch diese sind seither bereits ausgeführt worden. Von den Regulirungsbauten sind die Strombettkanäle bei den Stromschnellen von Stenka, Kozla-Dojke, Izlár-Tachtalia, Szvinicza und Jucz sowie der Sperrdamm bei Jucz überprüft und dem allgemeinen Verkehr übergeben. Beim Eisernen Thor wurden von der Aufnahme der Arbeit bis Ende 1897 folgende Ausführungen bewerkstelligt: Felsenentfernung im freien Strom: im Stromkanal 259873,5 cbm, bei Szvinicza und dem kleinen Eisernen Thor 29164,3 cbm. Felsenentfernung beim Eisernen Thorkanal: bis zu 2 m Tiefe 223676 cbm, bis zu 3 m Tiefe 142858,9 cbm. Steinwurf 792021,5 cbm, Steinwurfausgleich 101100 cbm. Steinpflasterung 65889 cbm; Anschüttung aus gemischtem Material 317586 cbm. Infolge der im Eisernen Thorkanal vorhandenen, vorhergesehenen Raschheit des Wasserabflusses wird die Remorquirung der

stromaufwärts fahrenden, belasteten Schlepper mittels Drahtseilremorqueuren stattfinden. Behufs Erbauung dieses Remorqueurs wurde eine geschlossene Konkurrenz abgehalten und wird dieses Fahrzeug schon im nächsten Jahre zur Verfügung stehen. Für den bei Orsova auf neutralem Terrain herzustellenden Umladekai wurden bisher folgende Arbeiten vollführt: Baggerung 131 456 cbm, Anschüttung 131 456 cbm, Ergänzung von Kernmaterial 7 642 cbm.

Belgien und Niederlande.

— **Eisenbahnverstaatlichung.** In der Sitzung der zweiten holländischen Kammer vom 16. d. Mts. wurde die Uebereinkunft mit Belgien und der Betriebsgesellschaft der niederländischen Staatsbahnen zur Uebernahme der auf dem niederländischen Gebiet liegenden Theile des Grand Central Belge und der Lüttich-Limburger Linien nach kurzer Debatte ohne Abstimmung angenommen.

— Von den Ausschüssen der belgischen Abgeordnetenkammer ist der auch von uns schon gemeldete kühne Plan einer Privatgesellschaft, eine metallene **Brücke über die Häuser Brüssels** zu bauen, um eine Verbindung zwischen der hochgelegenen oberen Stadt und der tiefgelegenen unteren Stadt herzustellen, zurückgewiesen worden in Uebereinstimmung mit dem Brüsseler Magistrat, der ebenfalls gegen den Plan Einspruch erhob, da er die Stadt verunzieren würde. Indessen scheint der Plan vorläufig nur aufgeschoben und nicht aufgegeben zu sein.

Rumänien.

— Die **neue Donaubrücke zwischen Turn-Severin und Kladova,** zur Verbindung der Timokthalbahn mit dem rumänischen Netz soll nach ungarischen Blättern an derselben Stelle errichtet werden, wo einst die römische Trajansbrücke stand. Die alte Brücke über die Donau, die dort etwa 1 000 m breit und 6 m tief ist, hatte 20 Pfeiler, von denen noch 11 im Strome stehen und bei niedrigem Wasserstand sichtbar sind. Die Brücke soll unter Konstantin dem Grossen von dessen Feldherrn und späteren Mitkaiser Severus gebaut worden sein, was von anderer Seite in Zweifel gestellt wird. In der Mitte der Brücke will man das Standbild Trajan's aufstellen, auf dem rumänischen Brückenkopf das Standbild des Königs Karl und dem serbischen Brückenkopf das Standbild des Königs Alexander.

Vereins-Ausland.

— Wie die „N. Z. Z." vor einigen Tagen mittheilte, weiss man in schweizerischen offiziellen Kreisen noch nichts davon, dass Verhandlungen zwischen Italien und Deutschland wegen des **Gotthardbahnrückkaufs** begonnen haben. Wenn es einerseits der schweizerischen Regierung nur angenehm sein kann, zeitig über den Standpunkt der Nachbarstaaten Aufschluss zu erhalten, so drängt andererseits die Sache nicht, da die Gotthardbahn erst in 11 Jahren an den Bund übergehen kann.

— Wie aus Bern berichtet wird, soll die Jura-Simplonbahn nicht abgeneigt sein, die **rechtsufrige Brienzerseebahn** zu bauen und so die Verbindung zwischen der Brünigbahn und der Thunerseebahn herzustellen. Der Staat Bern würde gemäss dem Dekret von 1897 an diese Linie eine Subvention von 500 000 Frcs. leisten.

— Bezüglich der **Einführung des elektrischen Bahnbetriebes in Italien** theilt der „Berl. Act." mit, dass die Firma Ganz & Co. in Budapest im Auftrage der Südbahn die diesbezüglichen Studien für die Linien Lecco-Colico-Sondrio und Colico-Chiavenna beendete, ferner, dass die Mittelmeerbahn die Einführung der Elektrizität als Zugkraft auf der Linie Rom-Frascati beschloss.

— Die Generaldirektion der **italienischen Mittelmeerbahn** hat bei der Regierung, welche für die Neuanschaffung des Rollmaterials Sorge zu tragen hat, besonders mit Rücksicht auf den Aufschwung des Verkehrs und um dem Wagenmangel im Hafen von Genua für das nächste Jahr vorzubeugen, die **Vermehrung der Betriebsmittel** auf das Dringendste beantragt. Nach dem Antrage sollen beschafft werden 20 Lokomotiven, 120 Personenwagen, 30 Gepäckwagen und 1 000 Güterwagen, deren Kosten auf beiläufig 8 700 000 L. zu Lasten des Jahres 1897/98 veranschlagt sind. Die Regierung hat im Prinzip bereits ihre Bewilligung gegeben.

— Die im verflossenen Jahre an dieser Stelle gebrachten günstigen Prognostika für den **auswärtigen Handel Italiens** haben sich zum Theil bewahrheitet, indem der Werth der ausgeführten Waaren im Jahre 1897 um 66 932 000 L. gestiegen ist, während die Einfuhr nur um 19 475 000 L. zugenommen hat. Die Gesammtausfuhr betrug 1 138 947 000 L. (gegen 1 052 097 000 Lire im Jahre 1896). Dieser Ausfuhr steht eine Einfuhr im Werthe von 1 209 929 000 (+ 19 475 000) L. gegenüber.

Bedeutende Schwankungen zeigten sich in folgenden Artikeln:

	Einfuhr L.	Unterschied gegen das Jahr 1896 L.	Ausfuhr L.	Unterschied gegen das Jahr 1896 L.
Sprits und alkoholische Getränke	33 188 000	+ 4 575 000	139 933 000	+ 23 064 000
Kolonialwaaren und Tabak	78 969 000	+ 2 608 000	10 315 000	+ 2 591 000
Chemikalien, Harze und Parfümerien	49 107 000	+ 6 390 000	41 062 000	+ 1 914 000
Farb- und Gerbstoffe	33 630 000	+ 6 148 000	15 365 000	+ 1 492 000
Hanf, Flachs, Jute	25 569 000	+ 981 000	62 571 000	+ 7 015 000
Baumwolle	139 655 000	+ 6 858 000	35 231 000	+ 4 249 000
Wolle und Haare	73 583 000	— 424 000	13 506 000	— 68 000
Seide	126 111 000	+ 12 794 000	333 337 000	+ 11 537 000
Hölzer und Stroh	49 669 000	+ 6 104 000	56 803 000	+ 991 000
Häute	57 321 000	+ 6 758 000	22 495 000	— 2 707 000
Minerale, Metalle und metallurgische Produkte	151 700 000	+ 5 045 000	39 757 000	+ 9 540 000
Steine, Erden, Thon- und Glaswaaren	113 348 000	+ 5 445 000	56 309 000	+ 482 000
Getreide und Mehl	123 488 000	— 48 607 000	115 457 000	— 5 377 000
Thiere und animalische Produkte	110 530 000	+ 3 178 000	139 681 000	+ 5 445 000

Für diese Waaren wurden 235 385 000 L. Zoll vereinnahmt gegen 250 999 000 L. im Jahre 1896.

— Es sind jüngst die Verhandlungen über die Errichtung von grossartigen **Getreidedepots („Silos") im Hafen von Genua** zu einem befriedigenden Abschlusse gekommen; mit dem Bau wird bald begonnen werden und der Betriebsvertrag ist bereits abgeschlossen; die Getreideeinfuhr wird durch diese Maassregel wesentlich gewinnen.

— **Zur Centenarfeier des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Bei Gelegenheit dieses für die Entwickelung der gesammten Wegebauverhältnisse in Russland wichtigen Ereignisses finden wir im „St. Petersburger Herold" die nachfolgenden, kurzen historischen Notizen über die allmähliche Ausgestaltung des Ministeriums.

„Am 28. Februar (12. März) begeht das Ministerium, wenn nicht die faktische, so doch die ideelle Gründung seines Ressorts. Wie wir einem in der Versammlung der Ingenieure der Verkehrsanstalten gehaltenen Vortrag entnehmen, gab im Jahre 1797 Kaiser Paul I. dem Geheimrath von Sivers den Befehl zur Formirung eines Departements der Wasserkommunikation; am 28. Februar desselben Jahres wurde dieses Departement unter der Leitung von Sivers formirt. Das Departement verfügte über einen Etat von 34 510 R. Zur Ausführung von Arbeiten waren jedoch keine Summen angewiesen. Das Departement verwaltete nur die Wasserwege; die Chausseen wurden demselben erst im Jahre 1809 unterstellt. Allerdings befanden sich die Wasserwege damals im primitivsten Zustande; von den jetzt bestehenden Wasserwegsystemen existirte nur das Wyschnewolozkische.

Der Mangel an Geldmitteln zieht sich wie ein rother Faden durch die Geschichte des Ressorts. Peter der Grosse konnte aus finanziellen Bedenken nicht einige von ihm ins Auge gefasste Wasserwege reguliren; er musste sich auf die Anlage des Ladogakanals beschränken. In dem Bestreben, den Finanzen des

Landes aufzuhelfen und dadurch die Mittel zur Verwirklichung seiner Pläne in Bezug auf die Wasserstrassen zu ermöglichen, machte Peter der Grosse dem berühmten schottischen Finanzmann John Law die vortheilhaftesten Anerbietungen, die dieser jedoch ausschlug. Die Finanzen des Landes und seine Wasserwege blieben in trostloser Verfassung, woher es kam, dass der Ladogakanal erst in der Regierungszeit der Kaiserin Anna Joannowna fertiggestellt werden konnte.

Im Jahre 1799 wurde mit der Anlage des Mariensystems begonnen, zu welchem Zwecke alljährlich 400 000 R. angewiesen wurden. Die weitgehenden Reformen Kaiser Alexander I. zogen auch das Ressort der Verkehrsanstalten in ihren Bereich. Im Jahre 1809 wurden nicht nur die Verwaltungen der Land- und Wasserwege in ein Ressort verschmolzen, sondern es wurde auch das Korps der Ingenieure der Verkehrsanstalten gegründet. Der Etat des Korps betrug 1 251 430 R. Das Reich wurde in 10 Kommunikationsbezirke eingetheilt, wobei jedoch für den sibirischen Bezirk keine Mittel angewiesen wurden; im Jahre 1822 wurde dieser Bezirk aufgehoben.

In der Periode von 1812 bis 1816 hatte das Ressort infolge des vaterländischen Krieges nur wenig Gelegenheit sich zu bethätigen. Im Jahre 1816 wurde unter dem Vorsitz von Araktschejew ein Komitee zum Bau von Chausseen niedergesetzt; das Komitee legte jedoch in 10 Jahren nur 180 Werst Chausseen an. Mit dem Regierungsantritte Kaiser Nikolai I. wurde besonders Gewicht auf die Anlage von Chausseen gelegt; bis zum Jahre 1836 waren 2 747 Werst gebaut worden; auch die Wasserwege erfuhren eine wesentliche Erweiterung. Die Binnenschifffahrt entwickelte sich jedoch langsam, was zur Folge hatte, dass einige Systeme in Verfall kamen. Mit der Eröffnung der Zarskosselskischen Bahn (1836) begann die Epoche der Eisenbahnkonzessionen und der finanziellen Missgriffe, deren Folgen nach der Krimkampagne prägnant zu Tage traten. Alle Versuche dem Kurse Stabilität zu geben, scheiterten — man ging zur Sparsamkeitspolitik über, die in erster Linie das Schul- und das Eisenbahnwesen schwer traf; der Bau von Chausseen wurde sistirt, die bereits erbauten Trakte wurden den Landschaften übergeben.

Mit dem Amtsantritte K. N. Possjet's in der Mitte der 70 er Jahre wurde den Wasserwegen eine ganz besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Unter der Verwaltung Possjet's wurde das Mariensystem verbessert, es wurden 2 Ladogakanäle und der Seekanal angelegt und schliesslich wurden einige neue und alte Häfen ausgebaut. Diese Arbeiten erforderten bedeutende Mittel, die um so schwerer aufzubringen waren, als das Finanzministerium und die Reichskontrole prinzipiell für die Beschränkung der Ausgaben standen. Diese Wirthschaftspolitik hatte zur Folge, dass der Eisenbahnbau zurückging. Das Kriegsministerium nahm den Bau einiger strategischer Linien in die Hand; gleichzeitig gingen infolge verlustbringender Thätigkeit einige Privatbahnen an die Krone über.

Der Nachfolger Possjet's, v. Hübbenet, wandte seine Aufmerksamkeit den Chausseen zu. Im Jahre 1895 wurden die Landschaften von einigen Ausgaben in der Gesammthöhe von 8 246 000 Rubel pro Jahr befreit, wobei denselben zur Pflicht gemacht wurde, die freigewordenen Summen zur Verbesserung der Chausseen und Landstrassen zu verwenden. Hand in Hand mit dieser Maassnahme ging die Regulirung der Wasserwege und eine ungemein lebhafte Thätigkeit auf dem Gebiete der Hafenbauten.

In den letzten 5 Jahren erhielt der Bau von Eisenbahnen einen starken Aufschwung. Neben dem Riesenwerke des Baues der grossen sibirischen Bahn sind zahlreiche Privatbahnen erbaut worden oder im Bau begriffen. Der Preis für Schienen ist von 1,84 R. auf 1,18 R. gefallen, Baggermaschinen sind vom Zoll befreit worden usw.

Die Gesammtthätigkeit der Ressorts in 100 Jahren drückt sich in folgenden Ziffern aus: wir verfügen augenblicklich über 26 000 Werst Chausseen, 45 000 Werst schiffbarer Flüsse und 40 000 Werst Eisenbahnen. Alle Zweige des Eisenbahnwesens entwickeln sich in günstiger Weise; die technische Seite lässt wenig, die finanzielle Seite aber viel zu wünschen übrig. Im Vergleiche zu anderen Kulturstaaten muss leider zugegeben werden, dass Russland an vollständiger Wegelosigkeit leidet."

Zum selben Gegenstande finden wir in Petersburger Zeitungen noch die Mittheilung, dass zur Feier des Tages eine umfangreiche Geschichte des Ministeriums vertheilt worden ist. Da eine solche Geschichte innerhalb gewisser Grenzen wohl auch eine Geschichte des Ausbaues des Wegenetzes zu Wasser und zu Lande enthalten wird, so werden wir hoffentlich auch noch Gelegenheit haben auf diesen interessanten Gegenstand zurückzukommen. Heute sei nur noch die Reihe der Männer aufgezählt, die das Ressort seit dem Jahre 1811 leiteten. Es waren: der Prinz Georg von Oldenburg (1811—1812); F. P. Dewolant (1812—1818); A. A. Betencour (1819—1822); der Herzog A. von Württemberg (1822—1833); Graf K. F. Toll (1834—1842); Graf P. A. Kleinmichel (1843—1855); K. W. Tschewkin (1855 bis 1862); P. P. Melnikow (1862—1867); Graf W. A. Bobrinskoi (1868 bis 1871); Graf A. P. Bobrinskoi (1871—1874); K. N. Possjet (1874 bis 1888); R. E. Paucker (1888—1889); A. J. von Hübbenet (1889 bis 1892); S. J. Witte (1892); A. K. Kriwoschein (1892—1894) und Fürst M. J. Chilkow (seit 1894).

— Im russischen Eisenbahndepartement fand am 19. Februar (3. März) eine Sitzung der Kommission statt, welche das Anerbieten der Moskau-Kiew-Woronesheisenbahn, eine Linie von **Kiew nach Poltawa** zu bauen, durchzusehen hatte. Ausser den Mitgliedern der Kommission aus den verschiedenen Regierungsressorts betheiligten sich, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, an der Sitzung auch Vertreter des Rayons, welcher von der Bahn bedient werden wird. Die Anlage der Kiew-Poltawaer Bahn ist schon im vorigen Jahre von einer Regierungskommission erörtert worden, wobei der Bau dieser Bahn als durchaus erwünscht erachtet worden war; die Kommission war jedoch der Ansicht, dass vor Bestimmung der Linienführung, welche dieser Bahn zu geben sei, die nothwendigen technischen Erhebungen vorgenommen werden müssen. Diese technischen Erhebungen sind nun im vorigen Sommer ausgeführt worden, wobei es sich herausgestellt hat, dass diese Linie sich bedeutend theurer stellen müsse, als angenommen war. Bei Anlage der Linie von Poltawa über Mirgorod-Lubny-Pirjätin bis nach Kiew in einer Ausdehnung von 328 Werst würden sich die Anlagekosten auf etwa 47 000 R. für die Werst (das rollende Material nicht mitgerechnet) stellen. Mit dem rollenden Material würden die Kosten für Anlage der Linie 20 000 000 R. betragen, was etwa 61 000 R. für die Werst ausmacht. Somit wird die Linie trotz der voraussichtlich vielen zu transportirenden Güter in der ersten Zeit nicht nur ohne Gewinn, sondern sogar mit Verlust betrieben werden müssen. Die Verwaltung der Moskau-Kiew-Woronesheisenbahn hat sich trotzdem einverstanden erklärt, den Bau und den Betrieb der genannten Linie zu übernehmen. Was die Linienführung anlangt, so waren von Anfang an 2 in Aussicht genommen, eine südlichere über Chorol-Perejasslaw und eine nördliche über Pirjätin-Lubny. Die Linienführung über Chorol-Perejasslaw war von den Vertretern der örtlichen Interessen im ganzen weniger befürwortet worden, da der Kreis Chorol des Gouvernements Poltawa schon von einer Eisenbahn durchschnitten wird. Die Vertreter des Kreises Perejasslaw forderten dagegen energisch, dass die Linie von Lubny nicht nach Pirjätin, sondern nach Perejasslaw geleitet werde, da Pirjätin schon Eisenbahnverbindung hat.

Einen weiteren wichtigen Verhandlungsgegenstand bildete die Frage der Einmündung in Poltawa. Die Charkow-Nikolajeweisenbahn führt bekanntlich in einer Entfernung von 4 Werst an Poltawa vorbei, was den Bewohnern der Stadt für die Personenbeförderung, sowie für die An- und Abfuhr der Güter 280 000 R. jährlich kostet, wodurch sich zum Theil auch der Rückgang des Poltawaer Handels erklärt. Die Vertreter der Stadt suchen jetzt darum nach, dass die Station in der Stadt selbst an dem Orte angelegt werde, der bei den technischen Erhebungen dafür in Aussicht genommen war. Es bleibt nunmehr abzuwarten, welcher Linienführung von der Staatsregierung der Vorzug gegeben werden wird.

— Für die Zeit vom 15./27. März bis zum Schluss der diesjährigen Navigation sind **Spezialtarife für den Transport von Getreidesendungen in Russland** geschaffen worden, und zwar bei Verladung 1. von den Stationen der Jekaterinen-, der Kursk-Charkow-Ssewastopol- und der Südwestbahnen nach Odessa, Nikolajew, Ssewastopol und Feodossija; 2. von den Stationen der Riga-Oreleisenbahn nach Riga; 3. von den Stationen der Moskau-Windau-Rybinskeisenbahn nach St. Petersburg und nach den Stationen der Hafenzweiglinie der Nikolaibahn; 4. von den Stationen der Moskau-Kasan-, der Moskau-Nishni-Nowgorod-, der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk-, der Moskau-Windau-Ribinsk-, der Rjasan-Ural-, der Ssamara-Slatoust- und der Südostbahnen nach St. Petersburg und 5. von den Stationen der Moskau-Kasan- und der Moskau-Nishni-Nowgorodeisenbahn nach Alatyr, Ardatow, Nowgorod, Schimsk und Staraja-Russa.

— Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, sollen spezielle **Vorschriften für den Transport von Edelmetallen, Werthpapieren usw.** im direkten internationalen Verkehr zwischen Frankreich und Russland festgesetzt werden. Diese Regeln sollen nach dem Muster der für den deutsch-französischen direkten Verkehr über Belgien geltenden Bestimmungen ausgearbeitet werden.

— Russischen Zeitungen zufolge sind in der Nähe von Baladshari, einer Station der von der **Wladikawkaseisenbahngesellschaft** erbauten Linie Petrowsk-Derbent-Baku, ausserordentlich reiche **Naphtaquellen** aufgefunden worden, die bereits gegenwärtig mehrere 100 000 Pud Rohnaphta täglich auswerfen. Diese Quellen befinden sich auf einem, behufs des Bahnbaues von der genannten Eisenbahngesellschaft erworbenen Terrain, sodass nicht allein der Heizbedarf für die Strecke Petrowsk-

Baku, sondern, falls die Leistungsfähigkeit der Naphtaquellen nicht sehr nachlässt, auch für die übrigen Linien der Wladikawkasbahn auf viele Jahre hinaus gedeckt wäre, wodurch derselben bedeutende Summen für die Beschaffung von Heizmaterial erhalten bleiben würden.

— Ueber den grossen **Schifffahrtskanal von der Ostsee zum schwarzen Meere** hat die russische Regierung die Arbeiten zur genaueren Feststellung des Planes jetzt abgeschlossen und das Brüsseler „Mouvement Géographique“ weiss folgende interessanten Angaben über den Riesenplan zu machen. Der Kanal wird eine Breite von 65 m an der Oberfläche und 35 m am Boden und eine Tiefe von 8,5 m erhalten. Er beginnt bei Riga, benutzt den Lauf der Düna bis Dünaburg, geht dann durch einen Kanal bis zur Stadt Lepel und zur Beresina, dann unter Benutzung dieses Wasserlaufes bis zur Vereinigung mit dem Dnjepr und endlich diesen Fluss hinab bis Cherson am schwarzen Meere. 200 km müssen künstlich hergestellt werden, zu den übrigen 1 400 km wird das natürliche Bett von einem kleinen und zwei grossen Flüssen benutzt. Ausser den Häfen von Riga und Cherson, an deren Vergrösserung bereits lebhaft gearbeitet wird, werden noch 15 Häfen von Bedeutung an dem Kanal liegen, nämlich an der Düna Jakobstadt und Dünaburg, im Gebiete der Beresina Lepel, Borissow, Bobruisk, am Dnjepr Kiew, Perejastaw und Kanew, Tscherkassy, Krementschug, Werchnednjeprowsk, Jekaterinoslaw, Alexandrowsk, Nikopol, Bereslawl und Aleschki. Jede dieser Städte wird nach Vollendung des Kanals ein wirklicher Seehafen werden, der die grössten Schiffe aufnehmen kann, da die Tiefe von 8,5 m für die grössten Ueberseedampfer genügt, auch für die Durchfahrt der riesigsten Panzerschiffe; natürlich handelt es sich bei dem Unternehmen in hohem Maasse auch um die Erfüllung militärischer Interessen. Die ins Auge fallende Bedeutung des neuen Schifffahrtweges für den Handel wird noch erhöht durch Abzweigungen, die man durch Vertiefung mehrerer Flüsse ohne viele Arbeit erhält und wodurch z. B. die Städte Disna an der Düna, Mosyr am Pripet, Oster und Tchernigow an der Desna, Schitomir in Wolhynien und Poltawa in das Kanalsystem einbezogen werden, sämmtlich an Eisenbahnen gelegen. Die Gesammtkosten für den Kanal, seine Unterhaltung und seine Abzweigungen werden auf etwa 400 000 000 ℳ. veranschlagt. Die Arbeiten sollen in 5 Jahren vollendet sein; um sie zu beschleunigen, wird man überall, wo es nur möglich ist, Bauplätze anlegen, damit das Material mit möglichst geringen Frachtkosten beschafft werden kann.

(„Köln. Ztg.“)

— Nach einer Meldung des Büreau Reuter aus Peking erhielt Deutschland die Konzession für den **Bau einer Eisenbahn von Tsinanfu nach Tschaufu,** wodurch der Handel von Tschifu und Tientsin sowie die reichen Mineralschätze von Schansi erschlossen würden. Auf einer Versammlung der Konsuln in Tschifu, wo über eine Petition wegen getrennter Konzessionen an die chinesische Regierung berathen werden sollte, protestirte der deutsche Konsul gegen diesen Vorschlag, da die ganze Provinz, wie er sagte, unter deutschem Einfluss stehe.

(„B. N. N.“)

Allgemeines.

— Anlässlich ihrer alljährlichen Hauptversammlung besichtigten die Mitglieder des sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins in Dresden das sogen. **Sandgleis,** eine Erfindung, mit deren Hilfe es bekanntlich möglich ist, einen Zug aufs rascheste zum Halten zu bringen. Der Erfinder ist der Geheime Rath Köpcke im königlich sächsischen Finanzministerium. Die Erfindung besteht in folgendem: An bestimmten Stellen zweigt vom Hauptgleis der Eisenbahn ein zweites Gleis ab, dessen beide Schienenstränge in der Entfernung von etwa 30 cm eine Strecke theils innerhalb, theils seitwärts der beiden Schienenstränge des Hauptgeleises laufen. Die beiden Schienenstränge dieses Nebengleises sind in der Höhe von etwa 6 cm vollständig von Sand überdeckt, der durch parallel laufende Schwellen zusammengehalten wird. Ist es nun nöthig, einen Zug schnell zum Halten zu bringen, so wird die Weiche auf das Sandgleis gestellt und der Zug, der in das Sandgleis geleitet wird, kommt in diesem Sande in aller Kürze zum Halten. Es wirkte höchst überraschend, als ein mit voller Wucht heranfahrender Zug mit beladenen Güterwagen, nachdem er kaum einige Schienenlängen weit in das Sandgleis hineingefahren war, alsbald zum Stehen kam. Der Sand war bis auf 2,5 cm über den verborgenen Schienen zusammengepresst oder zur Seite gedrängt und die Schienen waren noch nicht sichtbar geworden. Um die festgefahrenen Wagen nebst Lokomotive wieder zu befreien, mussten die Schienen von dem Sande befreit werden, eine Arbeit, die nur wenige Minuten in Anspruch nahm.

Ueber die Vortheile und Anwendbarkeit des Sandgleises hat der Erfinder desselben u. a. auch in dieser Zeitung Mittheilung gemacht (siehe „Signale und Sandgleise“ in Nr. 7 S. 55 Jahrg. 1897).

— Anfangs dieses Monats wurde an der Riviera eine **Wettfahrt von Motorwagen** abgehalten und zwar auf der Strecke von Nizza nach Marseille (230 km). Wegen des schlechten Wetters nahmen nur 33 Motorwagen und 15 Motordreiräder an der Fahrt theil. Schon am Sonntag den 6. d. Mts. stellte sich heraus, dass die Dreiräder den Wagen nicht gewachsen waren. Am besten bewährten sich die Wagen mit einem Motor von 6 PS. Sie legten auf der Strecke Marseille-Hyères 35 km in der Stunde zurück. Auf der Strecke Hyères-Nizza war die mittlere Geschwindigkeit des siegenden Wagens nur 22,5 km in der Stunde, infolge der durch den Regen grundlos gewordenen Strassen. Der Sieger, Herr Charron, legte die ganze Strecke Marseille-Nizza in 9 Stunden 5 Minuten zurück, während der Postzug 6 Stunden braucht. Der Wagen des Herrn Charron ist aus Aluminium gefertigt und hat einen Motor von 6 PS. Das schnellste Motordreirad brauchte zur Zurücklegung der ganzen Strecke 11 Stunden 43 Minuten.

— Die amtliche „Strassb. Korr.“ macht darauf aufmerksam, dass seit einiger Zeit ein ziemlich umfangreicher Handel mit Metallpfeifen getrieben wird, die einen gesundheitschädlichen Bleigehalt aufweisen. Zumeist sollen diese Erzeugnisse aus dem Auslande stammen. Theils finden sie als **Signalpfeifen** vorwiegend im Verkehrsgewerbe, **im Eisenbahnbetriebe,** sowie bei Jagden Verwendung, theils sind sie zu Kinderspielzeugen bestimmt. Wie vorgenommene Untersuchungen ergeben haben, enthalten manche dieser Pfeifen bis zu 86 % Blei, während nach sachverständiger Aeusserung ein Gehalt von 10 % Blei, wie ihn das deutsche Reichsgesetz über den Verkehr mit blei- und zinkhaltigen Gegenständen vom 25. Juni 1887 für Ess-, Trink- und Kochgeschirr sowie für Flüssigkeitsmaasse äussersten Falles erlaubt, als die höchste zulässige Grenze auch hier zu betrachten ist. Eine Warnung gegen den Gebrauch von Metallpfeifen, die einen so gefährlichen Bleizusatz enthalten, erscheint am Platze.

Bücherschau.

Kommende Weltwirthschaftspolitik. Von Paul Dehn, (Berlin, Trowitzsch & Sohn. 139 Seiten. 1 ℳ).

In dieser soeben erschienenen Schrift erörtert Paul Dehn die wirthschaftspolitische Entwickelung der Neuzeit nach allen Richtungen hin, fasst die erstaunlichen Fortschritte des Seeverkehrs zusammen, gibt einen Ueberblick über die handelspolitische Weltlage und bespricht dann eingehender Englands Handelspolitik bis zu den schwebenden grössterbritischen Zollverbandsbestrebungen mit Ausblicken auf Englands Zukunft, die einen Aufschwung des nordamerikanischen Wirthschaftslebens auf Kosten des englischen zu bringen scheint. Daran schliessen sich inhaltvolle Abschnitte über die allamerikanischen Bestrebungen, über die Konsolidirung des russischasiatischen Reiches mit besonderer Berücksichtigung der sibirischen Eisenbahn und ihrer Rückwirkungen und über die Neugestaltung der ostasiatischen Verhältnisse. Neue Gesichtspunkte entwickelt der Abschnitt über „Künftige Welthandelspolitik“ und über die Möglichkeit ernsthafter Zollkriege, deren Bedenklichkeit dargelegt wird. Wie inmitten der modernen Weltwirthschaft die Seepolitik ausschlaggebend in den Vordergrund getreten ist, wie sich dabei die deutschen Seeinteressen, die Deutschen wie die deutschen Kapitalien im überseeischen Auslande vermehrt haben und wie Deutschland sich genöthigt sieht, gestützt auf eine starke Flotte, Weltpolitik zu treiben, das wird in dieser Schrift übersichtlich und anziehend dargestellt. Die Schrift bringt eine Fülle von Stoff zur Beurtheilung wichtiger Tages- und Zukunftsfragen, die das wirthschaftliche Leben Deutschlands nachhaltig beeinflussen.

Dr. jur. F. Jäger, Die Umwandlungsklage im deutschen Haftrechte jetzt und nach 1900. Zum praktischen Gebrauche für alle Haftpflichtinteressenten dargestellt. Berlin 1898. Verlag von C. Heymann.

Die kleine Schrift befasst sich mit der nachträglichen Abänderung rechtskräftiger Urtheile, welche auf Grund des Haftpflichtgesetzes eine Rente zubilligen oder versagen, im Falle später eingetretener wesentlicher Vermehrung oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit. Das bisherige Recht hat diesen Fall im § 7 Abs. 2 besonders vorgesehen und bei wesentlich veränderten Verhältnissen die Aenderung des rechtskräftigen Urtheils ausdrücklich für zulässig erklärt, eine Bestimmung, die in der Praxis von grösster Bedeutung geworden ist

Um so mehr befremdet es daher, dass bei Abänderung des Haftpflichtgesetzes durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch diese Bestimmung ohne Ersatz fortgelassen ist. Die volle Bedeutung dieser Neuerung ist ohne Kenntniss des bisherigen Rechts nicht verständlich, Verfasser hat dasselbe daher zum Inhalt des ersten Theils gemacht. Diese Darstellung zeichnet sich sowohl durch Klarheit und Einfachheit als auch durch die sachgemässe Entwickelung aus und bietet insbesondere auch dem Nichtjuristen ein gutes Hilfsmittel zum Verständniss des Gesetzes. Bedenklich erscheint dagegen die Rechtsentwickelung des zweiten Theils, die von dem Grundsatze ausgeht, dass die Nichtaufnahme des bisherigen Abs. 2 dessen Beseitigung bedeute. Will man einen derartigen Rechtssatz überhaupt anerkennen, so ist seine Gültigkeit doch von Fall zu Fall zu prüfen und auf eine Anzahl bestimmter Fälle zu beschränken.

Die geschichtliche Entwickelung vermag eine genügende Lösung nicht zu bieten, § 7 der neuen Fassung des Haftpflichtgesetzes sollte den Bestimmungen über unerlaubte Handlungen und die Haftpflicht für deren Folgen (§ 823 ff. B. G.-B.) angepasst werden, eine Neuordnung der Urtheilsrechtskraft ist der Ergänzung der Civilprozessordnung vorbehalten. Schon nach dem geltenden Rechte (§ 293 C.-P.-O.) geht nicht nur der Urtheilsspruch, sondern auch der Thatbestand in Rechtskraft über, d. h. dessen Voraussetzungen sind wesentliche Grundlagen des Urtheils. Eine Aenderung des Grundes des Haftpflichtanspruchs ist späterhin nicht zu erwarten, hingegen eine solche der Höhe sehr häufig durch die Aenderung der Verhältnisse geboten. In letzterem Falle handelt es sich dann um ein neues Sachverhältniss, auf dem ein neues Urtheil aufgebaut wird. Nur mit diesem Gedankengange lässt sich das Fortbestehen der Umwandlungsklage begründen, die sich im praktischen Leben derart zu einem Bedürfniss herausgebildet hat, dass deren Beseitigung wohl nicht im Sinne der Gesetzgeber liegen konnte.

Verfasser vertritt allerdings den entgegengesetzten Standpunkt, wie bereits erwähnt ist. Da aber auch er die Klage nicht missen will, bringt er eine Reihe von Schutzmaassregeln in Vorschlag, um wenigstens die bis 1900 entstehenden Ansprüche zu sichern. Schon die in der Theorie bislang erhobenen Bedenken lassen den Wunsch des Verfassers nach einer bezüglichen Sonderbestimmung gerechtfertigt erscheinen, die zweckmässig in der Novelle zur C.-P.-O. Aufnahme finden würde.

Bei der Bedeutung der angeregten Frage in der Praxis müssen Aeusserungen von Praktikern zu derselben erwünscht erscheinen.

Mülhausen i/E. Coermann, Amtsrichter.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Auf Anordnung des königlichen Finanzministeriums erhält der Haltepunkt Bahrmühle zwischen Chemnitz und Wittgensdorf vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Mittel-Wittgensdorf.

Dresden, am 8. März 1898. (665)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Bremen-Harburg gelegene, bisher nur für den Personenverkehr und den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Sprötze für den Eil- und Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Mit dem genannten Tage treten in den Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehren mit Stationen der Gruppe IV, in dem Oldenburg-nordwestdeutschen Verkehr, dem mitteldeutschen, westdeutschen und ostdeutschen Privatbahnverkehr und dem niederdeutschen Verkehr für die Haltestelle Sprötze direkte Sätze für die Beförderung von Eil- und Frachtstückgut und von lebenden Thieren in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 14. März 1898. (666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Warkotsch. Mit dem 1. April d. J. wird die an der Strecke Breslau-Mittelwalde zwischen den Stationen Wäldchen und Strehlen gelegene Haltestelle Warkotsch für den gesammten Viehverkehr eröffnet. Der Frachtberechnung werden die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen für Warkotsch zu Grunde gelegt.

Breslau, den 14. März 1898. (667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Stationen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt. Am 1. April 1898 gelangen für den Getreideverkehr von Stationen der ungar. Fluss- und Seeschifffahrt mit Umschlag in Wien oder Passau die nachverzeichneten neuen Tarife zur Einführung:

A.-T. Nr. I (Verkehr mit Bayern),
A.-T. Nr. II (Verkehr mit Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen),
A.-T. Nr. III (Verkehr mit Lindau und Vorarlberg),
A.-T. Nr. IV (Verkehr mit der Schweiz).

Die im letztgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Gotthardbahn finden nur im Rückvergütungswege Anwendung.

Exemplare der neuen Tarife sind beim Materialdepot der Generaldirektion der k. bayerischen Staatseisenbahnen und bei der Direktion der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest um den Preis von 0,40 ℳ = 0,50 Kronen erhältlich.

München, im März 1898. (668)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Am 23. März l. J. tritt für die Beförderung von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg ab Hayingen nach Le Pont ein Ausnahmefrachtsatz von 224 Centimes für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 15. März 1898. (668a)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Der nach unserer Bekanntmachung vom 24. Februar d. J. am 1. März d. J. eingeführte Frachtsatz für die Beförderung frischer Blumen in Körben und Schachteln von Kufstein nach Leipzig Bayer. Bahnhof als Schnellzugsgut mit dem Nord-Süd-Expresszug (Brenner) wird mit Ende April d. J. wieder aufgehoben.

Dresden, den 15. März 1898. (669)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Braunstein und Kupfererzabbränden (purple ore) in Sendungen von mindestens 10 000 kg treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Dillenburg-Plagwitz-Lindenau (sächs. Stb.)	0,86 ℳ
Haiger-Plagwitz-Lindenau (sächs. Stb.)	0,88 „

für 100 kg.

Ueber die Berechnung der Fracht bei Auflieferung grösserer Mengen als 10 000 kg ertheilen die obengenannten Stationen Auskunft.

Dresden, am 14. März 1898. (670)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. April d. J. tritt zum diesseitigen Binnengütertarif, gültig vom 1. April 1893, der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Tarifsätze für den Binnenverkehr der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und für den direkten Verkehr mit der Prignitzer Eisenbahn.

Perleberg, den 16. März 1898. (671)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Am 1. April d. J. tritt zum direkten Gütertarif zwischen Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahn andererseits, gültig vom 25. Oktober 1895, der Nachtrag II in Kraft.

Durch denselben werden die Frachtsätze theilweise ermässigt.

Perleberg, den 16. März 1898. (672)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. März 1898 tritt im südostpreussischen Gütertarif für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 von Lötzen nach Danzig und Elbing ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft. Für die Anwendung desselben sind die im Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen maassgebend. Ueber die Höhe der Frachtsätze

geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 14. März 1898. (673)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit kommen im Verkehr zwischen den Stationen der Lübeck-Büchener, der mecklenburgischen Friedrich Franz, der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg, sowie der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Halberstadt-Blankenburger, der Hoyaer, der Georgsmarienhütten-, der Neuhaldensleber und den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der holländischen Eisenbahn andererseits für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien mit den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen zur Anwendung.

Hannover, den 15. März 1898. (674)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Zu Theil VI Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, vom 1. Dezember 1896, gelangt mit Gültigkeit vom 1. April Nachtrag 1 zur Einführung.

München, im März 1898. (675)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April 1898 und solange der Ausnahmetarif für Düngemittel Gültigkeit hat, werden im Binnengüterverkehr der badischen Bahn für nachgenannte Güter ebenfalls 20 % Ermässigung auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III gewährt:

Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation),
Thonerde, phosphorsaure und
Ricinuskuchen und Ricinuskuchenmehl.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 13. März 1898. (676)
Generaldirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1. Vom 16. d. Mts. ab wird im Ausnahmetarif Nr. 18 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür folgender Frachtsatz eingeführt:

Von	nach Lindau transit
	Frachtsatz für 100 kg in Mark
Görlitz i. Schles. (sächs. u. preuss. Staatsb.) . . .	1,58

Gleichzeitig wird die im Tarifheft 1 Seite 86 zu lesende Bestimmung, nach der der vorgedachte Ausnahmetarif 18 bis zum 31. August 1898 und von da ab je auf ein weiteres Jahr Gültigkeit behält, sofern nicht dessen Aufhebung mindestens 6 Wochen vor dem 1. September des betreffenden Jahres öffentlich bekannt gemacht wird, für Ende August d. J. aufgehoben.

Dresden, am 12. März 1898. (677)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Lindau und Vorarlberg (A.-T. Nr. III vom 1. April 1898). Am 1. April 1898 wird ein neuer Ausnahmetarif Nr. III für den Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Lindau und Vorarlberg mit Umschlag in Wien oder Passau eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 aufgehoben und ersetzt wird.

Die neuen Frachtsätze lauten in der Kronenwährung.

München, im März 1898. (678)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach der Schweiz (A.-T. Nr. IV vom 1. April 1898). Am 1. April 1898 wird ein neuer Ausnahmetarif Nr. IV für den Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach der Schweiz (einschliesslich Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz Bad. St. B.) mit Umschlag in Wien oder Passau eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 sammt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird.

Da die neuen Frachtsätze für die Stationen der Gotthardbahn nur im Rückvergütungswege anwendbar sind, bleiben die entsprechenden Taxen des bisherigen Tarifes noch bis 30. April 1898 im Kartirungswege gewahrt.

München, im März 1898. (678a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II Heft 9 vom 1. Februar 1898.) Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen für Eis in ganzen Ladungen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

	Mark für 100 kg
Marienbad-Darmstadt Hauptbhf. (D.-B. Mainz)	0,71
Marienbad-Mainz C. B.	0,76
Marienbad - Frankfurt a. M. (sämmtl. Bahnhöfe)	0,70
Marienbad-Hanau (sämmtl. Bahnhöfe)	0,68

München, den 14. März 1898. (679)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband, deutsch - Warschauer Steinkohlenverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 28. Januar 1898 E 260 h wird dahin abgeändert, dass vom 1./13. Mai d. J. alten/neuen Stils ab die besonderen Bestimmungen des Ausnahmetarifs 13 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks in Wagenladungen zu 10 000 kg (610 Pud) von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Breslau nach Stationen der Warschau-Wiener, Lodzer, Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn und Weichselbahn für die Strecken

„ab Schnittpunkt östlich"

folgende neue Fassung erhalten:

„Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten:

1. im Verkehr nach Stationen der Iwangorod - Dombrowaer Eisenbahn und Weichselbahn:
   a) für Steinkohlen und Steinkohlenbrikets in Wagenladungen von mindestens 750 Pud (12 300 kg),
   b) für Koks in Wagenladungen von mindestens 610 Pud (10 000 Kilogramm);
2. im Verkehr nach Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn für Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks in Wagenladungen von mindestens 610 Pud (10 000 kg)

oder in allen Fällen bei Bezahlung der Fracht für das angegebene Gewicht."

Bromberg, den 16. März 1898. (680)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Gütertarif für den Binnenverkehr tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend neben bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen anderweite, in einigen Verkehrsbeziehungen um 1 km erhöhte Entfernungen.

Näheres ist vorläufig auf unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, den 15. März 1898. (681)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr. Zum Gütertarif vom 1. August 1895 tritt mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen neue, für einzelne Stationen der oldenburgischen Staatsbahn um 1 km erhöhte Entfernungen.

Näheres ist vorläufig auf unserem Verkehrsbüreau zu erfahren. Abdrücke des Nachtrags sind vom 1. Mai d. J. ab von den Stationen käuflich zu beziehen.

Oldenburg, den 14. März 1898. (682)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag VII zum Tarifheft 1 zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Aenderungen und Erweiterung mehrerer Ausnahmetarife durch Aufnahme neuer Stationen und neue Ausnahmetarife für Chilesalpeter, Petroleumkoks und für Schwefelsäure zum Export aus Deutschland.

Die bestehenden Ausnahmesätze für Schwefelsäure, für welche in der Richtung nach Deutschland oder in beiden Verkehrsrichtungen neue Frachtsätze nicht vorgesehen werden, bleiben noch bis zum 1. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 50 ₰ für das Stück zu beziehen.

Breslau, den 16. März 1898. (683)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Staatsbahngütertarife der Gruppe V, Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer, Magdeburg-Halle-sächsischer und Magdeburg-Halle-bayerischer Gütertarif, sowie Staatsbahnthiertarif. Am 15. April 1898 wird die Haltestelle Wahren des Direktionsbezirks Halle a. Saale in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahr-

zeugen und Sprengstoffen auf der Haltestelle Wahren ist ausgeschlossen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.
Halle a/Saale, den 12. März 1898. (684)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. März 1898 wird der Artikel Abfallschwefelsäure in Ladungen von 10 000 kg auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen im Verkehr von Rheinau nach Rheingönheim zum Frachtsatze des Spezialtarifs III abgefertigt.
Karlsruhe, den 14. März 1898. (685)
Generaldirektion
der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Der für die Zeit vom 1. März bis 1. Juni d. J. auf den preussischen Staatsbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Nord-Ostsee Eisenbahnverband und zwar für den Verkehr mit den Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Wittenberge-Perleberger, Prignitzer und Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn ausgedehnt.
Altona, den 16. März 1898. (686)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten für den Verkehr zwischen Wolfenbüttel (Staatsbhf.) einerseits und Barum, Immendorf und Thiede (Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn) andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.
Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 16. März 1898. (687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im hessisch-pfälzischen Güterverkehr ist für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung gekommen.
Mainz, den 14. März 1898. (688)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus. Mit sofortiger Gültigkeit treten für Sprit und Spiritus in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen nach Lindau transit ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Geltung, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.
Breslau, den 16. März 1898. (689)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 20. März d. J. werden die in dem Ausnahmetarif 5 der Hefte 1 bis 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr aufgehoben. An deren Stelle treten nur für Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht gültige, erheblich ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Tarifbüreau in Strassburg Auskunft geben. Soweit sich für Sendungen von 5 000 kg unter Zugrundelegung der bisher hierfür gültigen Tarifsätze eine niedrigere Fracht berechnet, finden dieselben noch bis zum 15. Mai d. J. Anwendung. Als Versandstationen wurden in die Ausnahmetarife neu aufgenommen:
Germersheim, Kaiserslautern Hauptbhf., Landau Hauptbhf. und Landstuhl der pfälzischen Eisenbahnen,
Saarbrücken und Sulzbach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, und
Karlsruhe Westbahnhof der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.
Strassburg, den 10. März 1898. (690)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Eis wird mit sofortiger Gültigkeit (jedoch unter Ausschluss des Verkehrs mit den Stationen der holländischen und der westfälischen Landeseisenbahn) zu den Sätzen sowie unter den Ladegewichtsbestimmungen des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaumaterialien) befördert.
Hannover, den 15. März 1898. (691)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Steinkohlen deutscher Herkunft im Rhein-Umschlagsverkehr von Mannheim, Ludwigshafen, Maximiliansau und Speyer Hafen nach Basel (Reichsbahn) kommen mit dem 20. März d. J. die gleichen ermässigten Ausnahmefrachtsätze, wie sie für den Verkehr nach Basel bad. Bahn bestehen, zur Einführung.
Strassburg, den 12. März 1898. (692)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke). Der im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der oldenburgischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben.
Berlin, den 15. März 1898. (693)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Verband. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt im Verkehre mit den Stationen der Lübeck-Büchener und der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 4 für Wegebaumaterialien und den für ihn vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.
Essen, den 16. März 1898. (694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband. Die Tarifsätze für Perleberg und Weisen werden vom 1. k. Mts. ab theilweise ermässigt. Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.
Hannover, den 15. März 1898. (695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Mit 1. April 1898 treten in Kraft:
a) Nachtrag VII zu Theil II des ab 1. Januar 1894 gültigen Verbandstarifes.
Dieser Nachtrag enthält:
Aufnahme der Station Lobositz (A. T. E.) in die allgemeinen Tarife und in den Ausnahmetarif Nr. 7;
Aufnahme der Station Beraun in den Ausnahmetarif Nr. 7;
Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und
Berichtigungen des Nachtrages VI.
b) Nachtrag IV zu dem ab 1. September 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle.
Dieser Nachtrag enthält:
Abänderung von Bahnbezeichnungen;
Aufnahme der Stationen Paredl und Fritzens-Wattens;
Aenderung von Frachtsätzen des Haupttarifes;
Neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren;
Ergänzung des Kilometerzeigers und Aenderungen von Stationsnamen.
Exemplare des ersten Nachtrages sind unentgeltlich und solche des letzteren Nachtrages zum Preise von 30 ₰ pro Stück von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zu erhalten.
Wien, am 15. März 1898. (696)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Hamburg-mecklenburg-pommerscher Eisenbahnverband. Im Personen- und Gepäcktarif, Theil II, vom 1. Dezember 1897 wird mit sofortiger Gültigkeit die besondere Bestimmung unter 1. b zu § 12 der Verkehrsordnung aufgehoben und durch folgende neue Bestimmung ersetzt:
„b) Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:
α) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
β) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
γ) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage."
Vorstehende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.
Schwerin, den 11. März 1898. (697)
Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu unserem Lokal-Personen- und Gepäcktarif ist der ab 15. März d. J. gültige Nachtrag XIII erschienen. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen.
Mainz, den 15. März 1898. (698)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Im **Binnenverkehr der oldenburgischen Staatseisenbahnen** tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif für Beförderung von Personen und Reisegepäck usw., sowie von Leichen in Kraft, enthaltend neben zahlreichen Ermässigungen — insbesondere in den Fahrpreisen für den gewöhnlichen Personenverkehr, sowie für

Zeit- und Arbeiterkarten — auch einige Erhöhungen, welche jedoch für den Verkehr ohne Bedeutung sind.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist vorläufig auf unserm Verkehrsbüreau zu erfahren.

Oldenburg, am 15. März 1898. (699)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet

am 25. April d. J., Nachm. 4 Uhr im Saale der Breslauer Diskontobank in Breslau

statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft;

in Berlin:

1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschaftshauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 22. April Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 21. April d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden.

Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen. Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 16. März 1898. (700)

Der Aufsichtsrath.

5. Verdingungen.

Main-Neckareisenbahn. Der Bedarf von Feilen für das laufende Jahr soll durch öffentliches Ausschreiben gedeckt werden. Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier eingesehen und auf postfreie Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote auf Lieferung dieser Feilen sind bis zum 21. d. Mts., Vormittags 10 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Feilen“ an den Hauptmagazinsverwalter der Main-Neckarbahn hier einzureichen.

Darmstadt, den 11. März 1898. (701)

Der Oberbetriebsinspektor.

Lieferung von Portlandcement. Die Lieferung der für 1898/99 erforderlichen 850000 kg Portlandcement soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 6. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. April d. J.

Magdeburg, den 15. März 1898. (702)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

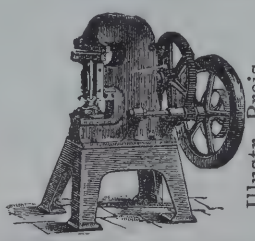
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

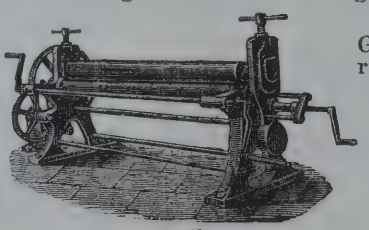
Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille. **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur **Blech-** und **Metallbearbeitung.**
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland



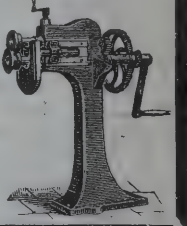
Illustr. Preiscour. gratis und franco.

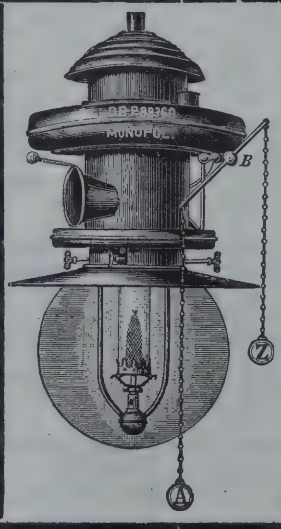


Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.





Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik

Oskar Helfft

Berlin C., Fischerstrasse 26/27.

Fernspr. V. 1877.

Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol“ D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko

Nr. 23. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. März 1898.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1898.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.
Die preuss. Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.
Die 1. Kurierzugverbindung von St. Petersburg nach Sibirien usw.
Preisausschreiben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Vereinsmittheilungen: Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Berathung des Etats der Verwaltung der Reichsbahnen. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen. — Ausrüstung von Personenwagen IV. Klasse mit Handketten. — Abwickelung der Gepäckbeförderung in Berlin. — Dortmund - Enscheder E. — Erbauung von Lokalbahnen in Bayern. — Elektrizitätswerk zur Beleuchtung des Bahnhofs Augsburg. — Vermehrung der Wagen d. bayer. Staatsbahnen. — Einnahmen d. pfälzischen E. — Bahnbau Schandelah-Oebisfelde. — Vorarbeiten f. Bahnbauten im Herzogthum Gotha. — Kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft. — Splügenfrage. — Behandlung der Bahnbediensteten. — Sachsengänger. — Verfrachtung von Schnee. — Tschechisches im Deutschen Reich. — Verein deutscher Lokomotivführer. — Bayerischer Verkehrsbeamtenverein. — Betriebsmittelmangel bei den Seedampfschifffahrts - Gesellschaften. — Personalnachrichten.
Oesterreich - Ungarn: Konversion der 5 % Silberprioritäten der Südbahn. — Verbesserung des Signalwesens. — Neuer Luxuszug Wien-Innsbruck. — Kleinbahnprojekt Trient - San Michele-Molina bezw. Male. — Vintschgaubahn. — Elektr. Bahnen in Prag. — Cigarrenverkaufsautomaten auf Bahnhöfen. — Stiftungsvermögen des österr. Eisenbahn - Unterstützungsfonds. — Donaudampfschifffahrtsgesellschaft. — Gesetzentwurf, betr. Konzessionirung einer Vizinalbahn Budapest-Promontor. — Verkehr auf den ungar. Staatsbahnen. — Massenavancement bei den ungar. Staatsb. — Lokalbahn Zolyom-Brézo - Breznó-Bányа-Tiszolcz. — Neue Bahnverbindung Budapest - Sarajevo. — Lokalbahnprojekt Szatmár-Erdöd. — Ungarns Verkehr mit Triest. — Oedenburger elektr. Strassenb.
Rumänien: Ausbau der Strecke Galatz-Berlad.
Vereins-Ausland: Bahnlinie Aachen-Löwen. — Aenderung des schweizer Ruhetagsgesetzes. — Direkte Verbindung Sofia-Salonich. — Anarchisten u. Eisenbahnunfälle in Frankreich. — Kanadische Pacific-E. — Strasse nach dem Goldlande Klondyke.
Allgemeines: Verabschiedete Offiziere im äusseren Eisenbahndienste. — Bemängelung der Durchgangswagen der D-Züge. — Anwendung von Fahrrädern im Eisenbahndienste. — Sir Henry Bessemer. — Fruchtschuppen im Hamburger Hafen. — Schädlichkeit wilder Kaninchen in Eisenbahndämmen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Aenderung von Stationsnamen.
2. Anderweite Abgrenzung von Betriebs- und Verkehrsinspektionen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
Anzeigen.

Theorie und Praxis in der Eisenbahnverwaltung.

In Nr. 15 und 18 d. Ztg. waren drei Artikel besprochen, die unter obiger Ueberschrift am 9., 12. und 16. Februar d. J. in der „Täglichen Rundschau“ an leitender Stelle veröffentlicht worden waren. Die Kritik scheint nicht nach dem Sinne der „Täglichen Rundschau“ ausgefallen zu sein, denn unter dem 12. März beeilte sie sich, hervorzuheben, dass ihre Ausführungen von verschiedenen Fachblättern „sehr beifällig“, von der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aber „sehr absprechend“ beurtheilt worden seien. Die „Tägliche Rundschau“ hebt ferner hervor, dass eine Widerlegung der erhobenen Einwände gegen ihre drei Artikel im vorliegenden Falle um so weniger angebracht wäre, als jene Einwände „zum Theil das sachliche Gebiet verlassen, zum Theil den Kern der Sache überhaupt nicht treffen.“

Was den ersten Punkt betrifft, so wollen wir die „Tägliche Rundschau“ daran erinnern, dass wir allen unseren Einwänden den Wortlaut ihrer Ausführungen vorausgeschickt hatten. Lediglich hieran waren unsere Betrachtungen geknüpft. Die „Tägliche Rundschau“ übt daher durch ihre Bemerkung nicht an uns, sondern an sich selbst eine abfällige Kritik, denn ihre Bemerkung ist nichts anderes,

als das stillschweigende Bekenntniss dafür, dass sie selbst durch ihre scharfen Angriffe auf die preussischen Staatsbahntechniker das sachliche Gebiet verlassen hat. Was den zweiten Punkt betrifft, so ist es für die hier zu behandelnde Sache ganz nebensächlich, worin die „Tägliche Rundschau“ den „Kern der Sache“ erblickt oder wo sie ihn sucht.

Welcher Art die Kritik ist, die die „Tägliche Rundschau“ den Ausführungen in Nr. 18 zu theil werden lässt, geht schon daraus hervor, dass sie einzelne Sätze vollständig aus dem Zusammenhang reisst und daran ihren Witz und Scharfsinn übt. Sie schreibt:

> „Beinahe erheiternd, wenn es nicht so ernst wäre, muss auf jeden wirklich Sachkundigen die Behauptung wirken, dass man den praktischen Dienst in allen seinen Einzelheiten genau kennen lernen könne, ohne ihn jemals selber ausgeübt zu haben.“

Diese Auslassung, in der nicht einmal ein vollständiger Satz, geschweige denn der Sinn richtig wiedergegeben ist, soll den Glauben erwecken, dass wir die Auffassung vertreten, für den höheren Betriebsbeamten sei die Erlernung des praktischen Dienstes sowie die Ausbildung in demselben vollständig überflüssig. Dies ist aber nicht der Sinn unserer Ausführungen, sondern eine offenbare Verdrehung desselben. Es wurde in Nr. 18 d. Ztg. darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe der höheren Betriebsbeamten sein könne, selber den Betriebsdienst praktisch zu handhaben, dass sie den praktischen Dienst in seinen Einzelheiten kennen lernen können, ohne z. B. selbst Rangirmeister oder Stationsassistent gewesen zu sein; mit anderen Worten: dass die praktische Schulung der höheren Betriebsbeamten nicht bis zur Gewandtheit in der praktischen Handhabung des Dienstes gesteigert zu werden braucht. Die fragliche Stelle, aus der die „Tägliche Rundschau“ das ihr Passende herausgelesen hat, lautet wörtlich:

> „ . . . . die Aufgaben dieser (der unteren und mittleren Beamten) und der zur Leitung bezw. Beaufsichtigung des Betriebes berufenen höheren Beamten sind nicht dieselben. Für erstere ist neben der Kenntniss der für ihre besondere Thätigkeit geltenden Bestimmungen eine durch jahrelange ständige Uebung erlernte Gewandtheit in der praktischen Handhabung ihres Dienstes die Hauptsache. Dies ist bei den Aufsichtsorganen nicht nöthig. Sie müssen zwar die Obliegenheiten eines jeden im äusseren Betriebsdienste thätigen Beamten genau kennen; sie müssen ferner neben den hierauf bezüglichen Bestimmungen auch mit der praktischen Thätigkeit der einzelnen Bediensteten vertraut sein, brauchen aber nicht diejenige praktische Schulung durchzumachen, welche für die Ausübung des Betriebsdienstes unerlässlich ist.“

Den hierauf folgenden und selbstverständlich nur in obigem Sinn zu verstehenden Hinweis auf die Thätigkeit des Rangirmeisters und die rothe Mütze des Stationsbeamten hat die „Tägliche Rundschau“ einfach nicht begriffen oder nicht begreifen wollen, wenn sie unsere Ausführungen in sinnstörender Weise und überdies in kümmerlichster Verallgemeinerung in die vorerwähnten paar Worte kleidet. Sie hat ferner nicht verstanden, dass wir gegenüber der abfälligen Beurtheilung der bisherigen theoretischen Vorbildung und der übermässigen Betonung der praktischen Schulung nur zum Ausdruck gebracht haben, dass die praktische Schulung der höheren Betriebsbeamten ihre Grenzen hat. Da die „Tägliche Rundschau“ die vorerwähnten Stellen in Nr. 18 doch gelesen haben muss, so kann sie bei der bewiesenen Verständnisslosigkeit für das Vorgebrachte wirklich nicht verlangen, dass man den „wirklich Sachkundigen“ in ihren Reihen suchen soll.

In derselben oberflächlichen Weise werden andere Stellen des vorerwähnten Artikels kritisirt. So hätten wir zu beweisen versucht, „dass Bahnunterhaltung und Betriebsführung am zweckmässigsten in einer Hand zu vereinigen seien und dass die höheren Betriebsbeamten deshalb einer bautechnischen Vorbildung nicht entrathen könnten.“

Wenn wir hierauf erwidern, so geschieht es nur, um die Art solcher Kritik zu kennzeichnen, der es nicht mehr um die Sache zu thun ist.

In Nr. 18 d. Ztg. wurde eingehend dargelegt, dass bei unserer jetzigen Organisation Bahnunterhaltung und Betrieb im engeren Sinn bei den Betriebsinspektionen in einer Hand liegen müssten, da dort beide Dienstzweige zusammengehören, dass aber bei den Direktionen ein Auseinanderhalten nothwendig sei. Die Frage der Vereinigung oder Auseinanderhaltung von Betrieb und Bahnunterhaltung war nun lediglich an die Thatsache des Vorhandenseins der bautechnischen Vorbildung geknüpft, hat aber gar nichts mit der Vorbildungsfrage der höheren Betriebsbeamten zu thun. Für diese Frage sind einzig und allein die Anforderungen, die der Betrieb stellt, und diese sind eben auch bautechnischer Natur, entscheidend, nicht Zweckmässigkeitsgründe. Es ist uns daher auch gar nicht eingefallen, beides in unmittelbaren Zusammenhang zu bringen. Nicht weil die vorerwähnten beiden Dienstzweige bei unserer jetzigen Organisation verständigerweise in einer Hand vereinigt sind, ist die bautechnische Vorbildung für die höheren Betriebsbeamten unerlässlich, sondern weil eine sachgemässe Leitung und Beaufsichtigung des gesammten, auf rein technischer Grundlage aufgebauten Betriebes ohne bautechnische Kenntnisse überhaupt undenkbar ist.

Wir haben in dem Artikel in Nr. 18 die Frage der Vorbildung scharf von den Erörterungen über Vereinigung von Bahnunterhaltung und Betrieb geschieden. Die befremdliche Schlussfolgerung der „Täglichen Rundschau“ kann daher nur auf das verständnisslose Zusammenwürfeln verschiedener Dinge zurückgeführt werden.

Nach solchen Proben gewissenhafter Kritik darf man sich nicht allzu sehr wundern, wenn die „Tägliche Rundschau“ aus unserer Darstellung in Nr. 18 die „ebenso neue wie überraschende Behauptung“ herausliest, der Betrieb wäre „nicht lediglich Mittel zum Zweck, nämlich zur ordnungsmässigen Abwickelung des Verkehrs.“

Hätte die „Tägliche Rundschau“ die Artikel in Nr. 15 und 18 nicht blos oberflächlich gelesen, so würde sie aus den mehrfachen Hinweisen darauf, dass die Eisenbahn als das vornehmste Verkehrsmittel allen Forderungen des Verkehrs gerecht werden soll, ohne weiteres haben entnehmen können, dass ihre Auslassung sich nicht mit der Darstellung in den vorerwähnten beiden Artikeln deckt und dass wir an keiner Stelle bezweifelt haben, dass die Eisenbahn und ihr Betrieb nicht lediglich zur Bewältigung des immer wachsenden, rastlos vorwärts strebenden Verkehrs dient, der als leitender Gesichtspunkt für alle Einrichtungen der Eisenbahn bezeichnet worden ist. Wer leitet den Verkehr aber in die richtigen Bahnen, wer ebnet ihm die Wege? Der Betrieb. Und deshalb nimmt er als der wichtigste Dienstzweig im gesammten Verwaltungsgebiet der Eisenbahn auch die leitende Stelle ein. Etwas anderes haben wir nicht zum Ausdruck gebracht.

Die „Tägliche Rundschau“ geht auch hier nicht auf den Sinn der Ausführungen ein, sondern klammert sich an einzelne Worte, denen, aus dem Zusammenhang gerissen, ein ganz anderer Sinn, als beabsichtigt war, beigelegt wird. Das nennt man nicht mehr Kritik, sondern Wortklauberei.

Wenn nun die „Tägliche Rundschau“ in ihrem Artikel vom 12. d. Mts. selbst darauf hinweist, dass auch an anderer Stelle von „irreführenden Darstellungen einer unwissenden Tagespresse“ gesprochen worden sei, so muss ihr vorgehalten werden, dass sie durch ihre Artikel die Berechtigung zu einer solchen Behauptung nicht widerlegt hat.

In einer Hinsicht wollen wir aber der „Täglichen Rundschau“ gern das Zeugniss der Gewissenhaftigkeit ausstellen. Sie hat unseren Hinweis in Nr. 18 d. Ztg. nicht unbeachtet gelassen, sie hat im Buch Jesus Sirach „gewissenhaft“ nachgeschlagen und im Kapitel 5, Vers 14 auch das gefunden, was wir ausdrücken wollten. Sie erklärt, obgleich sie in ihren Blättern vom 9., 12. und 16. Februar Raum genug gefunden hatte, gegen das heimische Eisenbahnwesen und seine Vertreter loszuziehen, es nunmehr für „selbstverständlich“, unsere Einwände gegen ihre Ausführungen „im einzelnen“ nicht widerlegen zu können und das genügt. D.

Die preussischen Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.

In der Regel sind parlamentarische Erörterungen sachlich von nicht erheblichem Werth, aber es wäre irrig, sie deshalb für überflüssig zu halten. Was sie bewirken, wo es sich um eine zu Unrecht angefeindete Verwaltung handelt, ist eine schätzbare Klarstellung der öffentlichen Meinung, die nur zu leicht durch manche ihrer Organe, durch die oppositions- und sensationslustige Tagespresse verwirrt wird. Noch ist in nur zu lebhafter Erinnerung, was von dieser Presse alles über die preussische Eisenbahnverwaltung gesagt und geklagt worden ist. Einzelne dieser Organe haben die bedauerlicher Weise vorgekommenen Eisenbahnunfälle fruktifizirt zu sensationellen Schilderungen und tendenziösen Reflexionen, und wenn der Gedanke nicht so ganz und gar deplazirt gewesen wäre, so hätte man am liebsten vor der Benutzung der Eisenbahnen gewarnt. Es ist nun freilich über die Unglücksfälle im Lande viel gesprochen worden und es herrschte auch eine gewisse Beunruhigung. Aber sie war, wie Graf Limburg-Stirum zutreffend hervorhob, nicht wesentlich, nicht tiefgehend und auch nicht nachhaltig. Man hat sich für die Unglücksfälle interessirt, man hat davon gesprochen, um so mehr, als auch die Zeitungen ausgiebig darüber schrieben. Doch niemand ist weniger gereist, niemand hat eine geplante Reise unterlassen aus Furcht vor der Fahrt, vor der angeblichen Unsicherheit der Eisenbahnen. Die Beunruhigung war weit grösser in jener Tagespresse, die zur Sensation neigt, als in der Bevölkerung selbst. Im übrigen wird man allgemein dem Grafen Limburg-Stirum Recht geben müssen, wenn er hervorhob, dass die grössere Zahl von Verletzten bei den Unfällen zurückzuführen ist auf die Schnelligkeit, mit der heutzutage die Züge fahren. Dabei wird ein Unfall naturgemäss schwerer sein müssen. Zu immer schnelleren Zügen wird die Eisenbahnverwaltung gerade durch das Publikum gedrängt. Die Schnellzüge sind ausserordentlich vermehrt, ihre Geschwindigkeit erheblich erhöht worden. Mit Recht verwies der Minister der öffentlichen Arbeiten auf die gestiegenen Ansprüche der Bevölkerung an den Personenverkehr. Heutzutage können die Menschen nicht schnell genug fahren, sie übersehen aber dabei, dass mit der Erhöhung der Schnelligkeit eine Verminderung der Betriebssicherheit untrennbar verbunden ist.

* * *

„Wenn man ein Staatseisenbahnsystem einführt, wie wir, dann muss die grösste Freiheit in der Kontrole und in der Kritik stattfinden, und es schadet nichts, wenn auch eine Menge unbegründeter und falscher Kritiken ausgeübt werden, weil aus der Prüfung dieser Dinge hervorgeht, ob die Dinge richtig gehandhabt werden oder nicht.“ So äusserte in der Eisenbahndebatte des preussischen Abgeordnetenhauses ein konservativer Vertreter, Graf Limburg-Stirum. Nunmehr sind alle die mehr oder minder bekannten Beschwerden und Vorwürfe gegen die Eisenbahnverwaltung wie schon früher im deutschen Reichstage aufs neue im preussischen Abgeordnetenhause erörtert worden. Jeder konnte dabei zu Worte kommen, ein Schlussantrag wurde nicht gestellt. Und was ist als das Ergebniss all' der langen Erörterungen anzusehen? Dass die übertriebenen Klagen, Angriffe und Vorwürfe gegen die Eisenbahnverwaltung auf ein vernünftiges Maass zurückgeführt worden sind. Es ist nicht wahr, dass in der Verwaltung der preussischen Staatsbahnen ein Rückgang zu bemerken war. Im Gegentheil, diese Verwaltung macht beständige und gewaltige Fortschritte. Schon seit Jahren, nicht etwa erst seit Monaten ist der preussische Eisenbahnminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister bestrebt, persönliche und sachliche Maassregeln zu förderlicher Entwicklung des Eisenbahndienstes nach allen Richtungen hin durchzuführen. Nicht Unterlassungen und nicht Versäumnisse hat man sich in Preussen zu Schulden kommen lassen, sondern es ist ein Verkehrsaufschwung eingetreten, der in solchem Umfange alle Welt überraschen musste, in erster Reihe die Trägerin des Verkehrs, die Eisenbahnverwaltung selbst.

* * *

Ist in der Vergangenheit aus fiskalischen Interessen in unberechtigter Weise an den Betriebsausgaben gespart worden? Diese viel erörterte Frage stellte Minister Thielen in den Vordergrund seiner Ausführungen, um sie auf Grund einer grossen Reihe thatsächlicher Angaben zu verneinen. Es erschien ja sehr einfach, die Schuld der Unfälle auf die übertriebene Fiskalität zu schieben, und wenn auch der Anlass der einzelnen Unfälle ein ganz verschiedenartiger war, so war doch in den Augen sehr vieler Kreise immer wieder die grosse, übertriebene Sparsamkeit daran Schuld, die sich in diesen Fällen darin ausgedrückt haben soll, dass nicht genug Beamte eingestellt worden wären, dass die angestellten Beamten zu schwach besoldet und zu sehr belastet wären, dass das Material kein genügendes, oder dass die Anordnungen und Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung aus Sparsamkeitsrücksichten keine angemessenen gewesen wären. „Ich kann, erklärte der Minister, nicht anerkennen, selbst bei der gewissenhaftesten Prüfung dieser Frage, dass die Sparsamkeit in irgend einem Falle zu einem Unfall geführt hat.“

Leider ist es aus Mangel an Raum unmöglich, an dieser Stelle die inhaltvollen Darlegungen des Ministers eingehend zu berücksichtigen. Was er zunächst über die Verstärkung des Personals, über die Verbesserung des Einkommens der Beamten und Arbeiter und insbesondere über die Entlastung der einzelnen Beamten sagte, zeigte, dass man in Preussen in dieser Hinsicht voranschreitet. Schon im Jahre 1892 stellte der Minister feste Grundlagen für die Inanspruchnahme des Personals auf.

Bevor er daran ging, bemühte er sich bei anderen Verwaltungen die Ordnung dieser Frage zu studiren, kam aber, wie er sagte, dabei vollständig ins Leere. „Wir haben, fuhr der Minister fort, in der preussischen Verwaltung zuerst in dieser Beziehung Grundsätze aufgestellt; dagegen sind andere grosse Bahnverwaltungen, und zwar aus Oesterreich, aus Frankreich, aus Russland wiederholt bei uns gewesen und haben diese Vorschriften bei uns studirt. Ich darf annehmen, dass unsere Vorschriften denjenigen, die von den anderen Ländern neuerdings erlassen worden sind, im wesentlichen zum Vorbild gedient haben. Das Reichseisenbahnamt hat in sehr dankenswerther Weise auch diese Frage jetzt in Behandlung genommen. Es hat die Bundesstaaten, welche Staatseisenbahnen besitzen, aufgefordert, mit dem Reichseisenbahnamt in Verhandlung zu treten, um bestimmte Grundsätze für die Inanspruchnahme der Beamten allgemein durch Bundesrathsbeschluss einzuführen. Diesen Verhandlungen sind die preussischen Vorschriften zu Grunde gelegt worden, und die Vorschläge auf Abänderung dieser preussischen Vorschläge sind verhältnissmässig unwesentlich. Ich habe ihnen auch sofort zugestimmt. Wir sind auch bei den 92er Vorschriften keineswegs stehen geblieben, sondern haben das System, welches in diesen Vorschriften lag, im Laufe der Jahre immer mehr ausgedehnt, und scharfe Kontrole geübt über die Durchführung innerhalb der Lokalbehörden. Ich will nicht verschweigen, dass

wir bei diesen Revisionen noch mannigfache Verstösse bis in die letzte Zeit gefunden haben, die theilweise oft auf eine gewisse Zwangslage, in der die betreffenden Lokalbehörden in dem gegebenen Fall sich befanden, zurückzuführen sind, theilweise aber auch auf das Verlangen der Leute selbst, denen es erwünschter war, beispielsweise 3 Stunden noch länger im Dienst zu sein, dann aber wieder nach Hause zu kommen, als 3 bis 4 Stunden kürzeren Dienst zu haben und übernachten zu müssen. Diesen Wünschen hat man, glaube ich, vielfach nicht mit Unrecht Rechnung getragen, man hätte dann aber nach meiner Auffassung die Erleichterung an einem anderen Ende suchen müssen. Das ist auch vielfach geschehen. Die Durchführung dieser Grundsätze hat für das Betriebspersonal sehr bedeutende Erleichterungen gebracht; das ist aber nur möglich gewesen mit grossen Opfern seitens der Verwaltung."

Mit Anspruch auf Beifall selbst bei der Opposition konnte der Minister auf die eingreifenden aber günstigen Wirkungen der Verwaltungsorganisation vom 1. April 1895 hinweisen, und insbesondere den Vorwurf, als ob dadurch eine übertriebene Sparsamkeit bei der Bemessung des Betriebspersonals herbeigeführt worden sei, ziffernmässig entkräften. „Gerade die neue Organisation hat zu einer Vermehrung des Betriebspersonals, aber zu einer Verminderung des Büreaupersonals geführt. Durch eine sehr erhebliche Vereinfachung in dem ganzen Verwaltungs- und Rechnungsbetriebe der Eisenbahnen bis nach oben hinauf zur Oberrechnungskammer war es möglich, 3150 schreibende Beamte zu sparen. (Abg. Rickert: Hört, hört!) Die Verwaltung hat sich zu gleicher Zeit damit eines kolossalen Ballastes — oder wenn ich mich kurz des beliebten Wortes Büreaukratismus bedienen soll — entledigt. Während wir also hier auf 100 km 17 schreibende Beamten sparen, ist gleichzeitig eine Vermehrung der Betriebsbeamten um 93 auf 100 km eingetreten, also gerade das Gegentheil dessen, was von verschiedenen Seiten hier im Hause weniger als draussen im Lande und in der Presse der Verwaltung zum Vorwurfe gemacht wurde."

Auch der Abg. Schmieding erklärte namens der Nationalliberalen, dass die Angriffe auf das Reorganisationswerk des Ministers im wesentlichen verfehlt waren und sagte: „Es ist ein ausserordentliches Verdienst vom Minister, dass er das Schreibwerk beseitigt hat. Mit einer Beseitigung von 3 000 überflüssigen Schreibkräften erreicht man nicht nur eine Ersparniss, sondern beseitigt auch ein wesentliches Hemmniss, das einem korrekten Geschäftsgang sich entgegenstellt."

Mit der Vermehrung der Betriebsbeamten hat, wie der Minister weiter ausführte, naturgemäss auch eine Vermehrung der etatsmässig angestellten Beamten stattgefunden. Nachdem 1893 für einen grossen Theil der damals schon seit mehreren Jahren beschäftigten Beamten etatsmässige Stellen geschaffen worden waren, mussten in den folgenden Jahren die zur Durchführung der Diensterleichterung nothwendigen Hilfsbeamten zunächst als Diätare eingestellt und einige Jahre ausseretatsmässig beschäftigt werden. Es hat dies auch vorübergehend während der betreffenden Jahre eine stärkere Verwendung von Hilfsbeamten zur Folge gehabt, und erst nach Verlauf einiger Jahre war es der Eisenbahnverwaltung möglich, die Hilfskräfte in grösserer Anzahl etatsmässig anzustellen. Allerdings ist auch in der ganzen Zwischenzeit diese Vermehrung des etatsmässig angestellten Personals schon eingetreten, nämlich im Jahre 1893/94 mit 1500, 1894/95: 603, 1895/96: 730, 1896/97: 253 Mehreinstellungen. Im Jahre 1897/98 hat dagegen die Zahl bereits auf 2830 vermehrt werden können. Dadurch verbessern sich naturgemäss die Verhältnisse einer grossen Anzahl von Hilfsbeamten sehr wesentlich. Zudem hat in den letzten Jahren eine Vermehrung des Zugpersonals um 3712, des Lokomotivpersonals um 2204, der Weichensteller um 1890, der Bahnwärter um 822 stattgefunden. „Man hat behauptet", fuhr der Minister fort, „wir hätten an vielen verantwortlichen Stellen nur Hilfsbeamte gehabt, und diese seien nicht genügend ausgebildet gewesen. So hätten Hilfsheizer die Lokomotive geführt, Hilfsbremser die Züge gebremst, und Hilfsweichensteller hätten an den Weichen gestanden. Das ist richtig, aber es ist dabei verschwiegen, das z. B. Hilfsbremser, welche die vollen Funktionen ausgeführt, genau dieselben Kenntnisse besitzen wie die etatsmässig angestellten Bremser. Ueber diese Kenntnisse haben sie sich auch durch eine Prüfung ausweisen müssen. Dasselbe ist auch der Fall bei den Hilfsweichenstellern, den Hilfsheizern und Heizern 1. Klasse. Der einzige Unterschied liegt nur darin, dass die Hilfsbeamten nicht etatsmässig angestellt sind. Wenn das der Grund wäre, um die Betriebssicherheit irgendwie zu beeinträchtigen, dann hätte man mit den früheren Privatbahnen gar nicht fahren dürfen, denn diese stellten ihre Beamten überhaupt nicht fest an, sondern auf kurze Kündigung. Ich kann nicht annehmen, dass ein Beamter, der sich über seine Fähigkeit vollkommen hat ausweisen müssen, darum weniger seine Pflicht thun wird, weil er nicht fest angestellt ist. Dieser Auffassung bin ich noch bei keinem Beamten begegnet, wohl aber ist öfter der berechtigte Wunsch geäussert worden, dass es im Interesse ihrer persönlichen Verhältnisse ihnen wünschenswerth wäre, aus der Hilfsstellung in eine etatsmässige Stellung zu gelangen, welch letztere für sie selbst und für ihre Familien naturgemäss wirthschaftliche Sicherheit bietet. Die Löhne unseres zahlreichen Arbeiterpersonals sind durchaus angemessen, und es ist ganz selbstverständlich, dass die Verwaltung sich denjenigen Löhnen mindestens anpasst, welche in der Privatindustrie gezahlt werden. Der beste Beweis dafür, dass wir auskömmliche Löhne zahlen, ist der, dass der Arbeiter auch heute noch den Eisenbahndienst vorzugsweise aufsucht, und wir weit mehr Anmeldungen haben, als wir einstellen können. Wir haben auch ganze Generationen von Arbeitern in unseren Betrieben, oft arbeiten drei Generationen neben einander. Das wäre sicher nicht der Fall, wenn das richtig wäre, was die Sozialdemokratie uns nachsagt. Der Arbeiter der Eisenbahnverwaltung fühlt sich heute noch in einer besseren Stellung als derjenige der Privatindustrie. Die Steigerung der Löhne beträgt in den letzten Jahren gegen 30%. Wenn wir das Personal, welches im Jahre 1898/99 auf den Staatseisenbahnen beschäftigt wird, mit der Sätzen des Etats vom Jahre 1898/99 besolden müssten, so würde sich daraus eine Steigerung von 53 Millionen ergeben. Das ist doch ein Beweis dafür, dass wir in der Anstellung von Personal nicht zu sparsam verfahren sind."

Daran knüpfte der Minister ausführliche Mittheilungen über die sachlichen Ausgaben, wie sie infolge der Verkehrssteigerung nothwendig wurden, unter eingehender Behandlung der Finanzirungsverhältnisse und schloss dann unter lebhaftem Beifall mit folgenden Worten: „Ich habe schon vorhin gesagt, die Staatseisenbahnverwaltung werde wie bisher nach allen Kräften bemüht sein, die Sicherheit und die Regelmässigkeit des Betriebes auf ihrem Netze zu bessern und zu fördern, soweit es eben möglich sei. Sie ist sich auch bewusst, dass hier ihre ernste Pflicht und ihre ernsteste Aufgabe ist. Jeder von uns, vom Bahnwärter bis zum Minister, hat seine volle Kraft darauf einzusetzen und muss es sich auch gefallen lassen, wenn er einmal stärker in Anspruch genommen wird als in andern Berufen. Er muss verlangen, dass in der Eisenbahnverwaltung mit demselben Maass gemessen wird wie in anderen Berufen. Wir sind in der Eisenbahnverwaltung alle Zeit mobil und stehen vor dem Feind; wir werden aber den Feind nur dann überwinden, wenn jeder sein Bestes thut und die altbewährte preussische Disziplin und Ordnung in den Beamtenkörpern aufrecht erhalten wird, und dahin bitte ich nochmals um Ihre Unterstützung."

* * *

Sollte man in ernsten und kundigen Kreisen — abgesehen von dem finanziellen Erfolg — wirklich enttäuscht sein über die Verstaatlichung der preussischen Eisenbahnen und ihre Ergebnisse? Sollte auch ausserhalb der theoretischen Gegner des Staatsbahnsystems und etwaiger Interessenten die Meinung bestehen, dass die Zustände besser sein würden, dass keine Betriebsunsicherheit und keinerlei Wagenmangel zu beklagen wären, wenn die Verstaatlichung nicht stattgefunden hätte? Solcher Meinung können doch nur Herren sein,

meinte Graf Limburg-Stirum, die ein kurzes Gedächtniss haben oder glücklicherweise so jung sind, dass sie sich der Zustände vor Einführung des Staatsbahnsystems nicht erinnern. Die Privatbahnen ermässigten ihre Tarife nur aus Konkurrenzrücksichten, wenn sie den anderen den Verkehr abfahren wollten, oder sie machten mit einander Pools und dann fuhren sie so theuer, wie es irgendwie zu machen ging. Davon war auch keine Rede, dass sie überall und durchweg ihre Betriebseinrichtungen dem Verkehre anpassten. Hat doch damals manche Privatbahnverwaltung sich ganz offen über die Bedürfnisse des Verkehrs hinweggesetzt und lediglich Rücksicht auf den Gewinn genommen. Das ist jetzt erheblich anders geworden. Graf Limburg-Stirum erinnerte auch zeitgemäss daran, dass damals die Klagen über den mangelhaften Verkehr nicht aufhörten.

Die Berufung auf eine vermeintlich gute alte Zeit hat Minister Thielen — hoffentlich ein für alle Mal — mit einigen Angaben beseitigt, die mindestens beweisen, dass in der Zeit der Privatbahnverwaltung in Preussen keineswegs mit jener Voraussicht gewirthschaftet wurde, wie sie jetzt gelegentlich behauptet wird. „Ich diene, sagte Minister Thielen, jetzt dem geflügelten Rade 34 Jahre und kann ohne Ueberhebung sagen, dass ich doch mancherlei Erfahrungen hinter mir habe, und zwar im Staatseisenbahnwesen wie im Privatbahnwesen. Ich habe in diesen 34 Jahren die Beobachtung machen müssen: die Zeiten des Wagenmangels waren die wirthschaftlich guten; die Zeiten, wo die Eisenbahn in der Hochfluth des Verkehrs die Wagen alle stellen konnte, waren die wirthschaftlich schlechten. Wer einigermaassen zurücksehen kann in die Vergangenheit, wird mir da vollständig beistimmen. Um Ihnen aber ein Bild zu geben, wie die Verhältnisse damals bei den Privatbahnen waren, habe ich mir aus den letzten Jahren von den hauptsächlichsten Privatbahnen die betreffenden Daten zusammengestellt, und zwar habe ich die Jahre genommen, in denen erhebliche Vergrösserungen des Bahnnetzes nicht mehr vorgekommen sind. Ich habe hier zunächst Köln-Minden. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat in den fünf Jahren vor der Verstaatlichung 6 Lokomotiven mehr beschafft und hat 209 Güterwagen am Ende dieser Periode weniger gehabt als am Anfange. Berlin-Anhalt hat in einer siebenjährigen Periode vor der Verstaatlichung 4 Lokomotiven im letzten Jahr mehr gehabt und 14 Güterwagen weniger. Berlin-Potsdam-Magdeburg hat in einer fünfjährigen Periode im letzten Jahre 6 Lokomotiven weniger und 10 Güterwagen weniger gehabt. Berlin-Görlitz hat in einer achtjährigen Periode 2 Lokomotiven mehr und 121 Güterwagen auch mehr gehabt. Berlin-Hamburg, die leistungsfähigste und kapitalkräftigste der Bahnen, zeichnete sich vortheilhaft aus: sie hatte am Ende einer achtjährigen Periode im letzten Jahre 31 Lokomotiven und 320 Güterwagen mehr. Die thüringische Eisenbahn hatte in der siebenjährigen Periode 2 Lokomotiven und 129 Wagen weniger, die hessische Ludwigsbahn in den letzten 6¼ Jahren bei kleiner Vermehrung des Betriebs denselben Bestand und 125 Güterwagen mehr.“

* * *

Einen Vergleich mit anderen Eisenbahnverwaltungen hat die preussische Staatsbahnverwaltung nicht zu scheuen. Das zeigt die internationale Eisenbahnstatistik. Mit den vergleichenden Angaben, die im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammengestellt wurden, sollten nur gewisse Angriffe abgewehrt werden, nicht aber haben sie die Bedeutung, sagte Minister Thielen, dass man in der Annahme, es sei bei uns immer noch besser wie draussen, die Hände in den Schooss legen will. Die Unfälle müssen bekämpft, der Wagenmangel beseitigt werden. So lange sie bestehen, bekämpft die Eisenbahn gegen diese beiden Erscheinungen. Man wird sie niemals ganz aus der Welt schaffen können, wohl aber mildern und verringern, wenn ja auch leider dabei Einflüsse, über welche die Verwaltung nicht Herr ist, vielfach mitsprechen. Was in ihren Kräften steht, um nach dieser Richtung hin ihre Pflicht zu erfüllen, wird die Eisenbahnverwaltung thun. Zu diesem Zwecke ist noch grössere Fürsorge getroffen, sind noch vermehrte Mittel bereit gestellt worden, als früher. Darüber machte der Minister dann nähere Angaben.

Eine noch immer nicht ganz überwundene üble Eigenschaft der Deutschen besteht in der Neigung, das Ausland auf Kosten des Inlandes hervorzuheben, was in den meisten Fällen mit Unrecht geschieht. Man lobt das Ausland nicht selten in der Absicht, die vaterländischen Einrichtungen und Leistungen herabzudrücken. Einige neue Versuche dieser Art auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens war Minister Thielen in der glücklichen Lage, nachdrücklich zurückweisen zu können.

Nach dem Bericht des Abg. Möller wurde in der Kommission hervorgehoben, dass in England bereits vor 40 Jahren der Ausbau der Schnellzugstrecken mit dritten und vierten Geleisen erfolgte. Auch diese Angabe konnte Minister Thielen als eine irrige feststellen. Nach den amtlichen Erkundigungen, die er in allerneuester Zeit hat anstellen lassen, haben auf den englischen Bahnen nur 3 % der Betriebslänge dritte und vierte Geleise und zwar nur in der Nähe der grossen Städte.

Dagegen ist es richtig, dass in England von Anfang an Niveauübergänge nicht gestattet wurden. England ist eben ein viel reicheres Land und man konnte dort, wie Minister Thielen ausführte, auf die Anlage von vornherein mehr aufwenden. Graf Limburg-Stirum gab ausserdem noch zu bedenken, dass die Engländer unter anderen Verhältnissen Eisenbahnen zu bauen anfingen, nämlich in einem schon hoch entwickelten Lande, wo überall schon reicher Verkehr war, wo die Eisenbahnen dem Verkehr folgten, während in Deutschland Eisenbahnen zumeist in Gegenden mit geringem Verkehr angelegt wurden, wo der Verkehr erst den Eisenbahnen folgte. Da konnte man natürlich nicht gleich überall so luxuriös vorgehen und Niveauübergänge vermeiden. Da wo ein geringer Eisenbahnverkehr neben einem geringen Landverkehr besteht, ist ein Ueberschreiten des Geleises nicht lästig. Die Schwierigkeiten entstehen, wenn ein grosser Landverkehr mit einem grossen Rangirverkehr zusammentrifft.

Ungleich häufiger als in Deutschland sind in Amerika die Verletzungen von Personen infolge von Eisenbahnunfällen. Minister Thielen konnte darüber folgendes mittheilen. In Nordamerika wurden 1895 und 1896 getödtet 6448, verletzt 38687, durchschnittlich in den letzten 9 Jahren 6444 bezw. 33000 Personen. Eigentliche Passagiere befanden sich unter den Getödteten 283. Im Durchschnitt der letzten 9 Jahre haben wir bei uns 29 getödtete Passagiere.

* * *

Mit dem Verlaufe der mehrtägigen Erörterungen konnte die preussische Staatsbahnverwaltung wohl zufrieden sein. Von den Vertretern der grossen Parteien wurde insbesondere der Thätigkeit des Ministers sympathische Anerkennung zu theil. Nach den Ausführungen des Berichterstatters, des Abg. Möller, war in der Kommission „keine Meinungsverschiedenheit darüber vorhanden, dass der jetzige Minister mit einer seltenen Sach- und Fachkenntniss seine Geschäfte leitet und alle in sein Fach schlagenden Fragen in ausserordentlicher Weise beherrscht. Er hat auch nach der finanziellen Seite äusserst klug und geschickt für den Staat operirt, so hat er dafür Sorge getragen, dass er sich bei Syndikaten auf Jahre hinaus Preise gesichert hat, und er ist durchaus verfahren, wie ein guter Kaufmann. Wir sind in der Kommission der Meinung gewesen, dass man trotz der traurigen Vorkommnisse zuversichtlich in die Zukunft blicken kann, wenn man mit aussergewöhnlichen Mitteln vorgeht.“

Unter Zustimmung der Nationalliberalen äusserte der Abg. Schmieding: „Zum Herrn Minister haben wir volles Vertrauen“. Der Abg. Kircher von der Centrumspartei wünschte dem Minister, „dass er noch recht lange an der Spitze unserer Eisenbahnverwaltung stehen möge“ und der konservative Abg. Graf Limburg-Stirum, übertrug diese Anerkennung auf den gesammten Beamtenkörper, indem er die preussische Eisenbahnverwaltung die allerbeste in der Welt nannte und am Schluss

seiner Rede hervorhob, dass man sie loben und auch anderen Ländern gegenüber stolz auf sie sein kann.

* * *

Schon am ersten Tage der Debatte hatte einer der oppositionellen Herren, der Abg. Ehlers von der freisinnigen Vereinigung, die richtige Empfindung und sprach sie auch aus, dass die Debatte, d. h. der Angriff gegen die preussische Eisenbahnverwaltung, versande. Es war ihm gar nicht Recht, dass die meisten Redner der Eisenbahnverwaltung Anerkennung zollten. Man habe alle Angriffe gegen die Eisenbahnverwaltung, wie er sich ausdrückte, in ein Lob des Ministers eingewickelt. Versanden wird auch der Strom mehr oder minder bitterer Angriffe der Oppositions- und Sensationspresse gegen die Eisenbahnverwaltung. Man hat allzu weit über das Ziel hinausgeschossen und wird es voraussichtlich nun am zweckmässigsten finden, in aller Stille den unvermeidlichen Rückzug anzutreten.

Die erste Kurierzugverbindung von St. Petersburg nach Sibirien und die Verkehrsentwickelung Sibiriens und der sibirischen Eisenbahn.

Die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ theilt mit, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen hat, aus Wagen der Moskau-Kursker Bahn einen Kurierzug zu formiren zur Zurücklegung von Fahrten aus St. Petersburg bis zum äussersten Punkt der dem Verkehr übergebenen Strecke der sibirischen Eisenbahn. Der Zug wird alle 14 Tage abgefertigt werden und 6 Tage unterwegs sein. Zusammengesetzt wird der Zug aus 6 Packwagen, 2 Wagen II. Klasse, 1 Wagen I. Klasse, einem Buffetwagen mit kalter Küche und Weinen und einem Salonwagen mit Bibliothek. Für letztere werden alle Reisehandbücher und gegen 20 Journale angeschafft werden. Das Mittagessen wird ebenso wie auf der Warschau-Wiener Eisenbahn telegraphisch bestellt und auf Wunsch in die Wagen verabfolgt werden. Der Zug wird folgende Durchgangsroute einschlagen: von St. Petersburg über Moskau, Rjäsan, Rjashsk, Pensa, Ssamara, Ufa und Tscheljabinsk. Wo der Zug enden wird, steht wohl noch nicht fest, wenigstens schweigt sich darüber das amtliche Organ aus. Freikarten werden zu diesem Zuge nicht bewilligt werden. Die Zahl der Plätze ist beschränkt. Dieser Zug wird erst im Mai zu verkehren beginnen.

Es ist ja ein bescheidener Anfang, alle 14 Tage ein solcher Luxuszug, aber immerhin ist der Anfang gemacht. Bei dem lebhaften Antheil, den, man kann wohl sagen, die ganze gebildete Welt an dem grossen russischen Werke nimmt, wird es sich wahrscheinlich in verhältnissmässig kurzer Zeit herausstellen, dass der eine Zug alle 14 Tage lange nicht dem Bedürfnisse entspricht, welches das wissbegierige Europa für jenen Theil Asiens hat, von dem nicht nur die Tagespresse fast täglich neue Dinge zu berichten weiss, mit dem sich auch Fachblätter in sehr ausgiebiger Weise beschäftigen. Wenn sich nun die Möglichkeit bieten wird, mit dem gewohnten europäischen Komfort in jenen Gegenden reisen zu können, von denen bisher mit einem besonderen Behagen nur als von einem Lande gesprochen wurde, in dem die Wölfe heulen, aus dem nur selten ein Mensch wieder bei lebendigem Leibe zurückkehrt, in dem das Eis den Boden in ewige Starre hüllt usw. usw. und sich gegenwärtig herausstellt, dass neben weiten Gebieten, auf die das Vorgesagte ganz gut passt, auch grosse fruchtbare Landestheile vorhanden sind, die ihre reichen, ohne grosse Mühe dem jungfräulichen Boden abgewonnenen Ernten an den Weltmarkt bringen wollen und mit Hilfe der sibirischen Bahn nächstens wohl auch bringen können, so ist das alles natürlich ein Ansporn, dieses angeblich reiche, so ganz eigenartige, bisher verschlossen gewesene Land kennen zu lernen.

Und dass sich thatsächlich auf dem bisher eröffneten Theil der sibirischen Bahn ein Verkehr entwickelt hat, ist ja genugsam bekannt, ja es scheint sich sogar herauszustellen, dass man sich an leitender Stelle einerseits über die Produktionsfähigkeit des zu erschliessenden Gebietes und andererseits über die Leistungsfähigkeit der zu erbauenden Bahn arg getäuscht hat. In dieser Beziehung hat sich der geistreiche, aber stets etwas scharfe Fürst Meschtscherski in einem Tagebuchartikel des von ihm herausgegebenen „Grashdanin“ dahin geäussert, dass die Haupteigenthümlichkeit der sibirischen Bahn darin bestehe, dass die Bahn schon jetzt nicht imstande sei, den an sie gestellten Anforderungen zu genügen. Der Fürst führt dann weiter aus: Gegen 7000 Wagen sind aus Mangel an Lokomotiven unterwegs stecken geblieben und es ist jetzt vorauszusehen, dass die Ermöglichung der nothwendigen Betriebsfähigkeit etwa 60 000 000 R. in Anspruch nehmen werde. Nach und nach stellt sich heraus, dass man an das Werk der Errichtung der grossen sibirischen Bahn mit den bescheidensten Erwartungen herangetreten sei, denn kaum steht jetzt eine Werst der Linie fertig da, so ergibt sich, wie sehr über alle Erwartungen die Ansprüche an die Bahn nicht nur seitens der Waarenbeförderung, sondern auch seitens des Personenverkehrs wachsen. Da drängt sich denn die gewaltige Frage auf: wie wird sich die Sache weiter gestalten? Heute sind statt 3 Paar Zügen 7 Paar erforderlich, morgen werden statt 7 Paar 10 bis 14 Paar erforderlich sein usw., während die Linie selbst bei ihrer Bauart mit leichten Schienen und kurzen Schwellen gar nicht dazu angethan erscheint, einem so verstärkten Verkehr zu genügen; alle angepassten Maassnahmen würden diese Verkehrssteigerung nur bis zu gewissen Grenzen befriedigen können. Dazu kommt noch, dass die mandschurische Bahn gleichzeitig mit schweren Schienen und mit breiter Spur angelegt wird, d. h. mit anderen Worten: noch ist die sibirische Bahn nicht zu Ende geführt und schon stellt sich deutlich die Nothwendigkeit heraus, eine neue, thatsächlich grosse sibirische Bahn, die den Verhältnissen und allen Anforderungen entspräche, in Angriff zu nehmen, denn wenn schon jetzt, nach Eröffnung des Verkehrs auf nur einem Theil der Bahn, eine so dringende Forderung nach Verstärkung der Beförderungsmittel sich geltend macht, was soll erst werden, wenn die ganze Linie dem Verkehr übergeben wird, oder wenn gar erst der Transitverkehr ins Leben tritt. . . .

Ein charakteristisches Beispiel dafür, wie schwer man in Russland die künftigen Anforderungen an einen heute eröffneten Verkehr vorauszusehen vermag, liefert die Katharinenbahn (quer durch Südrussland, in Rostow am Don mündend). Als sie gebaut wurde, galt es als feststehend, dass man nicht mehr als auf 50 000 000 Pud jährlich mindestens für die Dauer von 20 Jahren werde rechnen können; heute befördert diese Bahn mehr als 600 000 000 Pud, und es fehlen dort noch 2 Schienenwege, um dem vorhandenen Verkehrsbedürfniss zu genügen. Dasselbe kann man bei der sibirischen Bahn voraussehen.

Soweit das Urtheil des fürstlichen Tagebuchschreibers. Ob es zu hart ist, ob es wirklich schon gegenwärtig zutreffend und daher gerecht ist, lässt sich ja sehr schwer übersehen, denn viele Verkehrs- bezw. Handelsfragen werden z. Zt. schwerlich existiren, über die so viel ungereimte Dinge geschrieben und gedichtet werden, als gerade über die sibirische Bahn, über die unerhörten Zustände in der Bauverwaltung, über die unermesslichen Reichthümer des erschlossenen Gebietes usw. Thatsächlich ist von allem etwas wahr, der weitaus grösste Theil dient aber nur zur Ausschmückung, aufgewendet theils aus mangelndem Wohlwollen, theils wegen mangelnder Kenntniss der obwaltenden Verhältnisse, die eben anders beurtheilt sein wollen, als diejenigen des hochkultivirten Westens. Eines trifft aber scheinbar allerdings

zu und das ist, dass auch dem sibirischen Produzenten während des Mahles der Appetit wächst. Kaum ist die Bahn für den Verkehr eröffnet, da begehren bereits die vom Weltverkehr weit abgelegenen Produzenten des Gouvernements Tobolsk die Einstellung von Eiswagen auf der Strecke Omsk - Moskau (2 897 km) bezw. Petersburg (3 541 km) um Butter, die für den Export bestimmt ist, mit schnellen Zügen zu befördern. Man muss gestehen, die Herren Tobolsker sind geschickte Leute, die aus der Situation herauszuschlagen versuchen, was sich irgend bietet und möglich ist.

Auch sonst liegen noch mehrere Nachrichten darüber vor, dass die gebotene Möglichkeit, die Erzeugnisse in den Verkehr zu bringen, gerade im Gouvernement Tobolsk die Produktion mächtig angeregt hat. So ist z. B. das kleine Städtchen Tjukalinsk, bisher kaum auf der Karte verzeichnet, plötzlich, dank der nahe vorüberführenden Eisenbahn, ein bedeutender Getreidemarkt geworden. Aus dem Rayon von Tjukalinsk lassen sich jährlich 3 000 000—4 000 000 Pud Weizen ausführen, die bisher nirgends zu verwerthen waren, und schon sind zahlreiche Vertreter von Exportfirmen nach Tjukalinsk geeilt, um sich die neuentdeckte Kornkammer zu sichern. Besonders wird der Tjukalinsker Weizen wegen seiner vollständigen Reinheit geschätzt.

So regt es sich vermuthlich an vielen Punkten des Landes, ohne dass es von allen Märkten, die sich unter den neuen Verhältnissen gebildet haben, auch schon bekannt ist. Ein wichtiger Punkt darf nun allerdings nicht bei Beurtheilung der Lage des Getreidemarktes übersehen werden, nämlich die günstigen Getreidepreise, die seit dem Herbst vorigen Jahres den Absatz so weit abgelegener Produktionsgebiete noch mit leidlichem Gewinn für die Produzenten ermöglichen.

Ob das immer so bleiben wird, ist eine andere Frage. Rückgehende Preise würden aber natürlich schwere Zeiten dem asiatischen Konkurrenten der europäischen Landwirthschaft bereiten.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Zufolge eines Beschlusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 ℳ für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen auszuschreiben, werden hiermit folgende Preise ausgesetzt:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben

ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten im Eisenbahnwesen

ein erster Preis von 3 000 M. und zwei Preise von je 1 500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Verbesserungen in der Bauart der Lokomotivkessel, insbesondere solche, durch welche ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes gute Ausnutzung des Brennstoffes, Verhütung des Funkenfluges, möglichst vollständige Rauchverzehrung und Verminderung der Unterhaltungskosten erzielt wird.

b) Eine Einrichtung, durch welche die Verbindung von Wagen mit selbstthätiger amerikanischer Kuppelung und solcher mit Vereinskuppelung sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.

c) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.

d) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.

e) Eine Einrichtung, welche zur Sicherung eines haltenden oder eines durch Hindernisse bedrohten Zuges auch bei ungünstiger Witterung, sowie bei Nacht besser wirkt, als die jetzt üblichen Knallsignale und Handsignale der Strecken- und Zugbediensteten.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Preisausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch hat der Preisausschuss das Recht, die in einer Gruppe nicht zur Vertheilung gelangenden Geldmittel auf andere Gruppen zu übertragen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit

vom 16. Juli 1891 bis 15. Juli 1899

fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.**

3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.

4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung oder ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Preisausschuss.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1899

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1898.
W. Schöneberger Ufer 1—4.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 627 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1896 (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 740 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 806 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Kuppelung der Wagen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 807 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Antrag auf Aenderung der die Gültigkeitsdauer der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte betreffenden Festsetzungen in § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 814 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten und des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend die Einreihung der Topfwagen unter die Kesselwagen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 816 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf alsbaldige Einführung der von der 1896er Vereinsversammlung beschlossenen zusätzlichen Bestimmungen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 833 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 3. d. Mts. zu Frankfurt a/M. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 863 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Protokoll des Unterausschusses zur Revision der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“, München, den 25./26. Februar d. J. (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Im Budgetausschuss des Reichstages stand am 17. d. Mts. der **Etat der Verwaltung der Reichseisenbahnen** zur Berathung. Das Ordinarium des Etats wurde nach den Vorschlägen der Regierung bewilligt. Abg. Galler brachte zur Sprache, dass Betriebssekretäre wegen Unterzeichnung einer Petition an den Reichstag, deren Fassung missfallen habe, in Strafe genommen worden seien. Der Reichstag habe die Pflicht, für diese Beamten einzutreten, damit ihre berechtigten Wünsche erfüllt werden, die dahin gehen, dass sie im Gehalt den Eisenbahnsekretären gleichgestellt werden, dass ihnen das Aufrücken in die höheren Gehaltsstufen der letzteren ermöglicht werde und dass diejenigen Betriebssekretäre, welche nach mindestens 25jähriger Dienstzeit noch nicht einmal das Gehalt der höchsten Stufe von 3 540 ℳ beziehen, am 1. k. Mts. in den Genuss derselben gebracht werden. Abg. Dr. Hammacher kündigte eine Resolution an, welche diesen Wünschen Rechnung tragen soll. Geheimer Oberregierungsrath Wackerzapp rechtfertigte die Disziplinarstrafe der Petenten. Sie hätten sich in einem Tone über die vorgesetzte Behörde geäussert, der strengste Rüge erforderte. Im Interesse der Disziplin habe die Bestrafung erfolgen müssen. In das Disziplinarverfahren einzugreifen stehe dem Reichstage nicht zu. Abg. v. Bennigsen trat dieser Auffassung vollständig bei.

— Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Februar d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im Februar 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 150,44 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Februar d. J.					
aus dem Personenverkehre	24 217 217	+ 2 436 388	601	+ 52	+ 9,47
aus dem Güterverkehre	74 152 036	— 13 925	1 807	+ 31	— 1,80
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1897 bis Ende Februar 1898					
aus dem Personenverkehre	332 879 844	+ 19 667 989	9 762	+ 392	+ 4,18
aus dem Güterverkehre	790 484 175	+ 36 618 762	22 773	+ 613	+ 2,77
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1898					
aus dem Personenverkehre	7 680 027	+ 685 321	1 287	+ 101	+ 8,52
aus dem Güterverkehre	19 330 107	— 56 489	3 192	— 44	— 1,36

— Die bei der Verhandlung des Reichstages über den Etat des Reichseisenbahnamts in Aussicht gestellte Vorlage, worin zur Erhöhung der **Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen** verschiedene Ergänzungen und Aenderungen der für das Eisenbahnwesen erlassenen allgemeinen Ordnungen, insbesondere der Betriebsordnung, beantragt werden, ist dem Bundesrath zugegangen.

— **Ausrüstung von Personenwagen IV. Klasse mit Handketten zum Festhalten.** Nachdem vor einiger Zeit von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ein Personenwagen IV. Klasse probeweise mit Handketten zum Festhalten für die in der Mitte des Wagens stehenden Reisenden ausgerüstet worden ist, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten nunmehr verschiedene preussische Eisenbahndirektionen beauftragt, je 50 Wagen IV. Klasse in gleicher Weise auszurüsten.

— Eine für die **Abwickelung der Gepäckbeförderung in Berlin** wesentliche Erleichterung ist neuerdings von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin geschaffen worden. Um den in Berlin ankommenden Reisenden die Möglichkeit zu geben, sich die Zuführung ihres Gepäcks unmittelbar in die Wohnungen, Hotels usw. zu sichern, so dass also Gepäckträger und Bahnhofsdroschken entbehrt werden können, hat die Eisenbahndirektion mit der Berliner Packetfahrtaktiengesellschaft folgende Einrichtung vereinbart:

Die Zuführung des auf Gepäckschein abgefertigten Gepäcks kann bereits auf der Fahrt nach Berlin bei dem Zugpersonal beantragt werden. Zu diesem Zwecke geben die Zugschaffner unentgeltliche Antragformulare aus, nach deren Ausfüllung die Gepäckscheine gegen Quittung abgenommen werden. Die Eisenbahnverwaltung veranlasst alsdann auf dem Berliner Eingangsbahnhofe die Aushändigung der Gepäckstücke der Reisenden an die Packetfahrtaktiengesellschaft, welche ihrerseits die Zuführung des Gepäcks in die Wohnungen, Hotels usw. derartig schnell besorgt, dass das in der Zeit von 7 Uhr Vormittags bis 7 Uhr Abends auf den Berliner Bahnhöfen eintreffende Gepäck regelmässig innerhalb zwei, längstens aber innerhalb drei Stunden sich im Besitz der Reisenden befindet. Das in der Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens in Berlin anlangende Gepäck wird spätestens bis 10 Uhr des nächsten Vormittags ausgeliefert. Diese Regelung ist für den ganzen Postbestellbezirk Berlin getroffen, der bekanntlich einen bedeutend grösseren Umfang hat, als die politische Grenze der Stadt. Nach den Vororten Charlottenburg, Friedenau, Friedrichsberg-Lichtenberg, Pankow-Schönhausen, Rixdorf, Schöneberg, Steglitz und Wilmersdorf erfolgt mit Ausnahme der Sonn- und Festtage täglich zweimalige Bestellung. An Sonntagen fällt für die Vororte die Nachmittagsbestellung aus.

Etwaiges Handgepäck, welches die Reisenden durch die Packetfahrt zugeführt wissen wollen, ist von ihnen unmittelbar bei den auf den vorgenannten Berliner Eingangsbahnhöfen eingerichteten Annahmestellen der Packetfahrt abzuliefern; in diesem Falle kann eine Vermittelung durch das Zugbegleitungspersonal nicht stattfinden. Wünschen Reisende umgekehrt ihre Gepäckstücke aus den Wohnungen, Hotels usw. nach den Berliner Bahnhöfen befördern zu lassen, so haben sie dies bei der Berliner Packetfahrtgesellschaft, Berlin S., Ritterstrasse 98/99 so rechtzeitig zu beantragen, dass die Karte mit der genauen Angabe der Wohnung, der Zahl und des ungefähren Gewichts der Gepäckstücke, des Abgangsbahnhofs und der Abfahrtszeit 5 Tagesstunden vor Abgang des Zuges in den Besitz der Gesellschaft gelangt. Als Tagesstunden gilt die Zeit von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends. Die Abholung des Gepäcks und seine Niederlegung bei der amtlichen Gepäckabfertigungsstelle des Abgangsbahnhofs erfolgt alsdann spätestens bis 2 Stunden vor Abgang des angegebenen Zuges. Bei Zügen, deren Abfahrtszeit zwischen 10 Uhr Nachts und 10 Uhr Morgens fällt, erfolgt die Abholung zwischen 6 und 8 Uhr Abends des vorhergehenden Tages.

Der Tarif für die Beförderung des Gepäcks von und nach den Bahnhöfen ist ein niedriger. Für die genaue Innehaltung ihrer vertraglichen Verpflichtungen hat die Packetfahrtaktiengesellschaft der Eisenbahnverwaltung ausreichende Sicherheit bestellt.

— Die Roheinnahme der **Dortmund-Enscheder Eisenbahn** für 1897 stellt sich auf 3 610 000 ℳ (gegen 3 363 000 ℳ im Vorjahre). Die Dividende ist vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung auf 7 % (gegen 6,5 % im Vorjahre) festgesetzt worden.

— In einer weiteren Sitzung des Petitionsausschusses des bayerischen Landtages wurde der Beschluss gefasst, noch fernere zur Berathung vorliegende Gesuche um **Erbauung von Lokalbahnen** (vergl. Nr. 20 S. 331 d. Ztg.) der königlichen Staatsregierung zur Würdigung zu empfehlen. Wie sehr man in Bayern seitens der Gemeinden und Eisenbahnkomitees die grosse Wohlthat derartiger Bahnen in allen Gauen empfindet und wie eifrig man deshalb überall bestrebt ist, solche baldmöglichst zu erlangen, geht aus der in dieser Sitzung seitens des Regierungsvertreters gemachten Aeusserung hervor, dass im ganzen nicht weniger als 127 Lokalbahnprojekte vorliegen, welche zum grössten Theile technisch wenigstens generell geprüft seien, während das Lokalbahngesetz vom Jahre 1896 nur 26 Linien enthalte, die in 4 Jahren gebaut werden sollen und es technisch und finanziell nicht ausführbar sein werde, eine grössere Zahl solcher Bahnen innerhalb des gedachten Zeitraums auszuführen.

— Nachdem in Bayern bereits in etwa 10 grösseren Bahnhöfen eigene Elektrizitätswerke bestehen, hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung beschlossen, auch für den **Bahnhof Augsburg** ein **Elektrizitätswerk** und eine elektrische Beleuchtungsanlage zu errichten, deren Kosten sich auf etwa 80 000 ℳ belaufen. Vollendet soll die Anlage Mitte Juli d. J. sein.

— Behufs Vermehrung ihres **Wagenmaterials** hat die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** die Anfertigung weiterer 5 Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse mit Postabtheil und 8 Lokalbahnstückgutwagen für im Laufe dieses Jahres zur Eröffnung gelangende neue Lokalbahnen im Kostenbetrage von etwa 75 000 ℳ in Bestellung gegeben.

— Nach dem Ausweise für den Monat Februar d. J. betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 072 790 ℳ, gegen 1 862 801 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres, d. i. 209 989 ℳ mehr im Februar d. J. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 414 260 ℳ (+ 38 376 ℳ) bei einer Frequenz von 684 015 Personen (+ 48 367). Aus dem Gütertransport wurden 1 235 859 ℳ (+ 113 329 ℳ) erzielt bei einer Beförderung von 428 859 610 kg (+ 40 016 860 kg).

— Der braunschweigische Landtag genehmigte den Staatsvertrag mit Preussen, betreffend den **Bahnbau Schandelah-Oebisfelde**, unter der Voraussetzung, dass zu dem vom braunschweigischen Staate geforderten Zuschuss von 176 000 ℳ und der Tragung der auf 200 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten von den Interessenten ein Zuschuss von 66 000 ℳ aufgebracht wird.

— Das herzoglich sächsische Staatsministerium in Gotha hat der Firma Kramer & Co. in Berlin die Erlaubniss ertheilt, generelle **Vorarbeiten für Bahnbauten mit elektrischem Betrieb im Herzogthum Gotha** vornehmen zu dürfen, und zwar für folgende Linien: Gotha-Waltershausen-Winterstein, Gotha-Friedrichroda, Gotha-Siebleben-Tuttleben-Friemar-Molschleben-Bienstädt-Töttelstädt und Gotha-Rennstädt-Goldbach. Da der Bau einer Vollbahn Gotha-Arnstadt wohl nicht zur Ausführung kommen dürfte, wird von den betheiligten Regierungen der Bau einer elektrischen Bahn, bei der der Betrieb einer Vollbahn gleichen soll, geplant. Unterhandlungen sind bereits im Gange, die bald zu einem günstigen Abschluss führen werden. Der Bahnbau Schleusingen-Ilmenau wird in einigen Wochen beginnen. Die Strecke soll normalspurig ausgebaut werden.

— Unter Mitwirkung der Dresdner Bank und des Bankhauses Born & Busse wurde am 18. d. Mts. mit einem Kapital von 12 000 000 ℳ die **kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft** konstituirt. Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin. Zum Vorstande wurde Herr Bruno Hiedemann aus Köln erwählt.

— In der auch von uns schon wiederholt berührten **Splügenfrage** schreibt die „Münchener Allgem. Ztg." unterm 19. d. Mts.: Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz ist unter Dach; sie kam zustande auf dem Boden des Kompromisses; abgesehen von aller Einseitigkeit kam man den berechtigten Verkehrsinteressen der verschiedenen Landestheile in weitgehender Weise, namentlich auch in Bezug auf internationale Verbindungen, entgegen; die Gotthardbahn wird verstaatlicht; zugleich übernimmt aber der Bund auch die Verpflichtung, den Simplon und einen ostschweizerischen Alpenpass zu bauen, sobald die erforderlichen Subventionen zugesichert sind.

Die Fragen des schweizerischen Bahnwesens sind aber auch für Deutschland von hohem Interesse. So möchten wir für Süddeutschland die Förderung von besseren Eisenbahnverbindungen mit Italien, namentlich mit Mailand und dem Golf von Genua hervorheben, die zwar auch nicht ausschliesslich Süddeutschland, sondern auch dem centralen Norden zugute kämen; ganz besonders aber doch Bayern und Württemberg, die sowohl vom Gotthard als vom Brenner nur auf Umwegen und daher theuer bedient werden. Die kürzeste Verbindung dieser Länder mit dem wichtigsten Handelsplatze Oberitaliens geht durch den Splügen und sind daher die Handelsinteressen derselben, ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem italienischen Markte eng verknüpft mit dem Zustandekommen dieser schon längst geplanten Alpenbahn. Diese letztere hat nun offenbar durch das jüngst angenommene Verstaatlichungsgesetz insofern bestimmtere Gestalt angenommen, als laut demselben der Splügen vom Bunde gebaut werden soll, falls die nöthigen Subventionen im Betrage von etwa 50 000 000 Frcs. aufgebracht werden. Darauf müssen nunmehr die Bestrebungen der Splügenfreunde innerhalb und ausserhalb der Schweiz gerichtet sei. Eine provi-

sorische Vertheilung auf die interessirten Staaten verlegt 25 000 000 auf Deutschland und die Schweiz und ebenso viel auf Italien (Staat, Provinzen, Städte und Eisenbahngesellschaften). Von den 25 auf Deutschland und die Schweiz entfallenden Millionen ist die letzterem Lande zutreffende Hälfte sozusagen gezeichnet. Es bleiben noch zu beschaffen die auf Deutschland und Italien entfallenden Quoten. Dass für Deutschland die Uebernahme von 12 500 000 Frcs. zu gunsten des Splügens eine Kleinigkeit wäre, liegt auf der Hand, und ebenso evident sind die Vortheile, die der bayerische und württembergische Import- und Exporthandel aus der Verwirklichung der Splügenbahn ziehen würde.

Dieselben gehen aus folgenden Zahlen hervor:

München-Mailand durch den Brenner	599 km
München-Mailand durch den Gotthard	670 „
München-Mailand durch den Splügen	534 „
Stuttgart-Mailand über Singen (Gotthard)	596 „
Stuttgart-Mailand über Singen (Splügen)	573 „
Stuttgart-Mailand über Friedrichshafen und durch den Splügen	531 „

Die Entfernung München-Mailand durch den Splügen ist um 65 km gegenüber Brenner usw., um 136 km kürzer gegenüber Gotthard, während Stuttgart-Mailand durch den Splügen über Singen um 23 km, über Friedrichshafen um 65 km abgekürzt würde gegenüber der Entfernung durch den Gotthard. Bei letzterer Angabe immerhin vorausgesetzt, dass Friedrichshafen-Lindau in der Folge auch noch ausgebaut werde, was ja unzweifelhaft geschehen würde, wenn die Splügenbahn zustande kommen sollte.

Wie sehr die Umstände auf eine energische Aktion zu gunsten des Splügens hindrängen, beweist ein neulicher Artikel in der „Wiener Reichswehr", der, anknüpfend an die Splügenbahnbestrebungen, den Interessenten an der Tauernbahn empfiehlt, „das Prävenire" zu spielen. Wir haben angedeutet, wie wir uns jene Aktion denken. „Die Gelegenheit ist günstig", so günstig, wie sie kaum wiederkehren wird. Mag sie benutzt werden! „Vigilantibus jura."

— An die in Nr. 11 d. Ztg. mitgetheilte Verfügung der Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen, betreffend die **Behandlung der Eisenbahnbediensteten,** knüpft die „Soziale Praxis" folgende beachtenswerthe Bemerkungen:

„Diese Verfügung stellt dem humanen Geiste in der Verwaltung, von der sie ausgeht, unstreitig ein ehrenvolles Zeugniss aus. Es wäre aber zu wünschen, dass man darin folgerichtig noch einen Schritt weiter ginge und nicht blos dem negativen Fernhalten jeder unnöthigen und schädlichen Schroffheit und Härte, sondern auch der positiven Fürsorge für das Wohlbefinden der Bediensteten grössere Aufmerksamkeit zuwendete. Auch in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung fehlt es bekanntlich nicht an anerkenneswerthen Bestrebungen, den berechtigten Ansprüchen und Bedürfnissen der Bediensteten, namentlich auch der unteren Beamten und Arbeiter, Genüge zu thun. Es sind in dieser Hinsicht im Vergleich zu früheren Zeiten schon sehr bemerkenswerthe Fortschritte zu verzeichnen. Die erst kürzlich neu herausgegebenen Vorschriften über die Dienstdauer und Ruhepausen des Eisenbahnbetriebspersonals sind augenscheinlich bemüht, der durchschnittlichen Leistungsfähigkeit wie dem Ruhebedürfniss des Personals unter Berücksichtigung der im einzelnen sehr verschiedenen dienstlichen Inanspruchnahme gleichermaassen Rechnung zu tragen. Auch die neuerlichen Vorschriften über die Fürsorge für das Personal in den Dienstpausen und in den dienstlichen Uebernachtungsräumen sowie, nicht zuletzt, die neuerdings eingetretenen oder noch bevorstehenden Erhöhungen seiner Bezüge (Gehälter und Löhne) sprechen dafür, dass das früher mehr theoretische Wohlwollen, das den Bediensteten von den oberen und obersten Stellen entgegengebracht wurde, sich mehr und mehr in die Praxis umzusetzen beginnt."

„Auch im ausserdienstlichen Leben macht sich diese erfreuliche Erscheinung bemerkbar. In verschiedenen Direktionsbezirken zeigt sich neuerdings, wohl infolge einer Anregung der leitenden Stelle, ein Zusammengehen zwischen den Beamten, von oben herab bis zu den untersten Stufen und den Arbeitern, das zu den schönsten Hoffnungen für die Zukunft berechtigt. Ein solches Zusammengehen wird unausbleiblich dazu führen, die verschiedenen Klassen der Bediensteten, ob hoch, ob niedrig, einander auch in rein menschlicher Beziehung näher zu bringen. Manches Vorurtheil wird dabei auf beiden Seiten allmählich schwinden. Beide Theile werden einander richtiger werthen und verstehen lernen. Das Vertrauen zu der Einsicht und dem Wohlwollen der Vorgesetzten, wie zu der richtigen Auffassung ihrer Pflichten und Rechte auf Seiten der Untergebenen wird zunehmen. Beide werden lernen, einander auch im Dienste mit mehr Freundlichkeit zu begegnen. Grössere Dienstfreudigkeit und Befriedigung auf beiden Seiten wird die natürliche Folge davon sein. Dem Ganzen aber, der Gesammtwirkung der Verwaltung, kann ein solches von gegenseitigem Vertrauen getragenes Einvernehmen nur von allergrösstem Nutzen sein. Auch unter dem Gesichtspunkt, dass, wie die in Leipzig erscheinenden „Deutschen Verkehrsblätter" zutreffend bemerken, durch allzu strenge Verfolgung allzu kleinlicher Sachen die Beamten (und auch die Arbeiter. D. Red.) kopfscheu und unsicher werden."

— Im 4. Vierteljahr 1897 haben 34 192 **Sachsengänger** beiderlei Geschlechts auf ihrer Rückkehr nach Oberschlesien oder der Provinz Posen die Stadt Breslau berührt.

— Neu ist die **Verladung von Schnee** auf der Eisenbahn **als Frachtgut.** An geschützten Stellen des höheren Vogelsberges im Grossherzogthum Hessen liegt Schnee in Massen, der von Giessener, Wetzlarer und Frankfurter Brauereien wagenweise angekauft und in deren Eismagazine verladen wird. Die Güterzüge der oberhessischen Bahnen führen — wie die „D. T.-Z." berichtet — täglich solche Schneeladungen mit sich.

— Unter der Spitzmarke **„Tschechisches im Deutschen Reich"** brachte die „Staatsbürgerzeitung" unterm 10. d. Mts. die Mittheilung, dass kürzlich einmal im Speisewagen des Morgens von Berlin nach Dresden und Wien verkehrenden Schnellzuges eine in tschechischer Sprache abgefasste Speisekarte ausgelegen hätte. Diese Mittheilung ist — wie die „Staatsbürgerzeitung" jetzt anscheinend auf Grund einer ihr von der internationalen Schlafwagengesellschaft (als der Eigenthümerin des fraglichen Wagens) zugegangenen Berichtigung erklärt — unrichtig. Die in den Wagen ausliegende ständige Speise- und Getränkekarte enthält nur deutschen Vordruck und ist niemals, auch nicht an dem in Frage kommenden Tage, durch eine fremdsprachige Karte ersetzt worden. Die „Staatsbürgerzeitung" stellt diesen Sachverhalt fest und erklärt, dass bei ihrer ersten Notiz insofern ein Irrthum untergelaufen sei, als nicht im Speisewagen tschechische Speisekarten ausgelegen hätten, sondern vielmehr „auf der fraglichen Strecke solche Karten an die Reisenden vertheilt und in die einzelnen Abtheile des D-Zuges hineingereicht worden seien. In wessen Auftrag dies geschehen sei, vermöge sie nicht anzugeben."

Diese Mittheilung kann nach unserer Ansicht kaum mehr Glaubwürdigkeit beanspruchen wie die ursprüngliche Notiz. Dass von den Bahnverwaltungen oder von den Beamten die Vertheilung der Karten ausgegangen sei, ist natürlich ausgeschlossen; es könnte sich also höchstens um das Privatvergnügen eines Reisenden handeln. Doch möchten wir auch das als unwahrscheinlich bezeichnen. Vermuthlich liegt der Geschichte nur die Thatsache zu Grunde, dass in irgend einem Abtheil des Zuges ein von einem Reisenden zurückgelassener tschechischer Zettel vorgefunden wurde und dass der Finder sich in recht unnöthiger Weise veranlasst sah, die „Staatsbürgerzeitung" auf diese sensationelle „Gefährdung des Deutschthums im D-Zuge" in der angegebenen Weise aufmerksam zu machen.

— Der z. Zt. etwa 14 000 Mitglieder zählende **Verein deutscher Lokomotivführer** hat den Ingenieur George Westinghouse in Anerkennung der Verdienste, die sich derselbe durch die Konstruktion seiner Eisenbahnbremse um das Verkehrswesen erworben hat, zu seinem Ehrenmitgliede ernannt.

— Aus dem Rechenschaftsberichte der Vorstandschaft des **bayerischen Verkehrsbeamtenvereins** für das abgelaufene Jahr 1897, dessen Mitgliederzahl sich auf ca. 5 700 beläuft und welcher seine nächste Generalversammlung am 21. und 22. April in Nürnberg abhält, ist als besonders wichtig hervorzuheben, dass dem Verein, dank der unermüdlichen Thätigkeit und Fürsorge der an der Spitze stehenden Mitglieder, es gelungen ist, sich ein eigenes Heim im Werthe von über 500 000 ℳ in München zu erwerben. Es ist dies für die Wittwen- und Waisenkasse von um so grösserem Vortheile, als — abgesehen von dem niedrigen Zinsfusse der Staats- und Kommunalpapiere — das Vereinsvermögen hierdurch sicher angelegt und keinen besonderen Schwankungen mehr ausgesetzt ist.

— Ein gewisser **Mangel an Betriebsmitteln** zeigt sich auch **bei den deutschen Seedampfschifffahrtsgesellschaften.** So musste nach ihrem neuesten Geschäftsbericht die Hamburg-amerikanische Packetfahrtaktiengesellschaft im Jahre 1897 für die Güterbeförderung nach Nordamerika nicht weniger als 157 fremde, meistens englische Dampfer zeitweilig in Dienst nehmen. Die Kosten der Befrachtung fremder Dampfer stellten sich infolge der grossen Nachfrage nach solchen Schiffsräumen schliesslich nicht unwesentlich höher als die Fracht, welche für den hauptsächlich beförderten Rohzucker zu erzielen war. Aus diesem Grunde war auch die vielfach verbreitete Annahme, dass der grosse Andrang von Frachtgütern in der ersten Hälfte des Jahres die Betriebsergebnisse der Gesellschaft besonders günstig beeinflusst habe, nicht zutreffend.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath Wilhelm Welker, hessisches Mitglied der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz ist zum Oberregierungsrath ernannt und dem hess. Oberbaurath Gustav Mayer der Charakter als Geheimer Oberbaurath verliehen worden. Der Oberregierungsrath Philipp Maschmann, hessisches Mitglied der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, ist in den Ruhestand getreten und der Regierungsrath Dr. Gustav Clemm, gleichfalls hessisches Mitglied der vorgenannten Eisenbahndirektion, aus dem Dienst geschieden. — Der bautechnische Hilfsarbeiter der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg, Oberbauinspektor Rieken, ist zum Baurath ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Die Redaktion des Entwurfs für das zwischen der Regierung und der **Südbahn** abzuschliessende Protokollarübereinkommen, betreffend die von der Gesellschaft in Verbindung mit der Aufnahme einer Investitionsanleihe geplante **Konversion der 5 % Silberprioritäten** ist — wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet — noch nicht beendigt. Nach Fertigstellung des Entwurfs dürfte möglicherweise noch eine Konferenz behufs endgültiger Feststellung des Textes stattfinden, worauf das Protokollarübereinkommen dem Finanz- und dem Eisenbahnminister zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Die vorgesehene Statutenänderung, durch welche die Verwaltung ermächtigt werden soll, die Aktientilgung statt durch Verloosung, durch börsenmässigen Rückkauf zu bewerkstelligen, wird insofern in dem Uebereinkommen berührt, als in demselben die Regierung zu dieser Statutenänderung ihre prinzipielle Zustimmung ertheilt. Der Vertrag wegen Verpachtung der Hotelanlagen in Abbazia an die Schlafwagengesellschaft wird voraussichtlich binnen kurzem unterzeichnet werden und dürfte mit dem 1. Juli in Wirksamkeit treten.

Nach Mittheilungen der „Neuen Freien Presse“ wurde in der letzten Sitzung des Verwaltungsraths der Südbahn ein Erlass des Eisenbahnministeriums verlesen, in welchem die Regierung von den auf den Staatsbahnen getroffenen Maassnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit (Regelung der Dienst- und Ruhezeit usw.) Mittheilung macht und die Südbahn auffordert, ähnliche Vorkehrungen auf ihren Linien zur Einführung zu bringen. Die Südbahn wird dieser Aufforderung dem Vernehmen nach Folge leisten und innerhalb des 3 jährigen Zeitraums, welcher auf den Staatsbahnen für die vollständige Durchführung der Reform ins Auge gefasst ist, die gleichen Maassregeln treffen. Die geplanten Vorkehrungen werden, wenn sie vollständig durchgeführt sein werden, einen bedeutenden Mehraufwand erfordern.

— **Verbesserung des Signalwesens.** Seitens der Staatsbahndirektion Villach wird seit kurzem ein hörbares, mechanisch in Thätigkeit zu setzendes Sicherheitssignal erprobt, welches in dem Augenblicke ertönt, in welchem die Lokomotive das Haltesignal überfahren hat. Durch dieselbe Vorrichtung wird die Bremse in Thätigkeit und der Zug zum Stillstand gebracht. Es bilden ausserdem andere Signale den Gegenstand der Prüfung und Erprobung im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen und ist zu hoffen, dass in nicht allzu ferner Zeit auch ein positiver Erfolg im Sinne einer Verbesserung des derzeitigen Signalwesens zu verzeichnen sein wird.

— Die Fahrtdauer des mit der künftigen Sommerfahrordnung auf den österreichischen Staatsbahnen zur Einführung gelangenden neuen **Luxuszugs von Wien nach Innsbruck** wird um ungefähr 2 Stunden gegenüber jener der bisherigen Schnellzüge abgekürzt werden.

— **Kleinbahnprojekt Trient - San Michele - Molina und San Michele - Male.** Der Beschluss des tiroler Landtages in Betreff des Projektes einer elektrischen Kleinbahn von Trient nach San Michele bezw. Lavis und von letzterem Punkte einerseits nach Molina, andererseits nach Male hat — wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ erfährt — in den Interessentenkreisen, namentlich in der Bevölkerung Trients, nicht geringe Erregung hervorgerufen. Indessen macht der Umstand, dass über eine elektrische Kleinbahn von der Ausdehnung der projektirten in Oesterreich noch keine verlässlichen Erfahrungen vorliegen, bei aller Anerkennung der zielbewussten Energie, mit welcher die Stadt Trient für die Verwirklichung dieser wirthschaftlich wichtigen Verbindung eintritt, die reservirte Haltung des tiroler Landtags immerhin erklärlich. Uebrigens wird durch den Beschluss des Landtags eine wesentliche Verzögerung in Bezug auf die Realisirung des Projekts nicht herbeigeführt, da, falls die Regierung auf Grund der zu pflegenden Erhebungen technischer und kommerzieller Natur dem Projekte der Trienter sich geneigt zeigen sollte, eine Verwirklichung desselben gewiss wird erfolgen können.

— Die Projektirungs- und Trassirungsarbeiten in betreff der **Vintschgaubahn** sind dem Vernehmen nach soweit gediehen, dass sie die Aufstellung eines allgemeinen Kostenüberschlages ermöglichen. Nachdem eine Verzinsung der sehr erheblichen Baukosten durch das Erträgniss der in Aussicht genommenen Bahn ausgeschlossen ist, werden sich die von ihr einzuleitenden Verhandlungen in der Richtung zu bewegen haben, dass die finanzielle Sicherstellung des Projektes durch entsprechende Beiträge der Interessenten erfolge. Das Land hat bekanntlich bereits einen Beitrag von 250 000 fl. durch Landtagsbeschluss zugesagt. Es kommt nun darauf an, in welchem Umfange die übrigen Interessenten, unter denen die Städte Bozen und Meran sowie die Bozen-Meraner Bahn in erster Reihe stehen, sich zu einer finanziellen Förderung des Projektes bereit erklären werden. Von dem Ergebnisse der bezüglichen Verhandlungen wird es abhängen, ob und in welchem Zeitpunkte die gesetzliche Sicherstellung der Vintschgaubahn in ernsten Betracht wird gezogen werden können.

— **Elektrische Bahnen in Prag.** Der Landesausschuss des Königreiches Böhmen hat dem Gesuche des Stadtrathes in Prag um Bewilligung zur Aufnahme eines Gemeindedarlehens von 3 000 000 fl. zum Zwecke der Errichtung einer elektrischen Centrale und elektrischer Bahnen Folge gegeben.

— Das österreichische Finanzministerium hat ein Regulativ über die Aufstellung von **Cigarrenverkaufsautomaten** erlassen. Danach kommt **auf Bahnhöfen** (Warteräumen, Korridoren, Bahnsteigen usw.) der Tabakverschleiss mittelst Automaten den finanzbehördlich im Einvernehmen mit den von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen bestellten Bahnhoftrafikanten zu. In Stationen, wo keine Trafiken bestehen, können mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung entweder die nächstgelegenen Tabaktrafiken oder aber Bahnbedienstete, welche sich eine Tabakverschleisslizenz erwirken, Tabakautomaten aufstellen.

— Das **Stiftungsvermögen des österreichischen Eisenbahnunterstützungsfonds**, welcher die Vertheilung von Unterstützungen an dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsberechtigte Eisenbahnbedienstete sowie an deren Wittwen und Waisen bezweckt, bestand Ende 1897 aus vinkulirten Werthpapieren im Nennbetrage von 236 400 fl. Aus dem Zinsenerträgnisse und einem Theile der Jahresbeiträge der Stiftung wurden im Jahre 1897 im Sinne des Stiftbriefes vom 31. Oktober 1874 und des Stiftbriefnachtrages vom 14. November 1894 Unterstützungen im Gesammtbetrage von 18 835 fl. an 690 Bittsteller durch das Kuratorium des Fonds ertheilt.

— Die **Donaudampfschifffahrtsgesellschaft** weist für 1897 ein Reinerträgniss von 1 018 939 fl. aus. Die Administration beschloss von der Forderung an den Pensionsfonds der Angestellten 150 000 fl. abzuschreiben, an die Staatsverwaltung im Sinne des Uebereinkommens vom 4. April 1892 eine Rückzahlung von 105 493 fl. zu leisten und der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 15 fl. für die Aktie mit 720 000 fl. sowie den Vortrag des Restes mit 43 445 fl. auf neue Rechnung vorzuschlagen. Der Reingewinn von 1 000 000 fl. ist um 360 000 fl. kleiner als der im Vorjahre erzielte. Das Jahr 1897 war für die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft ein wenig befriedigendes, da insbesondere die schlechte Ernte und die damit in Zusammenhang stehenden bedeutenden Minderverfrachtungen von Getreide das Frachtgeschäft des Unternehmens empfindlich trafen. Unter diesen Umständen, die zweifellos auch noch im ersten Halbjahr 1898 fortwirken werden, ist der Reingewinn von 1 000 000 fl. relativ hoch zu nennen und wohl nur durch Anwendung eines strengen Sparsystems zu erklären.

— Der ungarische Handelsminister hat einen für die Entwickelung der Hauptstadt wichtigen **Gesetzentwurf über die Konzessionirung einer von Budapest bis Promontor führenden elektrischen Vizinalbahn** dem Reichstage unterbreitet. Der Grund, dass die Konzession dieser Vizinalbahn in Form eines Spezialgesetzes dem Abgeordnetenhause vorgelegt worden, ist in dem Motivenberichte in sehr bemerkenswerther Weise dargelegt. Diese Vizinalbahn führt nämlich bis in das Gebiet der Hauptstadt. Der Gemeinderath vertritt nun den Standpunkt, dass eine Bahn, die das Territorium der Hauptstadt berührt, schon aus diesem Grunde als Strassenbahn zu betrachten sei; demzufolge stehe der Hauptstadt die Tarifhoheit, das Heimfallsrecht und die Mitwirkung bei der Konzessionirung zu. Die Regierung hingegen steht auf dem Standpunkte, dass von dem Gebiete der Hauptstadt das System der Vizinalbahnen nicht

ausgeschlossen sei, wenn das Verkehrsmittel nur sonst dem Charakter der Vizinalbahnen entspreche. In diesem Falle fällt die Tarifhoheit und das Heimfallsrecht in die Kompetenz des Staates. Auch entscheidet die Regierung bezüglich der Bedingungen der Strassenbenutzung, falls ein gütliches Uebereinkommen mit der Stadt nicht erzielt wird. So sehr nun die Regierung das Bewusstsein der Unanfechtbarkeit ihres Rechtsstandpunktes besitzt, so hat sie, wie der Motivenbericht der Vorlage sagt, damit die Legalität ihres Standpunktes nicht dem geringsten Zweifel unterliege, die Angelegenheit doch der Legislative unterbreitet. Neben dieser Linie Budapest-Promontor wird noch der Ausbau zweier anderer Linien, und zwar der Czinkotaer Untergrundbahn und einer Viaduktbahn auf der Hungariastrasse geplant. Die bezüglichen Gesetzentwürfe dürften schon demnächst dem Reichstag unterbreitet werden. Man erwartet von der Herstellung dieses Strassenbahnnetzes einen sehr wohlthätigen Einfluss auf die Bauthätigkeit in Budapest, welche einen neuerlichen Aufschwung der Hauptstadt herbeiführen könnte.

— **Verkehr auf den ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen und der von denselben verwalteten Privat- bezw. Vizinalbahnen wurden im Monate Februar d. J. 144 332 Wagenladungen zahlpflichtiger Frachten gegenüber 149 640 Wagen im Vorjahre, wie dies nach der beträchtlichen Abnahme des Getreide- und Mehlverkehrs auch nicht anders zu erwarten war, somit 5 308 Wagenladungen, d. h. um 3 % weniger aufgegeben. Da der Ausfall bei den Getreidesendungen allein 4 922 Wagen beträgt, so entfällt auf die übrigen Artikel noch eine kleine Steigerung des Verkehrs. Seit Beginn des Jahres wurden 9 073 Wagenladungen, d. h. 3 % weniger als im Vorjahre aufgegeben.

Massenavancement bei den ungarischen Staatsbahnen. 978 den 3 unteren Rangstufen angehörende Beamte der ungarischen Staatsbahnen wurden, vom 1. März d. J. gerechnet, in höhere Gehaltsklassen befördert, und zwar: 49 Beamte von der 2. Gehaltsklasse der 4. Rangstufe in die 1. Klasse von 1 300 fl. auf 1 400 fl., 97 von der 3. Klasse der 4. Rangstufe in die 2. Klasse von 1 200 fl. auf 1 300 fl., 87 von der 1. Klasse der 5. Rangstufe in die 3. Klasse der 4. Rangstufe von 1 100 fl. auf 1 200 fl., 264 von der 2. Klasse der 5. Rangstufe in die 1. Klasse von 1 000 fl. auf 1 100 fl., 232 von der 3. Klasse der 5. Rangstufe in die 2. Klasse von 900 fl. auf 1 000 fl., 441 von der 1. Klasse der 6. Rangstufe in die 3. Klasse der 5. Rangstufe von 800 fl. auf 900 fl., 37 von der 2. Klasse der 6. Rangstufe in die 1. Klasse von 700 fl. auf 800 fl., schliesslich 71 Beamte von der 3. Klasse der 6. Rangstufe in die 2. Klasse von 600 fl. auf 700 fl.

— **Lokalbahn Zólyom-Brézo-Breznó-Bánya-Tiszolcz.** Das ungarische Finanzministerium hat anlässlich der Konzessionirung der Strecke Breznó-Bánya-Tiszolcz, einer Fortsetzung der Linie Zólyom-Breznó-Bánya, zu Gunsten der Realisirung des Projektes eine in Jahresraten der Gesellschaft zu bezahlende Subvention von 300 000 fl. gewidmet, wofür die Bahn dem Staate bei dem Transporte des Eisenbahnmaterials gewisse Begünstigungen zusicherte und ihm auch einen Theil der Stammaktien überliess. Da die Bahn aber schon im November 1896, früher als beabsichtigt war, dem Verkehre übergeben wurde und seither ihren Verpflichtungen genügt, ordnete der ungarische Finanzminister an, dass der noch rückständige Theil des staatlichen Beitrages auf einmal ausgezahlt werde.

— Das gross angelegte Projekt der ungarischen Kreditbank, eine **neue Eisenbahnverbindung von Budapest nach Sarajevo** herzustellen, ist derart aufgestellt, dass Fünfkirchen bei Seite liegen bliebe und die Bahn nur entlang des südlichen Theiles des Baranyaer Komitates nach Slavonien und von dort aus nach Bosnien gelangen würde, während bisher Fünfkirchen die ungarische Hauptstation des ungarisch-bosnischen Verkehres bildete. Die Wahl der Trasse veranlasste das Munizipium sowie die Handels- und Gewerbekammer von Fünfkirchen, vereint gegen die Richtung der projektirten Bahn Stellung zu nehmen und den Wunsch zu verwirklichen zu trachten, dass auch fernerhin Fünfkirchen eine Hauptstation der neuen Eisenbahnverbindung Budapest-Sarajevo bleibe. Der derzeit von der Kreditbank in Aussicht genommenen Trasse zufolge würde die kombinirte neue Bahn mit Benutzung der Theilstrecke Budapest-Sárbogárd der ehemaligen Budapest-Fünfkirchener Bahn von dort aus nach Szegzárd und auf der im Vorjahre gebauten Vizinalbahn nach Báttaszék weiter führen und von da aus der eigentliche Neubau der Bahn nach Mohács-Monostor beginnen, von wo die weitere Fahrt auf der Staatsbahn nach Essegg erfolgt. Von Essegg wird dann der Bahnbau nach Djakovár-Vrpolje-Samac, von dort nach Doboj-Sarajevo fortgesetzt. Es ist das eine ziemlich gerade Linie, bei welcher es jedoch ganz bedeutende technische Schwierigkeiten zu bekämpfen gibt, da eine Anzahl in der Richtung Ost-West streichender Hügelzüge zu durchqueren ist. Die Generalversammlung von Fünfkirchen beschloss, eine Abordnung an den Handelsminister zu entsenden, um diesen auf die enormen Nachtheile aufmerksam zu machen, welche die Stadt durch eine Ablenkung dieser Bahn erfahren würde, andererseits darauf hinzuweisen, dass durch die Fortsetzung der Bahnstrecke von Báttaszék nach Fünfkirchen und von hier mit Benutzung der Staatsbahn nach Essegg insgesammt nur ein Umweg von weniger als 50 km gemacht wird, was bei der Bedeutung Fünfkirchens an der Grenze Ungarns und dem Umfange dieses Eisenbahnprojektes nicht allzu schwer in die Waagschale fällt. Ueber denselben Gegenstand berieth eine zahlreich besuchte Versammlung in Mohács. In derselben wurde einhellig die Resolution gefasst, der gegnerischen Haltung, welche Fünfkirchen gegenüber der projektirten Führung der Bahn über Mohács einnimmt, in energischer Weise Stellung zu nehmen und in Wahrung der legitimen Interessen der von Natur aus zu einem südlichen Handelsemporium prädestinirten Stadt Mohács alles anzuwenden, damit das ursprüngliche Projekt realisirt werde. Aus der Mitte der Versammlung wurde eine Deputation gewählt, welche die berechtigten Wünsche der Stadt Mohács dem Handelsminister zum Ausdruck bringen soll. Dieser Aktion werden sich auch die berufenen Faktoren der slavonischen Landeshauptstadt Essegg anschliessen.

— Die Interessenten des Komitates Szatmár haben den Bau der von der Station Szatmár der Linien Szatmár-Nagy-Bánya und Debreczin-Királyhaza der ungarischen Staatsbahnen aus projektirten schmalspurigen **Lokalbahn Szatmár-Erdöd** beschlossen. Die Baukosten dieser mehrere bedeutende Industrieetablissements, darunter Dampfsägewerke, berührenden, 28,6 km langen als Lokalbahn zu erbauenden und als solche zu betreibenden Linie sind mit 820 000 fl., d. i. 28 601 fl. für das Kilometer bemessen. Die Wahl der Schmalspur erfolgte mit Rücksicht auf die schwierigen Terrainverhältnisse.

— **Ungarns Verkehr mit Triest.** Die dem Berichte des landesstatistischen Kontrolamtes entnommenen offiziellen Daten liefern den Nachweis über den durch Eisenbahnen vermittelten lebhaften Verkehr, welchen Ungarn mit dem österreichischen Seeemporium unterhält, das gleichzeitig einen wichtigen Konsum- und Vermittelungsplatz für eine Anzahl ungarischer Produkte und Fabrikate bildet und im Vergleiche zwischen den beiden Jahren 1896 und 1897 in den meisten Positionen eine allerdings nicht sehr erhebliche Zunahme zu Gunsten des letzteren zeigt. Laut der vorliegenden statistischen Ausweise wurden von den folgenden hier in Betracht fallenden Artikeln in den letzten 2 Jahren auf dem Landwege nach Triest überhaupt zugeführt:

	1897	1896
	Metercentner	
Alkohol und Sprit	130 480	123 460
Holzkohle	178 910	174 010
Papier und Papierwaaren	291 975	285 770
Kleie	25 900	43 870
Mehl	351 280	382 555
Obst, gedörrt	18 550	16 130
Hafer	30 230	42 840
Weizen	125 980	298 590
Gerste	17 315	16 680
Nutz-, Bau- und Werkholz	1 668 250	1 564 080
Fassdauben	81 600	78 740
Hülsenfrüchte	108 560	100 540
Malz	12 850	12 710
Reis	19 280	11 150
Sämereien	14 240	9 930
Soda	17 150	17 200
Zucker aller Art	1 266 170	1 292 390
	Stück	
Ochsen, Stiere und Kühe	19 450	19 010
Schweine	8 045	7 950
Pferde	1 900	2 800

Die Abnahme der Ziffer der letzten Post ist dadurch motivirt, dass der Bedarf an Truppenpferden für Serbien, Bulgarien und die Türkei im Kriegsjahre 1897 ein abnorm starker war und Lieferungen für Griechenland auf dem Seewege über Fiume instradirt wurden, Faktoren, welche die Exportfähigkeit Ungarns nahezu vollauf in Anspruch nahmen.

— **Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Oedenburg und Umgebung.** Der ungarische Handelsminister hat der von Seiten des Munizipalausschusses der königlichen Freistadt Sopron (Oedenburg) ertheilten Konzession zum Baue und Betriebe einer Strassenbahn mit elektrischem Motor im Bereiche der Stadt die Sanktion ertheilt. Das in 2 Schienensträngen vom Bahnhofe der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt und vom Südbahnhofe ausgehende Strassenbahnnetz führt nach Verzweigung im Bereiche entsprechender innerstädtischer Strassen-

züge auch in das Extravillan zu den Sommerfrischen. Bemerkenswerth ist, dass der die Dynamos in Bewegung setzende elektrische Strom von der 80 km von Sopron entfernten Centralstromerzeugungsstation Ikervár zugeleitet wird, deren Maschinen von der Wasserkraft des Raabflusses durch Vermittelung von Turbinenwerken betrieben werden. Abgesehen davon, dass ausser der Soproner Strassenbahn auch jene der Stadt Szombathely (Steinamanger) auf eine Entfernung von 30 km von Ikervár aus elektrisch betrieben wird, ist der vorhandene Kraftüberschuss noch so bedeutend, dass in der Nachbarschaft gelegene Fabriken damit gespeist und eine Anzahl grösserer und kleinerer Ortschaften von dort aus elektrisch beleuchtet werden.

Rumänien.

— Für den Ausbau der Strecke **Galatz-Berlad** fordert der rumänische Bautenminister 9 600 000 Frcs. Der Haupttheil der Kosten entfällt auf einen Tunnel von 400 km Länge.

Vereins-Ausland.

— Wie die „Ind. belge“ meldet, baut der belgische Staat eine neue **Eisenbahnlinie Aachen-Löwen**, wodurch die bisherige Bahnverbindung aus Preussen über Lüttich um eine Stunde abgekürzt wird.

— Auf Veranlassung des „Eisenbahnerverbandes“ hat der schweizerische Bundesrath in eine **Abänderung des Ruhetagsgesetzes** von 1890 gewilligt und Verbesserungen beschlossen, die allerdings dem genannten Verbande nicht genügen. Danach soll fortan die tägliche Maximalarbeitszeit von 12 auf 11 Stunden herabgesetzt werden, während die Eisenbahner den Zehnstundentag verlangten; die Vorlage ermächtigt jedoch den Bundesrath, unter besonderen Verhältnissen eine weitere Herabsetzung der Dienstdauer von der Bundesversammlung zu verlangen. Die Dauer der Dienstbereitschaft darf für das Lokomotiv- und Zugpersonal 14 Stunden, für Streckenwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal, sofern die Amtswohnungen in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle angewiesen sind, 16 Stunden, und bei Fehlen solcher Wohnungen 15 Stunden nicht übersteigen. Frauen dürfen im Nachtdienst (10 Uhr Abends bis 4 Uhr Morgens) nicht Verwendung finden. Die Ruhetage müssen volle 24 Stunden umfassen und um mindestens 6 Stunden verlängert werden, wenn ihnen nicht unmittelbar oder kurz vorher eine Pause vorhergegangen ist.

— Im bulgarischen Handelsministerium werden Vorbereitungen getroffen, um den Bau der wichtigen Eisenbahnlinie Radomir-Küstendil-Kumanowo, welche eine **direkte Verbindung zwischen Sofia und Salonich** herstellen soll, im öffentlichen Submissionswege demnächst zu vergeben. Zwischen der bulgarischen Regierung und der Gesellschaft der Orientbahnen (früher Hirsch) finden Unterhandlungen statt wegen Verpachtung der der letzteren gehörenden beiden Linien Sarambay-Philippopel Tirnowo-Seymen und Nova Zagora-Jamboli an die bulgarische Regierung. Wenn ein Arrangement zustande kommt, so wird der Bau der Parallelbahn Sarambay-Philippopel-Nova Zagora eingestellt werden. Inzwischen soll sich der Verwaltungsrath der Orientbahnen bereit erklärt haben, die fraglichen Linien der bulgarischen Regierung zu verpachten, wenn die türkische Regierung ihre Zustimmung ertheilt.

— Nach Annahme der Pariser Polizei arbeiten die **französischen Anarchisten** nicht mehr mit Bomben, sondern mit **Eisenbahnunfällen**, die ohnehin leichter zu veranstalten sind. Denn es genügt dazu als Werkzeug ein Schraubenzieher und allenfalls eine als Hebel dienende Stange. Mit diesen einfachen Hilfsmitteln lassen sich die Laschen losschrauben und die Schienen von den Schwellen rücken, um einen Zug zum Entgleisen zu bringen. Die Arbeit kann rasch gethan werden und die Entdeckung ist unwahrscheinlich, wenn der Anarchist Streckenarbeiter ist oder zu sein scheint. Die Polizei bezweifelt nicht, wie sich die „V. Ztg.“ schreiben lässt, dass die beiden Unfälle, die rasch hintereinander auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn stattfanden und nur fast durch ein Wunder keine Menschenleben kosteten, durch Anarchisten herbeigeführt wurden. Wenn sich die Annahme der Pariser Polizei bestätigen sollte, so würden die französischen Eisenbahnverwaltungen mit einer nicht geringen Gefahr zu kämpfen haben.

— Nach dem Geschäftsbericht der **kanadischen Pacificeisenbahngesellschaft** betrugen die Roheinnahmen 24 049 534 (im Vorjahre 20 681 596) D., die Betriebsausgaben 13 745 758 (12 574 015) D. demnach der Betriebsüberschuss 10 303 776 (8 107 581) D. Die Verkehrssteigerung sei — wie der Bericht besagt — hauptsächlich zurückzuführen auf die Entwickelung der Bergwerksindustrie in Britisch-Columbia. Eine Reihe neuer Linien sei im Bau begriffen und theilweise fast vollendet. Das Bahnnetz befinde sich in sehr befriedigendem Zustand, Unglücksfälle hätten im Berichtsjahre nicht stattgefunden. 247 Meilen der Hauptlinie wurden mit Doppelschienen belegt. Die unvorhergesehene Verkehrssteigerung machte bedeutende Ausgaben an Wagen, Bahnhofsanlagen usw. nöthig, deren nachträgliche Genehmigung beantragt werden wird. Die Landverkäufe liefern steigende Gewinne.

— Behufs schleuniger Herstellung einer bequemen **Strasse nach dem Goldlande Klondyke** hat die kanadische Regierung zwei kanadischen Unternehmern durch einen derzeit im Parlament der Kolonie zur Berathung stehenden Vertrag auf 5 Jahre die ausschliessliche Berechtigung ertheilt, von dem schiffbaren, vor seiner Mündung in den stillen Ozean den schmalen Südzipfel Alaskas durchschneidenden Stikinefluss aus (auf unbestritten kanadischem Gebiet) eine etwa 150 englische Meilen (240 km) lange schmalspurige Eisenbahn nach dem bereits zum Yukonwassergebiet gehörigen Teslinsee zu bauen und von da ab während der 5 eisfreien Monate (15. Mai bis 20. Oktober) einen Dampfschiffsverkehr nach Dawson am Yukon zu betreiben. Die Unternehmer sind, wie der „N. A. Z.“ mitgetheilt wird, verpflichtet, schon bis zum 10. d. Mts. einen Schlittenweg von der Mündung des Stikineflusses nach dem Teslinsee anzulegen und die Eisenbahn spätestens bis zum 1. September d. J. betriebsfähig herzustellen. Es ist ihnen die spätere Fortsetzung der Bahn nordwestlich nach der Stadt Dawson und südlich nach einem Hafen des stillen Ozeans oder einem Punkte der kanadischen Pacificbahn, zu der die Unternehmer Beziehungen haben, vorbehalten; ebenso die Anlage einer kürzeren Bahn von der etwa 2 Breitengrade nördlich der Stikinemündung beginnenden, Lynnkanal genannten Ausbuchtung des stillen Ozeans über den äusserst beschwerlichen Chilkapass. Die Personen- und Frachtpreise werden durch die kanadische Regierung festgestellt. Die Unternehmer der „kanadischen Yukoneisenbahn“ haben als Sicherheit für die Ausführung des Vertrages 250 000 D. zu hinterlegen; sie erhalten keine baare Staatsbeihilfe, dagegen sind ihnen für jede Meile Bahnstrecke je 25 000 Acker, oder zusammen etwa 1 500 000 ha, das ist etwa 4,68 % des gesammten Yukonterritoriums, in Abschnitten, zugesagt worden. Von der Goldausbeute daraus haben sie, statt 10 %, nur 1 % an die Regierung zu zahlen. Von kanadischer Seite wird die Benutzung der kanadisch-pacifischen Eisenbahn von Quebeck bis Vancouver am stillen Ozean empfohlen. An letztgenanntem Ort seien alle Vorkehrungen für Ausrüstung und Weiterbeförderung der Goldsucher getroffen. Die Kosten der Reise von Europa nach dem Goldlande und der Ausrüstung mit Kleidern, Werkzeugen, Booten und Lebensmitteln werden auf mindestens 4 000 ℳ angegeben.

Allgemeines.

— **Verabschiedete Offiziere im äusseren Eisenbahndienst.** In einem Berliner Blatt („Tägliche Rundschau“) wurde unlängst, wie auch an dieser Stelle gemeldet, die Besetzung der Stellen von Stationsvorstehern I. Klasse mit früh verabschiedeten Offizieren in Anregung gebracht. Ein Kenner des Eisenbahndienstes wendet sich nunmehr in demselben Blatte gegen diese Anregung und knüpft an seine Bedenken eine Reihe beachtenswerther Bemerkungen:

„Es erscheint mir zunächst taktisch nicht ganz glücklich, sich auf eine Institution — die Militärpostämter — zu berufen, welche bereits vielfach der Gegenstand von Anfeindungen gewesen ist, unter denen die schwerwiegendste, zugleich aber auch naheliegendste sein dürfte, dass es sich bei diesen Aemtern vornehmlich um Repräsentationsstellungen handle. Erreichen doch Postfachmänner den gleichen Rang erst nach langjähriger Dienstzeit und Ablegung schwieriger Examina, übernehmen dann aber die Leitung von Aemtern grösseren Verkehrsumfangs. Im Betriebsdienste der Eisenbahnen mit seiner ungleich grösseren Verantwortung für Material und Menschenleben erscheinen Repräsentationsstellungen aber nicht wohl angebracht. Auch würde diese eine Benachtheiligung berechtigter Interessen in sich schliessende Neuerung mit den heutigen Anschauungen in striktem Widerspruch stehen. Es darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass fragliche Stellungen zugleich als Auszeichnung für verdiente Beamte und als ein Aufmunterungsmittel für den im Betriebsdienste unerlässlichen grossen Diensteifer dringend erforderlich sind und deshalb eher noch vermehrt werden sollten, anstatt für die durch ihre Dienstleistungen dazu Berechtigten beschränkt zu werden. Der Herr Einsender meint ferner auf Grund seiner Kenntniss der Verhältnisse, dass eine sechsmonatliche Probezeit ausreichen dürfte, um alles das zu erlernen, was

ein Stationsvorsteher I. Klasse wissen muss. Indem ich glaube, meine diesbezüglichen Kenntnisse mit denen des Herrn Einsenders gleichsetzen zu dürfen, stelle ich die Behauptung auf, dass er das für die laufenden Dienstgeschäfte eines Stationsvorstehers I. Klasse Erforderliche sich vielleicht in noch kürzerer Zeit aneignen könnte, d. h. unter die ihm von geschäftsgewandten Untergebenen vorgelegten Entwürfe seinen Namen zu setzen. Sicherlich aber würde er nicht in der Lage sein, auch — um die Worte der Prüfungsordnung zu gebrauchen — unter aussergewöhnlichen und schwierigen Verhältnissen, wie sie im Betriebe zu jeder Stunde eintreten können, seinen Obliegenheiten nachzukommen. Diese Fähigkeit muss den mit einer wissenschaftlichen Vorbildung eintretenden Supernumeraren selbst nach einer mehrjährigen Ausbildung und daranschliessenden praktischen Thätigkeit noch abgesprochen werden, da sie lediglich ein Ergebniss der Erfahrung ist. Der betreffende Stationsvorsteher I. Klasse würde also in eine bedenkliche Abhängkeit von seinen Untergebenen gerathen und so durch sie beeinflusst, eher subjektiv urtheilen, als objektiv für sie eintreten können. Von den Kundigen wird ferner ohne weiteres zugegeben werden müssen, dass eine sechsmonatliche Ausbildungszeit unzweifelhaft nicht genügen wird, um den Posten eines Stationsvorstehers II. Klasse, beispielsweise auf einer Station mit vereinigtem Dienst, wahrzunehmen. Einem Beamten eine höhere Stellung zu verleihen, weil er der Fähigkeiten ermangelt, die entsprechende niedere auszufüllen, erscheint aber nicht logisch. Als verfehlt muss auch die Bezugnahme auf die vielgeschmähten Assessoren bezeichnet werden, da diese Beamten für die ihnen obliegenden Geschäfte des administrativen Dienstes recht schätzenswerthe Vorkenntnisse mitbringen, mit der von bau- bezw. maschinentechnischen Dezernenten wahrzunehmenden Betriebsleitung aber nicht befasst werden.

Thatsächlich sind die Bedingungen für die etatsmässige Anstellung im Staatseisenbahndienst den Offizieren so ausserordentlich günstig, dass sie bei Bezug von Gehalt und Pension, worin sie ebenfalls ehemaligen Unteroffiziren gegenüber im Vortheil sind, recht wohl die einzelnen Vorstufen durchlaufen und darin die nöthigen Kenntnisse sammeln können, um in die angestrebten Stellen mit Fug und Recht einzurücken. Auch erscheint es würdiger, unter Ausnutzung der höheren geistigen Reife bei Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen die Minderbefähigten auszustechen und schliesslich ausser Konkurrenz zu setzen. Sollte aber der Herr Einsender meinen, dass es der Würde eines früheren Offiziers nicht entspreche, den von mir vorgeschlagenen Bildungsgang durchzumachen, so möge er doch bedenken, dass einerseits sein früherer Rang ihm immer eine gewisse gesellschaftliche Stellung wahrt, andererseits jeder Bewerber mit den Annehmlichkeiten auch die Dornen eines Amtes in den Kauf nehmen muss. Im übrigen betone ich, dass die Worte der Anerkennung, welche v. Massow in seinem trefflichen Buche „Reform oder Revolution“ dem mittleren Beamtenstande im allgemeinen widmet, auf die Eisenbahnbetriebsbeamten im besonderen zutreffen.

Anerkennenswerth ist der Gedanke, die zwischen den oberen und mittleren Beamten gähnende grosse Kluft auszufüllen; dahingestellt möge aber bleiben, ob dieser Zweck durch die vorzugsweise Anstellung verabschiedeter Offiziere als Stationsvorsteher I. Klasse erreicht wird. Die Nothwendigkeit endlich, den Vorstehern grösser Stationen eine gewisse gesellschaftliche Stellung zu wahren, sowie dem Publikum gegenüber von den Beamten ein taktvolles Benehmen beobachtet zu wissen, ist von der Staatseisenbahnverwaltung bereits erkannt worden und hat zu der Anordnung geführt, geeignete ehemalige Supernumerare, vornehmlich solche, welche die Qualifikation zum Reserveoffizier besitzen, in den Stationsdienst zu überführen und bei der Besetzung der Stationsvorsteherstellen I. Klasse in erster Linie zu berücksichtigen; selbstverständlich erfolgt das Aufrücken dieser Beamten von Stufe zu Stufe.“

— Gegen die **Durchgangswagen der D-Züge** sucht Prof. Dr. Fränkel von der Universität Halle in der „Hygien. Rundschau“ allerlei Bemängelungen zu begründen, die an dieser Stelle Raum finden mögen, obwohl sie in mancher Beziehung sehr über das Ziel hinausschiessen dürften.

Namentlich wendet sich Professor Fränkel gegen die z. Zt. bestehende Art der Heizung in den D-Zügen und meint, man könnte fast glauben, dass die Eisenbahnverwaltung s. Zt. einen Preis auf besonders unzweckmässiges Verfahren ausgesetzt und dieses dann eingeführt hätte. Vor allem veranlasse das System eine ganz ungleichmässige Erwärmung und rufe in den einzelnen Wagen die grössten Temperaturverschiedenheiten hervor. Diejenigen Abtheile, welche der Eintrittshalle des Dampfrohrs am nächsten liegen, hätten ein tropisches, die folgenden ein gemässigtes, die letzten ein arktisches Klima. Ein eigener, den Reisenden zugänglicher Regler für jedes Abtheil, wie ihn die alten Wagen haben und wie ihn z. B. auch bei den sächsischen Linien die D-Wagen besitzen, würde diese Uebelstände bald beseitigen. Auch würde es sich wohl empfehlen, in den Abtheilen Apparate (z. B. die von Bruno Griep in Hamburg verfertigten) zur Befeuchtung der Luft anzubringen. Professor Fränkel habe mit dem Lambrecht'schen Hygrometer wiederholt in den Wagen eine relative Feuchtigkeit von nur 15—20 % festgestellt, und man werde nicht bezweifeln wollen, dass damit die untere zulässige Grenze weit überschritten sei. Der nächste und wesentlichste Einwand, den Professor Fränkel geltend macht, richtet sich gegen die allzu geringe Breite des Seitenganges in den D-Wagen. Wenn sich die Fahrgäste mit ihrem Handgepäck beim Ein- und Aussteigen auf den Stationen in drangvoll fürchterlicher Enge an einander vorbeischieben, erhalte man eine schwache Vorahnung von den Zuständen, die sich entwickeln würden und entwickeln müssten, wenn einmal im Falle der Noth, z. B. nach einem Zusammenstoss oder bei einem Brande des Wagens eine möglichst rasche Entleerung desselben statthaben sollte und die Reisenden auf die hohle Gasse angewiesen sind, die den alleinigen Ausgang darstellt. Professor Fränkel hat mit der Uhr in der Hand beobachtet, dass etwa 3 Minuten verstreichen, ehe alle Passagiere eines vollbesetzten D-Wagens ihn an der Endstation verlassen haben, während sich dies Geschäft bei einem der alten Abtheilwagen in höchstens dem vierten Theil der Zeit abwickelt. Diese Thatsache bedeute zweifellos eine erhebliche Gefahr für Sicherheit, Gesundheit und Leben der Reisenden, der man aber verhältnissmässig leicht durch Anbringung von Noththüren abhelfen könnte, die vom Seitengang unmittelbar nach aussen führen. Dieser Vorschlag stosse allerdings auf konstruktive Schwierigkeiten; aber in französischen Durchgangswagen habe Professor Fränkel solche Noththüren kennen gelernt, die nur an der Innenseite mit Griff und Riegel versehen waren, also nach aussen nicht hervorragten und zudem durch eine leichte Sicherung für den gewöhnlichen Gebrauch gesperrt waren.

— Die **Anwendung von Fahrrädern im Eisenbahndienste** für Zwecke der Streckenbesichtigung ist seit längerer Zeit bekannt und findet mehr und mehr Verbreitung. Neu dürfte der Vorschlag sein, ein Fahrrad jedem Zuge beizugeben, um beim Liegenbleiben desselben auf freier Strecke thunlichst schnell eine benachbarte Station von dem Vorgefallenen in Kenntniss setzen und Hilfe herbeischaffen zu können. Der Franzose Chaudun hat in Ausführung dieses Gedankens, wie das „Journal des transports“ mittheilt, ein Dreirad gebaut, welches mit geringem Gewicht den Vorzug verbindet, in gewissem Maasse sich zusammenlegen zu lassen, damit es bequem in dem Packwagen untergebracht werden kann. Das Gewicht beträgt 35 bis 40 kg, gestattet also die schleunige und mühelose Entfernung des Gefährtes aus dem Gleis. Im zusammengelegten Zustande nimmt es einen Raum von 60 cm Breite und 2,10 m Länge bei der üblichen Höhe von etwa 1 m ein. Die Herstellung des betriebsfähigen Zustandes erfolgt mit grösster Leichtigkeit und Schnelligkeit. Der Preis für das Stück soll 460 Frcs. betragen.

Uebrigens wendet man auch in Amerika dem Bau von Fahrrädern für Eisenbahnzwecke seit langer Zeit erhöhte Aufmerksamkeit zu. Besonders leichte Vierräder (27,2 kg) stellt die Railway Cycle Company nach den Angaben von Tecter her. Das verhältnissmässig sehr geringe Gewicht wird durch geschickte Anwendung von Dreiecksverbindungen in dem Rahmen des Fahrzeuges und durch sonstige wohldurchdachte Einrichtungen erzielt. Die Uebertragung der an den Pedalen entwickelten Kraft auf die Hinterachse geschieht in üblicher Weise durch Kettenräder und Kette, das Uebersetzungsverhältniss ist aber veränderlich, damit den mit den Neigungen der Bahn stark wechselnden Ansprüchen an die Kraftleistung des Fahrers Rechnung getragen werden kann.

— Am 15. d. Mts. starb in England einer der bedeutendsten Bahnbrecher auf metallurgischem Gebiet, Sir **Henry Bessemer**, ein erfinderisches Genie, dem die jetzige Eisen- und Stahlindustrie zum grossen Theil ihren Aufschwung verdankt. Ist es doch nicht zum Geringsten ihm zu danken, wenn es möglich wurde, in wenigen Jahrzehnten den Erdball mit einem weitverzweigten Eisenbahnnetz zu umspannen, und das gesammte Eisengewerbe zu hoher Blüthe zu bringen. Es ist ausgerechnet worden, dass Europa und Amerika täglich 34 000 t Bessemerstahl im Werthe von mehr als 5 000 000 ℳ erzeugen, zu deren Fortschaffung 3 400 Eisenbahnwagen erforderlich sein würden. Der Gesammtwerth der im Laufe eines Jahres erzeugten Stahlmengen stellt also einen Geldbetrag von 1,2 bis 2 Milliarden Mark dar. Bessemer wurde 1813 zu Charlton in der Grafschaft Herfortshire geboren. Er entpuppte sich sehr bald als ein hervorragend erfinderisches Talent, dem freilich nicht immer ungetheilter Erfolg beschieden war. Zunächst erfand er einen Goldanstrich. Später beschäftigte er sich mit Verbesserungen in der Herstellung von Geschossen, suchte hierfür geeignete Metallmischungen und dies führte ihn zur Hauptaufgabe seines Lebens, die darin bestand, flüssiges Roheisen durch hindurchgepresste Luft in Stahl umzuwandeln. Er legte die Idee vor

der Britischen Association des Näheren dar, fand aber keinerlei Anerkennung. Praktische Versuche schlugen fehl und niemand wollte sich mit der Sache befassen. Auch nachdem Bessemer sein Verfahren verbessert, wurde es nicht anders und schliesslich entschied er sich, eine eigene Stahlfabrik zu begründen. Jetzt wandte sich das Blatt; Bessemer erzielte solche Erfolge, dass die Hüttenbesitzer das Gefährliche seines Wettbewerbs erkannten und jetzt für theures Geld das Recht, nach seinem Verfahren zu arbeiten, erkauften. Allein an Patentgebühren hat Bessemer an 20 000 000 ℳ. erworben.

Andere Erfindungen wollten Bessemer weniger glücken. Der Gedanke, die Seereisenden dem Einfluss der Seekrankheit zu entziehen, der viele Erfinder beschäftigt hat, veranlasste ihn, ein Schiff mit entsprechend aufgehängten Aufenthaltsräumen für die Reisenden auszurüsten, aber er erzielte keinen Erfolg. In der späteren Lebenszeit beschäftigte ihn die Herstellung eines Riesenfernrohrs.

Bessemer war bis ins höchste Alter körperlich rüstig, geistig frisch und nahm mit dem lebhaftesten Interesse Antheil an den Fortschritten auf dem von ihm erschlossenen Gebiet. Er gehörte zu den wenigen Männern, denen die Früchte ihrer Thätigkeit schon zu ihren Lebzeiten in vollem Umfang zu gute kommen. England hat seinen grossen Sohn mit Ehrenbezeugungen überhäuft und ihn, wie so manchen Techniker, in den Adelstand erhoben. Nordamerika benannte 5 Städte nach ihm und auch andere Nationen haben seine Verdienste in ehrendster Weise anerkannt.

— Im **Hamburger Hafen** ist am Versmannkai ein neuer grossartiger **Fruchtschuppen** angelegt worden, lediglich zu dem Zwecke, Südfrüchte zu lagern. Zur Löschung der Schiffe werden elektrisch betriebene Portalkrahne, welchen Gleichstrom von 500 Volt Spannung zugeführt wird, verwendet. Auf jeder der beiden dem Wasser zugekehrten Seiten der grossen Halle, stehen 4 solche Krahne, welche imstande sind, bei normalem Betrieb in Zeit von 10 Stunden einen Dampfer, 20 000 Kisten Orangen enthaltend, zu entladen. Schon bei der ersten Inbetriebsetzung der Krahne wurden aus dem Dampfer „Circenti", der 19 000 Kisten Orangen brachte, stündlich 1300 Kisten, je 200 Orangen enthaltend, befördert. In gleich flotter Weise wurde ein Dampfer mit 27 000 und ein anderer mit 16 000 Kisten entladen. Die Krahne wurden von der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim, in Verbindung mit der Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Co., Nürnberg nach einem ganz neuen System gebaut.

— Dass **wilde Kanichen** den **Eisenbahndämmen** mitunter gefährlich werden können, ist eine bekannte Thatsache. Neuerdings haben diese Thiere durch die Wühlerei an den Bahndämmen der schlesischen Bahn zwischen Köpenick und Friedrichshagen die Betriebssicherheit derartig gefährdet, dass auf Betreiben der Eisenbahnverwaltung ein Abschuss der Kaninchen angeordnet ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab wird die bisherige Haltestelle Haide den Namen „Kapen" führen. (703)

Die Betriebsverwaltung.

2. Anderweite Abgrenzung von Betriebs- und Verkehrsinspektionen.

Mit dem 1. April d. J. wird die bisherige Betriebsinspektion Stralsund 1 aufgelöst und an Stelle derselben eine neue Betriebsinspektion in Prenzlau errichtet. Dieselbe umfasst die Strecken:

Angermünde ausschl.-Pasewalk einschliessl., Pasewalk einschl.-Ducherow einschl., Ducherow einschl.-Swinemünde einschl., Swinemünder Hafenbahn, Swinemünde einschl.-Heringsdorf einschl., Jatznick einschl.-Ueckermünde einschl., Ueckermünder Hafenbahn.

Vom gleichen Tage ab bestehen in Stralsund nur noch 2 Betriebsinspektionen, welchen folgende Strecken unterstellt sind:

Betriebsinspektion Stralsund 1:
Ducherow ausschl.-Stralsund einschliessl., Züssow einschl.-Wolgast einschl., Wolgaster Hafenbahn, Greifswalder Hafenbahn, Elmenhorst einschliessl.-Stralsund Hafen einschl., Stralsunder Hafenbahn, Trajektbetrieb Stralsund Hafen-Altefähr, Altefähr einschl.-Crampas-Sassnitz einschliessl., Sassnitzer Hafenbahn, Bergen a/R. einschl.-Lauterbach einschl.

Betriebsinspektion Stralsund 2:
Neubrandenburg ausschl.-Elmenhorst ausschl., Stralsund ausschl.-Rostock ausschl., Velgast einschl.-Barth einschl.

Zu Vorständen vorgenannter Inspektionen sind bestellt:

Prenzlau: Regierungs- und Baurath Bassel,
Stralsund 1: Regierungs- und Baurath Werren,
Stralsund 2: Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schulz.

Stettin, den 17. März 1898. (703a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Es wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Bahnstrecken Vohwinkel (ausschl. Bahnhof)-Kupferdreh (ausschl. Bahnhof) und Aprath-Velbert zum 1. April d. J. aus den Bezirken der Betriebs- und Verkehrsinspektionen Elberfeld ausscheiden und mit denjenigen der Betriebsinspektion Düsseldorf 3 sowie der Verkehrsinspektion Düsseldorf vereinigt werden.

Ebenso wird von diesem Tage ab die bis dahin zur Betriebsinspektion Düsseldorf 1 gehörige Anfangsstrecke Gerresheim ausschl.-Mettmann der Betriebsinspektion Düsseldorf 3 zugetheilt.

Elberfeld, den 15. März 1898. (704)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Bruch-Bischdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr. Am 1. April d. J. wird der an der Strecke Breslau-Liegnitz zwischen den Stationen Nimkau und Neumarkt gelegene, gegenwärtig nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bruch-Bischdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Sendungen nach dem Haltepunkte dürfen nur frankirt, von demselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, aufgeliefert werden.

Eine direkte Abfertigung von und nach Bruch-Bischdorf findet nur innerhalb der Tarifgruppe II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) statt. Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die Entfernungen von Nimkau mit einem Zuschlage von 6 km oder von Neumarkt mit einem Zuschlage von 5 km zu Grunde zu legen, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Breslau, den 16. März 1898. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die Haltestelle Bartin an der Bahnstrecke Zollbrück-Bütow auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für den Gepäckverkehr eröffnet.

Danzig, den 17. März 1898. (706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Deutsch-Oth wird mit Geltung vom 20. März d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) des Hefts 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 16. März 1898. (707)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 24. März bis Ende Mai d. J. gelangen für die Beförderung von Eis ab Brenner und Toblach nach München C. B. Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 19. März 1898. (708)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen kommt im Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Cassel, sowie der Eisenberg-Crossener Eisenbahn einerseits und der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits mit sofortiger Gültigkeit für die Zeit bis 1. Juni 1898 ein allgemeiner Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem

Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Erfurt, den 18. März 1898. (709)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - sächsischer, norddeutsch-sächsischer und rheinisch- und Frankfurt - sächsischer Verband. Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 4. dieses Monats wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die Vergünstigung für die Beförderung von Roheis auch im Verkehre mit den Stationen der Dahme-Uckroer, Zschipkau-Finsterwalder, Cronberger Eisenbahnen, der braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft, der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft und der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft gewährt wird.

Dresden, den 15. März 1898. (710)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - ungar. - bayer. Gütertarif. Theil II Heft 3B vom 15. Oktober 1897. Mit Wirksamkeit ab 18. März 1898 kommen für die Beförderung von Malzkeimen sowie nassen und getrockneten Biertrebern (Malztrebern) die Bestimmungen und die Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

München, den 15. März 1898. (711)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 18. März 1898 tritt im südostpreussischen Gütertarif für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni 1898 von Lötzen nach Stolp i/Pom. ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz in Kraft. Für die Anwendung desselben sind die im Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen maassgebend. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 17. März 1898. (712)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Geltung vom 20. März d. J. finden die Frachtsätze des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif Nr. 3) in den Heften 1 bis 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs auf die Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt in demselben Umfange wie für Holz des Spezialtarifs III Anwendung.

Strassburg, den 14. März 1898. (713)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. April d. J. der Nachtrag XXIV in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Versand von Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb von den Stationen Gevelsberg-Haufe, Hagen-Oberhagen und Langendreer-Nord, sowie für den Versand von Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb von den Stationen Brackwede, Hagen-Oberhagen, Kettenbach und Warstein. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 18. März 1898. (714)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Im Binnenverkehr tritt für die Beförderung von lebenden Thieren am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist vorläufig auf unserem Verkehrsbüreau, demnächst auch auf den Stationen, von welchen alsdann auch Abdrücke des Tarifs käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 18. März 1898. (715)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher, Militärbahn-Staatsbahn- und nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben.

Berlin, den 16. März 1898. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab bis zum 1. Juni d. J. gelangt im obenbezeichneten Verkehr für Eis in vollen Wagenladungen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des in den preussischen Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und zu den für diese Ausnahmetarife vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Im Verkehr mit den Stationen der Arnstadt - Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilemenau - Grossbreitenbacher, Weimar-Berka-Blankenhainer und Ruhlaer Eisenbahn findet dieser Ausnahmetarif keine Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. März 1898. (717)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 23. März d. J. treten ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Holz von den Stationen Brambach, Grünbach, Hammerbrücke, Jägersgrün und Rautenkranz der sächsischen Staatseisenbahnen nach den Stationen Kriegern und Petersburg i. B. der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 19. März 1898. (718)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - russischer Ausnahmetarif 7 für Getreide, Oelsamen usw. Mit Gültigkeit vom 8./20. d. Mts. alten/neuen Stils wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 vom 1. Januar 1898, für Getreide, Oelsamen usw. der I. Nachtrag eingeführt. Er enthält ausser Berichtigungen und Umbenennungen russischer Stationen neue, zum Theil billigere Getreide- etc. Frachtsätze von Rjäsan-Uralsker Stationen über die neu eröffnete Strecke Ranenburg-Paweletz und neue Frachtsätze von mittelsibirischen Stationen über Tscheljabinsk - Wirballen nach Königsberg, Memel und Pillau. Ferner erhöhen sich mit Gültigkeit vom 22. April alten/4. Mai neuen Stils d. J. die im Tarif — Seite 90/91 — enthaltenen Frachtsätze für die Südostbahnstation Korotojak um die Frachtbeträge für 8 Werst Mehrentfernung. Druckabzüge des Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen zum Einheitspreise von 20 ₰ erhältlich.

Bromberg, den 20. März 1898. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt zu den Heften A 1—5 der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Station Rheinhausen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in die Ausnahmetarife 11 (Eisen und Stahl usw.) und 13 (Eisenerz usw.), Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 5, 8, 9 und 11, Aenderung von Stationsnamen sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen durch Einführung dieser Nachträge eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Mai 1898 bestehen. Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Köln, den 16. März 1898. (720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verband. Eis wird mit sofortiger Gültigkeit und bis zum 1. Juni 1898 (jedoch unter Ausschluss des Verkehres mit den Stationen der württembergischen Staatsbahn, der hessischen Nebenbahnen, der Bregthal- und Kaiserstuhlbahn und der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn) zu ermässigten Frachtsätzen befördert. Die Frachtsätze und Ladegewichtsbestimmungen sind die gleichen wie im Ausnahmetarif 5 der preussischen Staatsbahnen für Wegebaumaterialien.

Hannover, den 21. März 1898. (721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch - ostdeutscher Güterverkehr. Der durch unsere Bekanntmachung vom 9. d Mts. eingeführte Ausnahmetarif für Eis gilt fortan und bis zum 1. Juni d. J. im ganzen Bereiche oben genannten Verbandes mit Ausnahme der Kiel - Eckernförde - Flensburger, Eckernförde-Kappelner, Altona-Kaltenkirchener und Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Berlin, den 19. März 1898. (722)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. tritt der I. Nachtrag zu dem vom 1. Juli 1897 gültigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im englisch-russischen Eisenbahnverbande in Kraft. Der Nachtrag kann auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Köln, den 19. März 1898. (723)
Königliche Eisenbahndirektion Köln,
zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Galizisch - ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines Anhanges zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarif, Theil II, Heft 1. Mit 1. Mai 1898 gelangt zu dem obbezeichneten Tarife ein Anhang zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen andererseits enthält.

Exemplare des Anhanges sind bei den am galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. März 1898. (724)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich. (Einführung des Nachtrages II.) Mit 1. April, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. Mai 1898, tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung des Klassenguttarifes, der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, die Aenderung, bezw. Ergänzung des Kilometerzeigers, der besonderen Bestimmungen, der Reexpeditionsbestimmungen, die Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege, schliesslich Berichtigungen.

Der Nachtrag kann von den Verbandsverwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 30 Hellern = 25 ₰ bezogen werden.

Wien, am 18. März 1898. (725)
Die Direktion
der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. gelangt mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königl. preussischen und der grossherzogl. hessischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahnpersonen-u. Gepäcktarif Theil II enthaltend: „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen“ zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Magdeburg, den 18. März 1898. (726)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn. Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres, wie folgt, festgesetzt:

a) zum Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zum 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
b) zum Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zum 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage,
c) zum Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zum 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Vorstehende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I, 2 derselben genehmigt worden.

Berlin, den 19. März 1898. (727)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen
(H. Bachstein).

Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Tarife für den direkten Personenverkehr preussische Staatsbahnen - Kaiser Ferdinands - Nordbahn der Nachtrag I in Kraft. Es sind darin ausser einer Abänderung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement auch Erweiterungen der Preistafeln und Fahrpreisänderungen, darunter infolge Berichtigungen sowie Einführung von Schnellzügen auf der Strecke Dirschau-Danzig einige Erhöhungen, enthalten. Näheres ist durch unser Verkehrsbüreau und vom Einführungstage ab durch die betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 18. März 1898. (728)
Königliche Eisenbahndirektion.

Personenverkehr mit Alexandrowo. Im § 4 der besonderen Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen einerseits und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits, gültig vom 11./23. März 1897 alten/neuen Stils entfällt der letzte Absatz. Hierfür tritt folgende Bestimmung:

„Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 8. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.“

Bromberg, den 17. März 1898. (729)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. wird zu dem Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr im
norddeutsch - hessischsüdwestdeutschen Verbande
der Nachtrag I herausgegeben.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, Tarifsätze für neue Verkehrsverbindungen.

Die aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau in Hannover und später auch bei den Fahrkartenausgabestellen der Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 15. März 1898. (730)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Anzeigen.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ	90.—
Strecken - Revisions - und Transportwagen	à ℳ	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

In unserem Verlage erschien soeben:

Eisenbahn-Wörterbuch
in
deutscher und französischer Sprache.
Zusammenstellung

der **bei dem Bau, dem Betrieb** und **der Verwaltung der Eisenbahnen** am meisten vorkommenden **technischen** und **allgemein gebräuchlichen Ausdrücke** in deutscher und französischer Sprache

von

A. Kirberg,

königl. Rechnungsrath und Vorstand des Betriebsbüreaus der königl. Eisenbahndirektion Köln.

2te bedeutend vermehrte und erweiterte Auflage.

13500 Bezeichnungen enthaltend.

Broschirt: Preis 5 Mk. oder 6 Frcs. 25 Ctm. — Gebunden in Bädekereinband 5 Mk. 60 Pf. oder 7 Frcs.

Auf je 10 bestellte Exemplare 1 Freiexemplar.

Kölner Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. in Köln.

Handgeschmiedete Schienennägel

liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

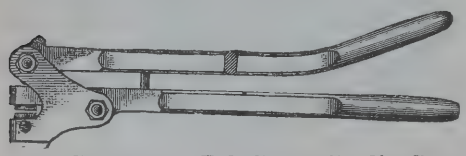
Simmozheim, Post Weilderstadt.

Deutscher Techniker-Verband.
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Thieme's
Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen.** — **Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Mansen, Wespienstr. 21 a, **Aachen.**

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen.

Beste

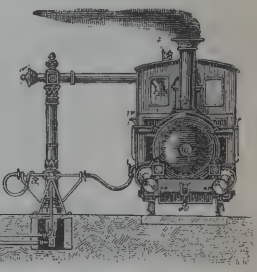
und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.** Neue sten Engros-Katalog Nr. 20 gratis

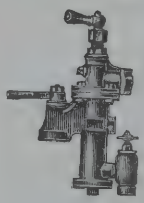
---

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

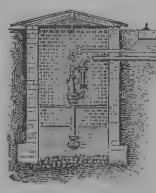
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Wasserstationen
mit Pulsometer „Neuhaus"
oder Elevatorbetrieb





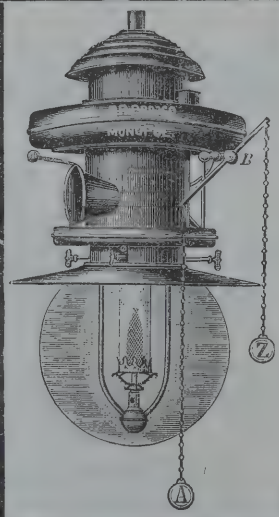
Locomotiv-Injector
„System Neuhaus"
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.



Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc.
— gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die
Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.
Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27
Fernspr. V. 1877.
Die Spiritusglühlicht-Lampe
„Monopol" D. R.-P. 88369
ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**
Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.
Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 24.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. März 1898.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1898.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zur Reform der deutschen Personentarife.
Die preuss. Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.
Auch noch ein Wort zur Personentarifreform.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Preussischer Nebenbahn-Gesetzentwurf. — Einnahme der preuss.-hess. Betriebsgemeinschaft im Februar. — Ermässigung der Stückguttarife. — Preussische Eisenb.-Betriebsinspektionen. — Dienstauszeichnung für preuss. Bahnunterbeamte. — Ostpreuss. Südb. — Uckro-Falkenberg. — Verkehrsergebnisse der bayer. Staatsbahnen. — Neue Telegraphenordnung der bayer. Staatsb. — Gasglühlichtbeleuchtung bei den bayer. Staatsb. — Gebührenfreie Staatstelegramme in Bayern. — Nebenbahn Landau-Herxheim. — Die Bodenseegürtelbahn in der württemberg. Abgeordneten-Kammer. — Wahlweise Benutzung von Rückfahrkarten zwischen württembergischen Stationen und Berlin. — Zweckmässigkeit der Arbeiterzüge in Sachsen. — Forderung der achtstündigen Arbeitszeit bei den sächsischen Staatsb. — Hafen in Riesa. — Bahnprojekte im Grossherzogthum Weimar. — Bahnprojek-Aachen-Löwen. — Personalnachricht.
Oesterreich-Ungarn: Anträge u. Interpellationen im österreich. Abgeordnetenhause, Eisenbahnangelegenheiten betreffend. — Entscheidung, betr. Gebührenvorschreibungen. — Bahnbau im Koppenthal. — Eröffnung der Wiener Stadtb. — Elektr. Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn. — Reform der Güterbeförderung auf den österr. Bahnen. — Art der Rückerstattung von Frachtmehrgebühren. — Berechnung der einjährigen Verjährungsfrist. — Entschädigungsklage wegen tödtlicher Verunglückung. — Wiener Tramway. — Wiener Lokomotivfabrik. — Kombinirte direkte Eisenbahntarife nach den Orienthäfen. — Einnahmen der ungar. Staatsb. — Berathungen des internation. Tarifkomitees.
Vereins-Ausland: Sarambay-Philippopel-Stara-Zagora. — Londoner Strassenverkehr. — Auskauf der russ. Bahnen durch die Krone. — Vertheilungsbüreaus für Regelung der Verladung und des Transports auf russ. Bahnen. — Deutsch-russ. Eisenbahnverkehr. — Versicherung der Güter auf den russ. Staatsbahnen. — Sommerfahrplan der russ. Bahnen. — Ost-Donezbahn. — Bahnbau Peking-Kjachta; Gesellschaft für Dampfschifff. und Handel in Westsibirien. — Bahnhof der Pensylvania E. in Jersey-City. — Verkehr auf den grossen nordamerikan. Seen. — Compagnie auxiliaire de chemins de fer du brésil. — Dampferflotte auf dem Kongo.
Vorschläge zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Förderung des Gütertransports auf Eisenbahnen.
Verein für Eisenbahnkunde.
Bücherschau:
Katechismus der Heizung, Beleuchtung und Ventilation.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Reform der deutschen Personentarife.

Die in den Nummern 13 und 19 d. Ztg. veröffentlichten Artikel des Herrn S. über die Personentarifreform haben bei zahlreichen Fachgenossen lebhaften Widerhall gefunden. Rühren doch die Ausführungen offenbar von einem Manne her, der seit langer Zeit enge Fühlung hat mit allen Personenverkehrsfragen und der insbesondere die Schwächen des jetzigen Tarifsystems von Grund aus kennt. Diese Schwächen sind auch nach meiner Ansicht so erheblich, dass der Fachmann alle Veranlassung hat, gegen halbe Reformmaassregeln Stellung zu nehmen, Maassregeln, die das jetzige Tarifsystem noch komplizirter machen oder wenigstens eine spätere gründliche Reform noch schwerer gestalten würden, als sie es schon jetzt ist.

Die deutschen Regierungen scheinen zur Zeit eine Vereinfachung des Tarifsystems zu beabsichtigen, ohne aber ein grösseres finanzielles Risiko übernehmen zu wollen. Wie man dies auszuführen gedenkt, ist mir nicht bekannt. Vielleicht könnte man erwägen, die jetzt nur in Süddeutschland bestehende zehntägige Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten für ganz Deutschland anzunehmen, um wenigstens in dieser Beziehung eine Einheitlichkeit herzustellen. Möglicherweise liesse

sich auch ein einfacherer Gepäcktarif ausarbeiten, wie ihn Herr Y. in seinem Aufsatze in Nr. 16 d. Ztg. angeregt, obgleich da gewiss grosse Schwierigkeiten zu überwinden sind. Schliesslich könnten hier und da noch kleine Verbesserungen vorgenommen werden. Eine durchgreifende und befriedigende Reform aber wird man auf diesem Wege nicht erzielen.

Bei den bekannten ausgiebigen Verhandlungen der deutschen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen über die Personentarifreform in den Jahren 1890/91 standen sich schliesslich im wesentlichen zwei Arten Vorschläge gegenüber. Die eine Partei wollte das jetzige Tarifsystem in der Hauptsache aufrechterhalten und insbesondere die Rückfahrkarte fortbestehen lassen; die Ermässigung sollte dann bei den einfachen und den Rückfahrkarten prozentual gleichmässig eintreten. Die andere Partei verlangte radikalere Maassregeln, vor allem Beseitigung der ermässigten Rückfahrkarten und Herabsetzung des einfachen Fahrkartenpreises mindestens auf die Hälfte des Rückfahrkartenpreises.

Hoffentlich kommt man jetzt nicht auf den ersteren Vorschlag zurück. Vielmehr ist die Voraussetzung einer befriedigenden Reform gewiss die Beseitigung der ermässigten Rückfahrkarte.

Darüber, ob die Rückfahrkarte in ihrer jetzigen Gestaltung, also mit Preisermässigung, existenzberechtigt sei, ist bei den Verhandlungen Anfang der neunziger Jahre viel gestritten worden. Nur wenige haben damals die Frage bejaht, indem sie behaupteten, dass die Rückfahrkarte eine innere Berechtigung habe. Den Beweis hierfür sind sie aber schuldig geblieben. Heute dürfte die Ueberzeugung vorherrschen, dass die Preisermässigung bei Rückfahrkarten wirthschaftlich schlechterdings unangebracht ist. Denn es ist nicht einzusehen, warum beispielsweise ein Geschäftsreisender, der innerhalb dreier Tage von Dresden nach Riesa und zurückfährt, eine Preisermässigung erhält, während ein Reisender, der in Leipzig, Reichenbach i. V. und Hof Geschäfte abwickelt und die Tour Dresden-Leipzig-Reichenbach i. V.-Hof macht, keine Preisermässigung bekommt, obgleich er der Eisenbahn erheblich mehr als der erste Reisende zu verdienen gibt. Schon aus Gerechtigkeitsgründen möchte also die Aufhebung der ermässigten Rückfahrkarten angestrebt werden.

Noch vielmehr in die Augen springen aber die Gründe, die für die Beseitigung der jetzigen Rückfahrkarteneinrichtung vom Standpunkte der Vereinfachung des Tarifsystems geltend gemacht werden können. An der Komplizirtheit des jetzigen Tarifwesens, die nicht nur dem Publikum, sondern auch den Direktionen, den Kontrollen, den Fahrkartenverkäufern und namentlich dem Fahr- und Bahnsteigpersonale unsägliche Schwierigkeiten verursacht, ist hauptsächlich die Rückfahrkarte schuld. Es erben sich eben auch hier Gesetz und Rechte wie eine ew'ge Krankheit fort, Vernunft wird Unsinn, Wohlthat Plage. Das zuerst einfach gestaltete und einem wirklichen Bedürfniss dienende, im übrigen wohl von der Postkutsche her übernommene Tagesbillet — gültig einen Tag zur Hin- und Rückfahrt auf derselben Strecke — hat immer umständlichere Formen angenommen. Zunächst ist ihre Gültigkeitsdauer verlängert worden. In Sachsen gilt die Rückfahrkarte im Binnenverkehre meist 3 Tage*), in Süddeutschland 10 Tage, in Preussen 3 oder mehr Tage je nach der Länge der Entfernung, nach Berlin gilt sie einen Tag länger als nach anderen Städten, z. B. hat die Rückfahrkarte Dresden-Berlin 4 Tage, die Rückfahrkarte Berlin-Dresden nur 3 Tage Gültigkeit. Im direkten Verkehr ergeben sich wiederum ganz verschiedene Gültigkeitslängen. Aber mit diesen Komplikationen ist es noch lange nicht genug. Es hat sich eben das Bedürfniss gezeigt, auch dann zu den ermässigten Rückfahrkartenpreisen zu fahren, wenn man nicht auf derselben Strecke zurückkehrt. Infolgedessen haben zahlreiche Rückfahrkarten mehrere Routenvorschriften erhalten. Beispielsweise gibt es zwischen Berlin und Stuttgart auf 5 Wegen Schnellzugsverbindungen. Zur Zeit sind für diese 5 Schnellzugsrouten 5 Rückfahrkartensorten aufgelegt, von denen aber jede nur zur Fahrt auf demselben Wege hin und zurück berechtigt, obgleich die Rückfahrt vielfach auf der anderen Route günstiger liegt. Erst nach langwierigen Verhandlungen ist es gelungen, hier wenigstens theilweise Verbesserungen in die Wege zu leiten*). Alle diese Schwierigkeiten wären nicht vorhanden, wenn die Preisermässigung für einfache Fahrkarten dieselbe wäre wie für Rückfahrkarten. Dann würden auch die lästigen Kontrolabschnitte (zur Feststellung des wirklich benutzten Weges), die einerseits viel Arbeit machen und andererseits keine rechte Gewähr gegen Schädigung der Verwaltungen bieten, fast ganz wegfallen können. Ferner würden alle die kunstvollen Systeme beseitigt, die jetzt geschaffen worden sind, um die unzureichend gewordene Rückfahrkarte lebensfähig zu erhalten, so z. B. die komplizirten Umschreibungsvorschriften in Preussen und Sachsen, sowie die noch viel weitergehenden Umschreibungsmodalitäten in Bayern. Endlich wären unmöglich oder vielmehr unnöthig die gefährlichen Vorschläge, die neuerdings durch die Presse gehen, wonach die Härten der Beschränkung der Kartengültigkeit dadurch beseitigt werden sollen, dass Rückfahrkarten gegen Zahlung eines prozentualen Zuschlages (etwa 2 % für jeden Tag) eine längere Gültigkeit erhalten dürfen, wie es angeblich in England bereits zulässig ist und in Frankreich und in Italien neuerdings eingeführt werden soll. Diese Einrichtung fehlt blos noch, um namentlich dem Bahnsteigpersonal eine wirkliche Prüfung der Fahrtausweise und flotte Erledigung seiner Geschäfte ganz unmöglich zu machen.

Aus alledem geht hervor, dass ein zielbewusster Tarifreformer in erster Linie die Beseitigung der ermässigten Rückfahrkarten anstreben muss. Freilich setzt diese Maassregel, wie gesagt, voraus, dass der einfache Fahrpreis mindestens auf die Hälfte des Rückfahrkartenpreises abgemindert wird. Ist dies aus finanziellen Gründen nicht möglich, so mag man es lieber bei dem jetzigen Zustande belassen, bis günstigere Zeiten kommen. Denn betritt man den obenerwähnten, Anfang der 90 er Jahre von anderer Seite vorgeschlagenen Ausweg, die Preise der einfachen und Rückfahrkarten — unter Beibehaltung der letzteren — zu ermässigen, so begibt man sich auf unabsehbare Zeit hinaus der Möglichkeit, die Rückfahrkarten wegzuschaffen. Denn dann werden ihre Preise so niedrig sein, dass man in Zukunft kaum jemals auf die Hälfte dieser Preise herabgehen kann. In diesem Sinn kann der Warnungsruf: „Nur keine Halbheiten“ nicht ernst genug genommen werden.

Bis jetzt habe ich im wesentlichen betont, welchen Weg die Tarifreform im Interesse der Vereinfachung des Tarifsystems nehmen möchte. Die Interessen und Wünsche des Publikums liegen in der Hauptsache auf ganz anderem Gebiete. Das Publikum will nicht in erster Linie einfachere Tarife, sondern niedrigere Fahrpreise. Ob aber diese Wünsche genügende Berechtigung haben, darüber sind die Ansichten sehr getheilt. Die Beförderungspreise haben, wie die Erfahrung lehrt, eine sinkende Tendenz; je grösser die Kultur, desto niedriger die Fahrpreise. Diese Erscheinung hat sich in der That auch bei den Eisenbahnfahrpreisen gezeigt. Zwar ist an der Einheitstaxe wenig geändert worden, sie ist aber nach und nach von so zahlreichen Ausnahmen durchlöchert worden, dass ganze Klassen von Menschen nicht mehr zum Normalpreise, sondern zu ganz ausserordentlich ermässigten Preisen fahren (Monatskarten, Schüler-, Arbeiterkarten usw.). Beispielsweise hat — für die dritte Wagenklasse berechnet — das Personenkilometer in Sachsen im Jahre 1896 durchschnittlich nur 3 ₰ gebracht (gegen 4 ₰ Grundtaxe bei einfachen Fahrkarten). Ausserdem muss man bedenken, dass indirekt eine Ermässigung auch insofern eingetreten ist, als für die Bequemlichkeit der Reisenden durch bessere Ausstattung der Wagen, günstigere Raumverhältnisse in ihnen, Einstellung von Speisewagen, durch zahlreiche Einrichtungen auf den Bahnhöfen usw. mit erheblichen Aufwendungen Grosses geleistet worden ist und trotz dieser erhöhten Leistungen keine höheren, sondern, wie gesagt, im Durchschnitt niedrigere Sätze berechnet worden sind. Hier-

*) Neuerdings ist bekanntlich auch hier nach dem Muster der süddeutschen Verwaltungen eine 10tägige Gültigkeitsdauer angenommen worden. Die Red.

*) Siehe die Mittheilung über wahlweise Benutzung der Rückfahrkarten auf S. 395 d. Ztg. Die Red.

auf können sich diejenigen, welche für das Bestehenbleiben der jetzigen Tarifsätze eintreten, einigermaassen berufen. Auch liegt es nahe, geltend zu machen, dass bei den jetzigen Preisen doch ein stetes Anwachsen des Personenverkehrs stattgefunden hat, und dass bei einer so ruhigen gesunden Entwickelung auch die Voraussetzungen, namentlich die Preisfestsetzung, richtige sein müssen.

Will man hiergegen ankämpfen, so steht leider nicht das sonst einfachste Mittel zur Verfügung, nämlich die Feststellung der Kosten der von der Bahnverwaltung übernommenen Leistung gegenüber der vom Publikum zu gewährenden Gegenleistung. Bekanntermaassen ist es bis jetzt nicht gelungen, genau zu berechnen, wie viel der Bahnverwaltung die Personenbeförderung kostet, also auch nicht, ob der Personenverkehr eine genügende Rente abwirft oder nicht. Die Beantwortung der Frage, ob die Beförderungspreise herabzusetzen seien, wird also aus anderen Gesichtspunkten zu erfolgen haben und — abgesehen von der Höhe der Gesammtrente der Eisenbahn — davon abhängen, ob man auf Grund allgemeiner Beobachtungen die Ueberzeugung gewinnt, dass noch latentes Reisebedürfniss vorhanden ist, welches bei Ermässigung der Fahrpreise gewissermaassen frei werden würde. Viele bestreiten das Vorhandensein eines solchen latenten Reisebedürfnisses, und zwar bestreiten dies merkwürdigerweise sogar manche von denen, die vor einer weitgehenden Reform deshalb warnen, weil dann die Eisenbahnen den Verkehr wegen des zu befürchtenden plötzlichen Anschwellens nicht mehr bewältigen könnten. Nimmt man aber an — und dies geschieht wohl allgemein —, dass bei einer erheblichen Fahrpreisermässigung eine starke Verkehrssteigerung stattfindet, so ist damit freilich auch das bewiesen, was bewiesen werden soll, nämlich, dass eine grosse Portion von jetzt nothgedrungen noch schlummernder Reiselust und bisher ungestilltem Reisebedürfniss vorhanden ist. Zu demselben Ergebniss gelangt man, wenn man das Publikum hinsichtlich seiner finanziellen Leistungsfähigkeit zonenweise abstuft. Die oberen Klassen der Reichen und Wohlhabenden können die jetzigen Eisenbahnfahrpreise ohne Schwierigkeiten bezahlen. Zweifellos reihen sich dann aber breite Kreise der Bevölkerung an, die stark aufs Sparen angewiesen sind und Eisenbahnreisen entweder gar nicht oder nur selten ausführen, weil sie ihnen zu theuer sind. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass bei Ermässigung der Fahrpreise der Kreis derer, die sich zum Reisen entschliessen, wachsen würde, und zwar um so erheblicher, je grösser die Ermässigung. Ein Bedürfniss für eine solche Ermässigung kann hiernach an sich kaum in Abrede gestellt werden. Hierbei mag zugegeben werden, dass die Steigerung sich hauptsächlich im Vergnügungsverkehre vollziehen dürfte. Aber auch der Geschäftsverkehr würde anwachsen, da jetzt gewiss zahlreiche Geschäftsreisen unterbleiben, die ausgeführt werden würden, wenn von ihnen infolge Abminderung der Reisespesen noch ein Gewinn zu erwarten wäre. Zweifelhaft ist nur — und hierauf spitzt sich die ganze Frage wohl zu —, ob eine wesentliche Ermässigung finanzielle Bedenken hat, ob die Eisenbahnen und damit die Bundesstaaten etwa starke Ausfälle haben würden und diese nicht tragen könnten.

Am brauchbarsten für eine gründliche Tarifreform und zwar von beiden bisher besprochenen Standpunkten aus: Vereinfachung des Tarifsystems und angemessene Verbilligung der Fahrpreise — wird wohl immer wieder der im Jahre 1890 gemachte Maybach'sche Vorschlag sein, den auch neuerdings Herr S. in dem angezogenen Artikel verficht, nämlich

6 ₰ in I., 4 ₰ in II., 2 ₰ in III. Klasse

für Person und Kilometer mit Erhebung eines Pfennig Zuschlag in Schnellzügen und unter Ausscheidung der meisten Ausnahmetarife, insbesondere der ermässigten Rückfahrkarten sowie unter Beseitigung der IV. Wagenklasse und des Freigepäcks.

Ein Bedürfniss für Beibehaltung der IV. Wagenklasse liegt gewiss nicht vor. Sind doch meines Wissens die norddeutschen Eisenbahnverwaltungen die einzigen auf der ganzen Welt, die mehr als 3 Wagenklassen führen. Für später muss sogar das Ideal im Auge behalten werden, nur 2 Klassen in die Züge einzustellen: eine Holz- und eine Polsterklasse. Je einfacher die Betriebsverhältnisse sind, desto billiger kann gefahren werden. Die Polsterklasse könnte so eingerichtet werden, dass sie auch für weitere Reisen genügende Bequemlichkeiten bietet. Für anspruchsvollere Reisende gewähren die sich stetig vermehrenden sogen. Luxus- und Expresszüge aussergewöhnliche Vortheile. Man könnte die dort gewählte Wageneinrichtung fast als eine besondere Wagenklasse, Klasse I a, bezeichnen, sodass man sich jetzt des Besitzes von 5 Wagenklassen erfreut.

Herr S. schlägt vor, anstatt 1 ₰ nur 0,5 ₰ Zuschlag in den Schnellzügen zu erheben, um Vertheuerungen gegenüber dem jetzigen Zustande bei Hin- und Rückfahrten in der I. und II. Klasse der Schnellzüge zu vermeiden. Ich halte diese Anregung nicht für glücklich, da es nicht wünschenswerth ist, die Benutzung der Schnellzüge, deren Achsenzahl neuerdings wohl beschränkt werden wird, unnöthig zu erleichtern. Eher könnte man auf den Vorschlag zukommen, der Anfang der 90 er Jahre von Bayern ausging, nämlich in I., II. und III. Klasse 6, 3,5 und 2 ₰ in Ansatz zu bringen. Hierdurch würde allerdings die Erhöhung bei der Fahrt in I. Klasse auf Rückfahrkarten nicht beseitigt. Erstens ist aber die Vertheuerung unwesentlich und zweitens fällt sie deshalb wenig ins Gewicht, weil von ihr nur sehr zahlungsfähige Leute betroffen werden.

Mit diesem Systeme liesse sich ein durchaus befriedigender Tarif aufstellen. Die meisten Ausnahmetarife könnten beseitigt werden. Beibehalten müsste man namentlich die Monats- und Arbeiterkarten. Die Schülerkarten, die in ihrer jetzigen Gestaltung unpraktisch sind und eine Kontrole thatsächlich so gut wie unmöglich machen, könnte man vielleicht durch Ausgabe von Monatskarten zum halben Preise ersetzen. Die zahlreichen Beförderungen von Civilpersonen auf Militärfahrkarten zu milden Zwecken usw. kämen in Wegfall. Die hierdurch entstehende geringe Vertheuerung müsste mit in Kauf genommen werden. Ebenso wären die billigen Gesellschaftsreisen, Sonntagskarten usw. zu beseitigen.

Der neue Tarif würde namentlich dem Nahverkehr zu gute kommen. Das wäre ein grosser Vorzug. Denn im Nahverkehre machen sich die jetzigen Fahrpreise — abgesehen von den Fällen, wo, wie in Berlin, ermässigte Sätze bestehen — besonders lästig geltend. Nicht mit Unrecht wird darauf hingewiesen, dass in vielen Relationen wenigstens dann, wenn sich mehrere Personen zusammenthun, das Strassenfuhrwerk noch mit der Eisenbahn konkurriren kann.

Aber auch im Fernverkehre würde der neue Tarif günstig wirken. Beispielsweise klagen jetzt die Vertreter der Handelskreise vielfach darüber, dass die Handlungsreisenden — angeblich die besten Kunden der Eisenbahnen — bei den dermaligen Verhältnissen von der Hauptermässigung, nämlich von den Rückfahrkarten, wenig Gebrauch machen können und meist den theuren einfachen Fahrpreis zahlen müssen. Diese und ähnliche Klagen würden künftig gleichfalls verstummen.

Die Schwierigkeit der ganzen Angelegenheit gipfelt aber, wie schon hervorgehoben, in der Frage, ob das mit einem solchen Tarif verbundene finanzielle Risiko zu gross ist. Dies zu untersuchen, geht über den Zweck des gegenwärtigen Artikels hinaus. Den zu erwartenden Ausfall hat man s. Zt. auf viele Millionen beziffert. Es wäre eine lohnende Aufgabe, eingehend zu prüfen, ob diese Berechnungen wirklich allenthalben zutreffen, und ob nicht mindestens nach und nach durch den zu erhoffenden grösseren Verkehr voraussichtlich ein Ausgleich stattfinden würde. Werthvolle Beobachtungen dürften in dieser Beziehung in Oesterreich gemacht worden sein, wo man doch eingehende Tarifänderungen unter ähnlichen Verhältnissen vorgenommen hat. Es wäre dankbar zu begrüssen, wenn hierüber gerade jetzt, wo die Frage brennend ist, von berufener Seite eine Darstellung in dieser Zeitung veröffentlicht würde.

Dass der von vielen für den Fall einer radikalen Reform befürchtete wesentlich stärkere Verkehr von den deutschen Eisenbahnverwaltungen bei gehöriger Vorbereitung thatsächlich zu bewältigen wäre, steht ausser Zweifel. Ist man doch in Berlin mit dem gewaltigen Verkehre fertig geworden, der sich bei den dortigen ermässigten Preisen entwickelt hat, und hat man doch beispielsweise in London noch viel grössere Leistungen ermöglicht. O.

Die preussischen Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.

Im Reichstage hat der Abg. Hammacher die Bildung einer parlamentarischen Kommission zur Untersuchung der Verhältnisse auf den preussischen Eisenbahnen an Ort und Stelle unter Zuziehung von Technikern angeregt. Im Abgeordnetenhause glaubte der Abg. Brömel darauf zurückkommen zu müssen, ja mit Rücksicht darauf, dass die Eisenbahnverwaltung allmählich ein staatliches Verwaltungsgebilde geworden sei, in das die Abgeordneten kaum noch Einblick gewinnen können, erachtete er sogar die Niedersetzung einer solchen Untersuchungskommission in jeder Legislaturperiode für erforderlich. Diese Einrichtung dachte er sich als eine ständige, die nicht aus einem augenblicklichen Misstrauen hervorgegangen sei. Indessen musste er selbst zugestehen, dass das Abgeordnetenhaus gegenüber der Eisenbahnverwaltung in einer ausserordentlich schwierigen Lage sei. Bei allen anderen Fragen hätte man im Hause Sachverständige, nur bei Eisenbahnfragen nicht. Deshalb versagte er es sich auch, einen formellen Antrag nach dieser Richtung hin zu stellen. Minister Thielen erklärte sehr offen, dass die preussische Staatsbahnverwaltung eine parlamentarische Untersuchungskommission nicht zu scheuen habe, aber diese Idee ins Praktische zu übersetzen, erschien ihm sehr bedenklich, besonders auch deshalb, weil im Hause die Sachverständigen dazu fehlten; sie müssten also von aussen herangezogen werden; aus der Verwaltung selbst könnten sie nicht gut genommen werden. Auch sehe er die Nothwendigkeit der Einsetzung einer besonderen Kommission um so weniger ein, als auch der Abg. Brömel nicht habe nachweisen können, dass die Angaben der Denkschrift über die Betriebssicherheit in Zweifel zu ziehen sind.

Auch die Anregung, dass in Zukunft der Eisenbahnetat nicht im Budgetausschuss, sondern in einem besonderen Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses berathen werden sollte, stiess auf Widerspruch, den der Abg. Graf Limburg-Stirum begründete, indem er sagte: „Ich kann nicht einsehen, wie die Eisenbahnfragen in einer besonderen Kommission besser erörtert werden könnten als in der Budgetkommission. Es kann uns doch nicht bessere Auskunft zu theil werden, als von den Technikern der Eisenbahnverwaltung. Man klagt auch über den Mangel an kaufmännischer Verwaltung, sagt aber niemals, wie es denn gemacht werden soll. Ich habe in der Kommission immer nur Kritiken gehört, aber keine Verbesserungsvorschläge. Eine besondere Kommission würde den Charakter des Landeseisenbahnraths annehmen, d. h. es würden die Interessen der einzelnen Landestheile noch mehr zur Geltung gebracht werden als schon jetzt. Die allgemeinen Interessen kann die Budgetkommission besser wahrnehmen als eine Eisenbahnkommission."

* * *

Die Kritik, welche der Abg. Brömel über die Thätigkeit des Reichseisenbahnamtes fällte, wird kaum viel Anklang gefunden haben, „das Reichseisenbahnamt" — sagte er — hat bisher eine Art idyllischer Ruhe gepflegt, es spielt den Eisenbahnverwaltungen gegenüber eine untergeordnete Rolle. Was soll uns diese Behörde helfen?

Die „mangelnde Kenntniss der Dinge" macht sich aber hier wieder geltend. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Thätigkeit des Reichseisenbahnamtes weniger in die Oeffentlichkeit treten kann wie diejenige einer anderen, exekutiven Behörde. Die Verhandlungen mit den Eisenbahnverwaltungen der Einzelstaaten können in der Regel schon aus allgemeinpolitischen Rücksichten nicht in der Oeffentlichkeit breit getreten werden, und die Militärangelegenheiten, welche einen Hauptbestandtheil der Thätigkeit des Reichseisenbahnamtes bilden, noch weniger. Jede Kontrolbehörde — namentlich wenn sie es mit Regierungen zu thun hat — muss naturgemäss bei der Bekanntgabe ihrer Entschliessungen und Maassnahmen mit einer gewissen Reserve vorgehen.

Nachdrücklich wies auch Minister Thielen diese Auffassung zurück. Das Reichseisenbahnamt, erklärte er, „unterzieht die Eisenbahnen der Bundesstaaten, insbesondere Preussens, einer ganz genauen fortlaufenden Kontrole und die Verhandlungen, die wir mit dem Reichseisenbahnamt pflegen, sind durchaus nicht unwichtig, sondern sie haben im Gegentheil zu sehr zweckmässigen Ergebnissen geführt."

Ueber die Vorlage an den Bundesrath wegen Aenderung der bestehenden Bestimmungen über die Betriebssicherheit machte der Minister einige Mittheilungen. Danach bezweckt die Vorlage im wesentlichen 1. obligatorische Aufstellung von Vorsignalen vor allen Einfahrtsignalen auf den Hauptbahnhöfen. Das ist auf den preussischen Bahnen längst ausgeführt. 2. Obligatorische Aufstellung von Ausfahrtsignalen auf allen Stationen der Hauptbahnhöfe, wo Ueberholungen und Kreuzungen vorkommen. Auch das ist auf den preussischen Staatsbahnen zum weitaus grössten Theile ausgeführt. 3. Obligatorische Herstellung einer durchgehenden elektrischen Blocksicherung in allen verkehrsreichen Gegenden. Die hauptsächlichsten Forderungen sind auf den preussischen Bahnen bereits zum grossen Theil durchgeführt.

* * *

Mit grosser Mehrheit wurde der bekannte Antrag des Abg. Brömel auf Herbeiführung einer Verbilligung des Personen- und Gepäckverkehrs abgelehnt. Neues wusste der Abg. Brömel zur Begründung seines Antrages nicht anzuführen, denn das Vorgehen einzelner Strassenbahngesellschaften, auf das der Abgeordnete hinwies, die nach langem Zögern unter gewissen Umständen hier und da Fünfpfennigstrecken, Dutzendkarten und unbeschränkte Uebertragbarkeit eingeführt haben, kann unmöglich für die Eisenbahn maassgebend sein. Minister Thielen gab zu diesem Antrage folgende Erklärung: „Eine Reform der Personentarife ist in Aussicht genommen. Am meisten leidet unter der leider bestehenden Buntscheckigkeit nicht der Reisende, sondern die Verwaltung. Immerhin kann ich ein Bedürfniss zu einer erheblichen Ermässigung der Personentarife nicht anerkennen. Die Tarifsätze sind kein Hinderniss für die Entwickelung. Wir haben in Preussen, mit geringer Ausnahme, die billigsten Fahrpreise für Personen. Ganz besonders billig ist der Nahverkehr; da ist Preussen thatsächlich das billigste Land, und gar für den Vorortverkehr sind die Sätze die billigsten der ganzen Welt. Dazu kommt, dass der Abonnementssatz noch billiger ist. Also ich kann nicht zugeben, dass ein Bedürfniss für eine erhebliche Verbilligung der Personentarife vorliegt. Es gibt aber auch warnende Stimmen, welche aus sozialpolitischen und wirthschaftlichen Rücksichten eine Verbilligung der Personensätze für nicht wünschenswerth erklären. Die Meinungen darüber sind zum mindesten sehr getheilt. Auch in Bezug auf die Erhöhung der Beförderungsgelegenheit haben wir grosse Fortschritte gemacht. Allen Wünschen kann die Verwaltung natürlich nicht nach-

kommen; sie muss immer das allgemeine Staatswohl im Auge behalten."

Diese Erklärung des Ministers wurde mit Beifall aufgenommen und die Abg. Gamp und Graf Kanitz stimmten dem Minister zu. Der Abg. Gamp bat den Minister, bei der nächsten Betriebsübersicht eine Zusammenstellung der ausländischen Personentarife beizufügen. Wie der Abg. Gamp hervorhob, sind die deutschen Wagen von sehr viel besserer Beschaffenheit, als die ausländischen. Die deutschen Wagen II. Klasse sind ausländischen Wagen I. Klasse gleichwerthig, was auch schon aus den kombinirten Rundreisekarten hervorgeht, die im Auslande auf I. Klasse, in Deutschland auf II. Klasse lauten. Im Namen der konservativen Partei sprach der Abg. Graf Kanitz dem Minister Dank dafür aus, dass er sich den Wünschen des Abg. Brömel so entschieden abgeneigt zeigte. Die Verbilligung der Personentarife diene nur dazu, eine ungesunde Anhäufung der Menschenmassen in den grossen Städten herbeizuführen, und die billigen Vorortstarife drängen die Arbeiter aus der Stadt heraus in die Vororte. Dort bilden sich dann besondere Arbeiterviertel, was Unzuträglichkeiten mit sich bringe. Diese Politik fördere die Sozialdemokratie. Dadurch werde dem Lande der Arbeiter entzogen. Erst wenn die Nothstandsverhältnisse in den östlichen Provinzen beseitigt und eine gleichmässige Entwickelung von Stadt und Land herbeigeführt seien, könne man einer Verbilligung der Personentarife näher treten.

* * *

Einige interessante Bemerkungen wurden in Bezug auf die Gerichtsverhandlungen über Eisenbahnunfälle gemacht. Der Abg. Kirsch von der Centrumspartei führte aus, wie die Gerichte dabei sehr oft zu einem non liquet kämen und freisprechende Urtheile gegen die Angeklagten fällen müssten. Die Stationsbeamten schöben in der Regel die Schuld auf die Fahrtbeamten und umgekehrt und da ergäben sich oft unlösliche Widersprüche. Aus solchen Vorfällen könnte man aber keinen Vorwurf gegen die Verwaltung herleiten. Minister Thielen erachtete diese Bemerkungen als vollkommen zutreffend, nachdem er gegenüber dem Abg. Brömel, der auf die verschiedenen Freisprechungen hingewiesen, erklärt hatte: „Die Gerichtsverhandlungen über Eisenbahnunfälle werden in meinem Ministerium sorgfältig geprüft; dass dabei manchmal eher eine Verurtheilung der Eisenbahnbehörde als der angeklagten Beamten herausgekommen sei, ist uns nicht bekannt geworden. Dass angeklagte Beamte öfter freigesprochen werden, liegt in der Natur der Sache. Jeder Unfall, auch der unbedeutendste, wird der Staatsanwaltschaft und der Polizeibehörde gemeldet, und es werden Ermittelungen eingeleitet. Wenn es zur Verhandlung kommt, sind aber die Spuren so verwischt, dass es nicht mehr möglich ist, den Schuldigen herauszufinden."

* * *

Zur Entkräftung der Klagen über den Wagenmangel wies der Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Möllhausen darauf hin, dass die Leistungen der Verwaltung erheblich grösser sind, als früher. So ist die Tagesleistung in der Wagengestellung gestiegen vom Herbst 1895 mit 64 000, auf 70 000 im Herbst 1896 und auf 76 000 im Herbst 1897. Im Ruhrrevier seien an manchen Tagen 18 000—19 000 Wagen gestellt worden. Die Umschlagsdauer der einzelnen Wagen sei von Jahr zu Jahr verringert worden und habe 1897 pro Wagen nur 3,14 Tage betragen. Da der Verkehr in bedeutenderem Maasse gestiegen sei, so sei damit der Beweis geliefert worden, dass die Verwaltung mit geringen Mitteln viel zu leisten verstanden habe. Seinerseits führte der Minister aus, dass die Eisenbahnverwaltung den ausserordentlichen Mehrbedarf von Wagen nicht voraussehen konnte, der nicht blos im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier, sondern überall hervortrat. „Fast überall war die Steigung namhaft grösser, als die Interessenten, die wir jedes Jahr fragen, selber meinten. Der Schaden, den der Wagenmangel angerichtet hat, wird meistens übertrieben. So erhielt ich vor einem Jahre zeitweise tagtäglich Telegramm mit dem Inhalt: „Wegen Wagenmangel ruht Betrieb schon wieder, 800 Arbeiter feiern, Leute drohen rebellisch zu werden." Und dabei waren das eine Mal von 80 bestellen Wagen nur 14 nicht gestellt, das andere Mal wurden sogar die gestellten Wagen nicht einmal vollständig beladen. Ein Uebelstand ist es, dass im rheinisch-westfälischen Gebiet keine besonderen Lagerplätze für Kohlen sind, wie sie sich in Oberschlesien schon an vielen Orten befinden. Doch sind wir jetzt mit dem bergbaulichen Verein in Verbindung getreten, um auch im Ruhrrevier die Anlage von Lagerplätzen zu erzielen."

* * *

Die in neuerer Zeit so beliebt gewordenen Schlagwörter, wie Büreaukratismus, Assessorismus u. s. f., haben auch bei den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses reichliche Verwendung gefunden. Zu verwundern ist das nicht; unsere Zeit steht eben unter dem Zeichen des Schlagwortes. Ueberall — im mündlichen und schriftlichen Verkehr, in der Presse und bei parlamentarischen Verhandlungen — spielt das Schlagwort eine grosse Rolle. Je barocker es ist, um so grösser ist seine Wirkung. Seine Hauptaufgabe ist, zu verblüffen, sowohl durch seine Eigenart wie durch seine Kürze; und durch unaufhörliche Wiederholung wird es populär, schliesslich sogar beweiskräftig. Ob es klar, treffend und geschmackvoll ist, kommt zumeist weniger in Betracht, ja man kann ruhig behaupten, dass manches Schlagwort nur deshalb populär wurde, weil eigentlich niemand genau weiss, was darunter zu verstehen ist. Vielen, denen mit der klarsten Sachdarstellung nicht zu helfen wäre, begeistern sich für das Schlagwort; es findet Anklang, weil es eigenartig ist, es imponirt, weil es auf tiefere Sachkenntniss schliessen lässt, und es ist bequem, weil es nicht verstanden zu werden braucht.

Was ist beispielsweise Assessorismus? Soll hiermit ein Tadel ausgesprochen werden, dass überhaupt Assessoren in der Eisenbahnverwaltung beschäftigt sind? Will man damit sagen, dass die Geschäftsführung der derweiligen Eisenbahn-Assessoren nicht befriedige, oder dass ihr Einfluss gegenüber den andern Verwaltungsorganen ein übermässig grosser sei?

Sachlich würde — das mag nur nebenbei bemerkt werden — das eine so unrichtig sein wie das andere.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte, dass er sich bisher nicht darüber habe klar werden können, was unter dem Worte „Assessorismus" eigentlich zu verstehen sei. Hier hätte nun wohl volle Veranlassung vorgelegen, dass die betreffenden Herrn nähere Aufklärung gegeben hätten. Das ist aber nicht geschehen — vermuthlich aus dem sehr zutreffenden Grunde, weil sie selbst den Sinn des Wortes nicht präzis ausdrücken konnten.

Trotzdem wird man kaum geneigt sein, auf ein so schönes und bewährtes Kampfwort gegen die Eisenbahnverwaltung zu verzichten. Die Presse wird nach wie vor ihre kritischen Betrachtungen über unsere Eisenbahnzustände mit diesem Wort ausklingen lassen und die Regierung wird bei den nächsten Kammerverhandlungen aller Voraussicht nach die Eisenbahnverwaltung wieder gegen den Vorwurf des Assessorismus in den Schutz zu nehmen haben — das Wort ist eben der grossen Menge bequem und handlich. Und das genügt.

* * *

Gegenüber der Beschwerde des Abg. Brömel, dass Diätarien zum Bahnhofsdienst herangezogen würden, stellte der Minister fest: „Das wäre aber doch nur ein Fehler, wenn es dauernd geschähe, eine selbständige Thätigkeit wird aber den Diätarien nicht übertragen. 75 % der Stationsbeamten sind etatsmässig angestellt und überall da, wo Diätarien zur Ausübung des Bahndienstes herangezogen werden stunden- oder abschnittweise, und ihnen ein gewisser selbst ständiger Dienst übertragen wird, erhalten sie Stellenzulagen. Sicher ist auch, dass die Beamten der hessischen Ludwigsbahn durch die Einführung der preussischen Normalsätze in eine er-

heblich bessere Lage gekommen sind, wir haben dadurch eine Mehrausgabe von 1250000 ℳ; die Privatbahnen haben geringere Besoldungen."

* * *

Nachträglich noch einige zutreffende Bemerkungen der „Kreuzztg." über das Eingreifen des Finanzministers Dr. von Miquel in die Verhandlungen: „Seine Rede gestaltete sich zu einer glänzenden Vertheidigung des Staatsbahnsystems. Denjenigen, die in den hohen Ueberschüssen unserer Eisenbahnen einen schweren Missstand erblicken, erwiderte er mit der Frage, auf welchem anderen Wege sie denn die zur Erhöhung der Besoldungen und zur Befriedigung der mannigfachsten Kulturbedürfnisse erforderlichen dauernden Ausgaben decken wollen. Diese einfache Frage reichte in der That aus, um alle Angriffe gegen die angeblich übertriebene Fiskalität unserer Staatsbahnverwaltung zurückzuschlagen, und dies um so mehr, da weder der Minister der öffentlichen Arbeiten noch der Finanzminister einen Zweifel darüber aufkommen liessen, dass mit der Bereitstellung der zur Förderung der Betriebssicherheit erforderlichen Geldmittel nicht werde gezaudert und nicht gespart werden. So kam es denn, dass die langathmigen Reden der unbedingten Gegner des Staatsbahnsystems im Hause wenig Beachtung fanden. Dass sie auch zu Worte kamen, bedauern wir nicht. Denn unsere Eisenbahnverwaltung kann jede Kritik vertragen, und selbst eine unberechtigte Kritik ist insofern nützlich, als sie die Verwaltung zu erhöhter Sorgfalt anspornt.

* * *

Parlamentarisch, politisch und sachlich betrachtet, war die Opposition gegen die Staatsbahnverwaltung von Anfang an nicht glücklich. Geführt wurde sie von Vertretern der Freisinnigen Vereinigung, einer an Zahl sehr kleinen Fraktion, die einige Redner der nationalliberalen Partei und der Freisinnigen Volkspartei zu unterstützen suchten. Im Bewusstsein ihrer Schwäche verzichtete diese Opposition von vornherein darauf, auch nur anzudeuten, dass sie eine Beseitigung des Staatsbahnsystems anstrebe. Ja, sie unterliess, was sie ursprünglich beabsichtigt und was die oppositionelle Tagespresse gewünscht hatte, das Verlangen nach einer radikalen Reform der Staatsbahnreorganisation, wie sie Minister Thielen durchgeführt hat, nachdem aus seinen Darlegungen offensichtlich erhellte, dass sie keinesfalls als Ursache der bedauerlichen Unglücksfälle und des Wagenmangels angesehen werden konnte. Im übrigen sprechen auch die bisherigen Erfahrungen für die Zweckmässigkeit dieser Reorganisation, die nur eine Verminderung des Büreaudienstes und Schreibwesens bewirkt, dagegen den äusseren Betriebsdienst besser als vordem ausgestattet hat.

Trotz seiner sonstigen Opposition sprach schliesslich auch der Abg. v. Eynern dem Minister Anerkennung und Vertrauen aus, indem er betonte, dass er „mit seiner vielseitigen Fachkenntniss aller Zweige seines Ressorts unerreicht dasteht." Unter Beifall schloss der Abg. v. Eynern seine sonstigen Bemängelungen mit folgenden Worten: „Dass einzelne Mängel in unserem Eisenbahnwesen bestehen, ist nicht zu bestreiten, wir machen unsere Vorschläge nur deshalb hier, damit diese Mängel beseitigt werden. Aber nach meinen Erfahrungen, die ich im Auslande gemacht habe, behaupte ich, dass kein Eisenbahnwesen besser geleitet und geführt wird als das preussische. Und wenn wir hier das Gute verbessern wollen, so geschieht es nur, um es zum besten zu bringen." Vielleicht eine noch grössere Genugthuung bereitete der Abg. Brömel, ohne es zu wollen, der Eisenbahnverwaltung, indem er in einer seiner Reden daran erinnerte, wie ausserordentlich leistungsfähig sie sich bei der Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals und bei den grossen Manövern gezeigt habe.

Dass die Opposition ihre Rechnung bei den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses nicht gefunden hat, kann mit Bestimmtheit behauptet werden. Von dem grossen Bouquet von Vorwürfen und Beschwerden, mit dem man der Regierung aufzuwarten gedachte, ist kaum ein dürftiges Hälmchen übrig geblieben, und keine der vielen und schweren Anklagen, mit denen schon seit Monaten in der Presse Stimmung gegen die Eisenbahn zu machen versucht wurde, hat gegenüber den klaren und unbefangenen Ausführungen der Regierungsvertreter Stand zu halten vermocht.

Dass das nicht nach dem Geschmack derjenigen war, die sich zum Vertreter jener Anklagen gemacht hatten, lässt sich begreifen. Von einigen Seiten schien man es der Regierung geradezu zum Vorwurf zu machen, dass sie den unbegründeten Anschuldigungen mit solchem Nachdruck und Erfolg auf den Leib rückte. Das wurde mit einem leichten Anflug von Ironie auch vom Minister Thielen betont, als er den Bemängelungen der Denkschrift über die Betriebssicherheit mit folgenden Worten gegenübertrat: „Ich begreife sehr wohl, dass diese Denkschrift vielfach nicht befriedigt hat, namentlich überall da nicht, wo man gehofft hat, aus dieser Denkschrift ausführliches Material gegen die preussische Staatsregierung entnehmen zu können. Das ist nicht der Fall und ich muss gestehen, ich bin nicht in der Lage, um die Angriffe gegen die preussische Staatsregierung zu erleichtern, Thatsachen zu verschweigen oder unrichtig darzustellen. Unrichtiges ist bisher in der Denkschrift nicht nachgewiesen worden."

Die Behauptung des Abgeordneten Brömel, dass unter den Beamten vielfach Unzufriedenheit herrsche, wurde vom Minister als zutreffend anerkannt; über die Ursache, die dieser Unzufriedenheit zu Grunde liegt, war aber der Vertreter der Regierung anderer Meinung als der Abgeordnete.

„Es wäre wirklich eine gewisse Harmlosigkeit — sagte der Minister — wenn man annehmen wollte, dass diese Unzufriedenheit in der Hauptursache aus den Beamten selbst herausgewachsen ist, — eine gewisse Harmlosigkeit gegenüber der Hetze, der Agitation, die durch Schrift und Wort seit Jahren ausgeführt wird und die dem Herrn Abg. Brömel auch unmöglich unbekannt geblieben sein wird. Er möge einmal die sozialdemokratischen Zeitungen, die sozialdemokratischen Broschüren lesen, er möge mal in die sozialdemokratischen Versammlungen hineingehen, er möge mal sehen, welche Art Lektüre den Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung in die Hände gespielt wird, und er würde unzweifelhaft wohl zu derselben Auffassung kommen, dass himmelschreiende Sünden in dieser Beziehung an unserem ehrenwerthen preussischen Beamtenstand verübt werden."

Dass der Minister nur von der sozialdemokratischen Presse sprach, ist wohl als ein Akt parlamentarischer Courtoisie gegenüber dem der freisinnigen Partei angehörigen Abg. Brömel zu betrachten.

Auch noch ein Wort zur Personentarifreform.

Die Ausführungen des Herrn Y. in No. 22 S. 361 d. Ztg. sind geeignet, den meinerseits von vornherein eingenommenen Standpunkt zu verrücken und meine Absichten zu verschleiern. Es darf mir daher wohl gestattet sein, noch einmal kurz zu betonen, dass ich allerdings die Meinung vertreten habe, es sei der gegenwärtige Zeitpunkt für eine durchgreifende Reform günstig und es mache ein weiteres Hinausschieben eine solche immer schwieriger; hauptsächlich aber kam es mir darauf an — wie auch schon aus der Aufschrift meines ersten Aufsatzes in No. 13. d. Ztg. hervorgehen dürfte — nachzuweisen, dass eine „partielle" Reform, noch dazu mit eintretenden Erhöhungen, unzweckmässig und bedenklich erscheinen

müsse und es daher viel besser sei, gegenwärtig gar nicht zu „reformiren“, als mit halben Maassregeln vorzugehen. —

Im übrigen kann das von meinem Herrn Gegner zum Schluss aufgefahrene schwere Geschütz eines 48 Millionenausfalls, der mir in dieser ungefähren Höhe natürlich wohl bekannt war, meines Dafürhaltens nicht einschüchtern oder abschreckend wirken — Angesichts einer Einnahme der preussischen Staatsbahnen in 1896/97 im Personenverkehr von 290 698 401 ℳ. und einer Gesammteinnahme von 1 099 449 944 ℳ., sowie mit Rücksicht darauf, dass bei jenem Ausfall nicht in Betracht gezogen ist, wie eine Verbilligung der Fahrpreise eine allseitig zugegebene sehr erhebliche Frequenzsteigerung und damit eine sehr erhebliche Steigerung der Einnahmen zur Folge haben würde! Hierauf beruht aber die Annahme, dass der Ausfall allmählich und bald wieder verschwinden würde, um erhöhten Erträgen Platz zu machen. Ich glaube daher wirklich, dass ein preussischer Eisenbahnminister und ein preussischer Finanzminister es wagen könnten, mit einem so durchgreifenden Reformplan heutzutage vor das Land zu treten und zwar gerade und um so mehr heutzutage, als — ich muss wieder darauf hinweisen — die sämmtlichen Minister derjenigen Staaten, welche eigene Eisenbahnen besitzen, einen solchen Reformplan im Jahre 1890 gewagt haben, also zu einer Zeit, in der die Vorbedingungen für das Gelingen desselben viel geringer waren, als sie es anerkanntermaassen gegenwärtig sind.

Dass hierbei der gegentheilige Glaube meines Herrn Widersachers vielleicht — worauf die energische Tonart seiner Schlussworte hinzudeuten scheint — eine greifbarere Grundlage durch seine Kenntniss der Ansichten und Absichten der maassgebenden Stellen hat, während der meinige nur auf einiger Erfahrung und einer festen Ueberzeugung beruht, ist wohl möglich, dürfte aber an der Sache selbst nichts ändern.

S.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Die Bezeichnung der an der Strecke Treysa-Niederhone gelegenen Station Homberg a. d. Efze wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab in Homberg (Reg.-Bez. Cassel) abgeändert werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Chemnitz-Leipzig zwischen Chemnitz und Wittgensdorf gelegene Haltepunkt Bahrmühle führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Mittel-Wittgensdorf.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. April d. J. wird der an der Strecke Breslau - Liegnitz zwischen den Stationen Nimkau und Neumarkt gelegene, gegenwärtig nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Bruch-Bischdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Sendungen nach dem Haltepunkte dürfen nur frankirt, von demselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, aufgeliefert werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Breslau in Nr. 23 d. Ztg. Inser.-Nr. 705.)

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. April d. J. wird die Haltestelle Bartin an der Bahnstrecke Zollbrück-Bütow auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Bremen-Harburg gelegene, bisher nur für den Personenverkehr und den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Sprötze wird am 1. April d. J. für den Eil- und Frachtstückgut- und Viehverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 22 d. Ztg. Inser.-Nr. 666.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Csik-Szereda - Csik-Gyimes-Landesgrenze der Székler Eisenbahnen gelegene Ausweiche Lóvész, welche bisher nur zu Verkehrszwecken gedient hat, ist für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 854 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Erlass eines neuen Preisausschreibens für den 8jährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1891 bis 15. Juli 1899 (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 864 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Der **preussische Nebenbahngesetzentwurf** ist am 23. d. Mts. dem Abgeordnetenhause zugegangen. In demselben wird die Regierung ermächtigt, zur Herstellung folgender Eisenbahnen folgende Summen zu verwenden: **1. von Angerburg nach Bischdorf 6 030 000 ℳ, 2. von Broddydamm nach Deutsch-Eylau 2 967 000 ℳ, 3. von Schöneck i. Westpr.** nach Czerwinsk 4 565 000 ℳ, 4. von Schlochau nach Reinfeld i. Pomm. 3 565 000 ℳ, 5. von Falkenburg i. Pomm. nach Gramenz 5 100 000 ℳ, 6. von Bublitz nach Pollnow 1 660 000 ℳ, 7. von Schmiedeberg i. Schl. nach Landeshut i. Schl. 4 490 000 ℳ, 8. von Siegersdorf nach Löwenberg i. Schl. 2 596 000 ℳ, 9. von Siegersdorf nach Lorenzdorf (Schöndorf) 1 180 000 ℳ, 10. von Treuenbrietzen nach Nauen 11 580 000 ℳ, 11. von Schleusingen nach Ilmenau 2 585 000 ℳ, 12. von Eschwege (Schwebda) nach Treffurt 1 335 000 ℳ, 13. von Celle nach Schwarmstedt 2 412 000 ℳ, 14. von Lage nach Bielefeld 2 512 000 ℳ, 15. von Nuttlar nach Winterberg 3 670 000 ℳ, 16. von Herborn nach Langenbahn oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Limburg-Altenkirchen 7 343 000 ℳ, 17. von Bergneustadt nach Olpe 3 274 000 ℳ und 18. von Trompet nach Rheinhausen 580 000 ℳ.

Eine fernere Ermächtigung bezieht sich auf die Beschaffung von Betriebsmitteln in Höhe von 6 488 000 ℳ. Zur Deckung der Mehrkosten für die Herstellung eines Rangirbahnhofs zu Saarbrücken und Erweiterung der Anlagen für Personen- und Güterverkehr daselbst ist die Summe von 1 043 000 ℳ. ausgeworfen. Schliesslich wird zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von 8 000 000 ℳ. gefordert, so dass sich die Gesammtforderung des Gesetzentwurfs auf 83 025 000 ℳ. beläuft.

Die meisten übrigen Bestimmungen des Entwurfs lehnen sich an diejenigen der früheren Nebenbahngesetze an. Neu ist jedoch die Regelung, welche die Hergabe des Grund und Bodens erfahren hat. Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens ist danach Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten die Leistung bestimmter, im Entwurfe für die einzelnen Linien angegebener, unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Pauschsummen übernommen wird. Für den Fall, dass als Betheiligte ausschliesslich zwei oder mehrere Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden nach Maassgabe der betreffenden Bestimmungen unentgeltlich bereitzustellen, oder aber diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluss der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Theilbetrag der Pachtsumme festsetzen wird. Diese Bestimmung findet auch auf diejenigen Eisenbahnlinien Anwendung, für deren Herstellung die Mittel durch die Gesetze vom 3. Juni 1896 und vom 8. Juni 1897 bewilligt, die gesetzlichen Vorbedingungen aber zur Zeit noch nicht erfüllt sind. Es würde diese Bestimmung also die rückwirkende Kraft der Neuerung bedeuten.

— Die **Einnahme** der die **preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft** bildenden Bahnlinien bezifferte sich im Februar d. J. auf 83 167 000 ℳ. und ist um 2 740 000 ℳ. grösser wie im Vorjahre. Von den Mehreinnahmen entfallen 2 028 000 ℳ. auf den Personenverkehr, während der Güterverkehr eine Mindereinnahme von 216 000 ℳ. aufweist; aus sonstigen Quellen ergab sich ein Mehr von 928 000 ℳ. Seit dem Beginne des Betriebsjahres ist eine Gesammteinnahme von 1 079 217 000 ℳ. mit einem Mehr von 55 885 000 ℳ. erzielt worden, die Einnahme aus dem Personenverkehr in Höhe von 296 030 000 ℳ. ist nur 17 314 000 ℳ. und die Einnahme aus dem Güterverkehr in Höhe von 712 614 000 ℳ. nur 32 562 000 ℳ. höher als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres; aus sonstigen Quellen flossen 6 009 000 ℳ. mehr wie im Vorjahre. Die kilometrische Einnahme beträgt 87 116 ℳ. oder 1 260 ℳ. mehr wie im Vorjahre.

— In der Abendsitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 22. d. Mts. erklärte auf eine Bemerkung des Abg. Bueck, dass der Stückgutverkehr noch zu theuer sei, der Minister der öffentlichen Arbeiten, dass vom 1. Oktober d. J. ab eine **Ermässigung der Stückguttarife**, insbesondere eine Ermässigung des Stückguttarifs bei weiten Entfernungen in Aussicht genommen sei. Verhandlungen darüber mit den anderen Bundesstaaten schwebten noch. Die Ermässigung des Stückguttarifs werde übrigens auch eine Beschleunigung des Stückgutverkehrs möglich machen.

— **Betriebsinspektionen.** Mit dem 1. April d. J. wird die bisherige Betriebsinspektion Stralsund 1 (Direktionsbezirk Stettin) aufgelöst und am genannten Tage eine solche in Prenzlau errichtet. Es werden daher vom 1. April ab nur noch 2 statt bisher 3 Betriebsinspektionen in Stralsund bestehen und zwar unter der Firma Betriebsinspektion Stralsund 1 bezw. Stralsund 2.

— Durch königlichen Erlass vom 5. Januar ist bestimmt worden, dass die **preussische Dienstauszeichnung für Bahnunterbeamte**, bestehend in einfachen, bezw. doppelten auf beiden Schultern zu tragenden goldenen Plattschnüren, künftig auch einer ganzen Reihe von Beamtenkategorien (Wagen- und Maschinenwärter, Krahnmeister, Krahnwärter, Trajektheizer, Matrosen, Portiers und Bahnsteigschaffner) verliehen werden soll, die sie bisher nicht erhielten. Zugleich sind die Grundsätze über die Verleihung geändert worden. Die Auszeichnung kann jetzt nach 5- bezw. 10jähriger völlig zufriedenstellender Dienstführung verliehen werden. Völlig straffreie Dienstführung wird fortan nicht mehr verlangt. Vielmehr hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Anschluss an den königlichen Erlass bestimmt, dass die für den Fall zufriedenstellenden Verhaltens in Aussicht gestellte Auszeichnung dem Beamten nicht vorenthalten werden soll, wenn die verhängten Strafen auf seinen Diensteifer und persönlichen Charakter kein ungünstiges Licht werfen. Nach weiterer Bestimmung des Ministers sind die für die Verleihung der Dienstauszeichnungsschnüre fortan maassgebenden Gesichtspunkte auch bei der unkündbaren Anstellung der Beamten anzuwenden.

— Die Verwaltung der **ostpreussischen Südbahn** hat die Dividende für das Jahr 1897 auf 2 % für die Stammaktien und 5 % für die Stammprioritäten festgesetzt. Die Bahn schloss das Jahr 1897 mit einer Mindereinnahme von provisorisch 117 000 ℳ ab; die Bedeutung dieser Ziffer für die Dividendenbemessung ist aber dadurch erhöht worden, dass der Betriebskoeffizient sich auf 50 % gehoben hat, während er im Jahre 1896 nur 46,62 % betrug. Die Gesammteinnahmen wurden in der Sitzung des Verwaltungsraths mit 4 858 537 ℳ angegeben (gegen 4 993 871 ℳ im Vorjahr), die Betriebsausgaben betrugen 2 408 769 ℳ (gegen 2 328 074 ℳ), sodass als Ueberschuss 2 449 768 ℳ verblieben gegen 2 665 796 ℳ im Vorjahr.

— Die 49,4 km lange Reststrecke **Uckro-Falkenberg** der niederlausitzer Eisenbahn (Nebenbahn von Lübben nach Falkenberg) ist mit den Zwischenstationen Langengrassau, Rochau, Hohenbucko, Schlieben, Colochau, Herzberg (Elster) N.-L. und Kl.-Rössen am 15. d. Mts. für den Personen- und den Güterverkehr eröffnet worden.

— Die **Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatseisenbahnen** im Monat Februar 1898 gestalteten sich wie folgt: Es wurden befördert 1 523 523 Personen (gegen 1 400 531 Personen im gleichen Monat des Jahres 1897) und 1 158 977 (1 060 120) t Güter. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 024 432 (1 903 024) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 117 463 (105 559) ℳ, aus dem Thiertransport 167 493 (155 676) ℳ und aus dem Güterverkehr 6 528 743 (6 384 133) ℳ, demnach zusammen 8 838 131 (8 548 392) ℳ. Die Gesammtlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist von 5 308 km im Februar 1897 auf 5 339 km im Februar 1898 gestiegen.

— Mit dem 1. April d. J. tritt bei der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung eine **neue Eisenbahntelegraphenordnung** in Kraft. Dieselbe umfasst 130 Seiten in Taschenformat und enthält sämmtliche Bestimmungen des Bahntelegraphendienstes in zweckentsprechendster Weise zusammengestellt. — Abschnitt I verbreitet sich über die „allgemeine Bestimmungen", Abschnitt II über die „Bahndiensttelegramme" und Abschnitt III über „Regelung und Sicherung des Zugverkehrs, Wagenmeldung und Zeitangabe".

Am Schlusse sind der Eisenbahntelegraphenordnung 15 für den Bahntelegraphendienst im allgemeinen und hauptsächlich für die in diesem Dienst beschäftigten Beamten besonders wichtige Anlagen angefügt und zwar: 1. ein Verzeichniss der auf den Dienst der Eisenbahntelegraphenstationen bezüglichen Dienstanweisungen und Dienstbefehle; 2. die Morsezeichen nach deren Abstand und Länge; 3. ein Auszug aus Heft A § 13 der Verkehrsordnung; 4. das Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Mai 1895; 5. ein Verzeichniss der bei der Abfassung und Abtelegraphirung von Bahndiensttelegrammen zulässigen Abkürzungen; 6. eine Uebersicht sämmtlicher Bahnbetriebsleitungen; 7. ein alphabetisches Verzeichniss der Stationen mit ihren Leitungen; 8. eine Zusammenstellung der auf den einzelnen Uebergangsstationen anschliessenden fremden Bahntelegraphenleitungen; 9. eine Leitungstafel für Bahntelegramme im Verkehr mit den dem Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen; 10. Vorschriften für die Beförderung von Telegrammen im Verkehr mit Bahnverwaltungen ausserhalb des Gültigkeitsbereiches des Uebereinkommens; 11. Muster eines Telegrammbuches für die Bahnstationen; 12. Muster eines Bahndiensttelegramms; 13. Muster eines Bescheinigungsbuches für Bahndiensttelegramme; 14. Muster eines Zugmeldebuches; 15. eine Leitungstafel für die tägliche Zeitangabe.

Den Schluss der Telegraphenordnung bildet ein alphabetisches Sachregister mit Hinweis auf diejenigen Paragraphen, in denen der betreffende Gegenstand vorzugsweise behandelt ist.

Von dieser Eisenbahntelegraphenordnung wird jedem im Eisenbahndienst beschäftigten Beamten, jeder Eisenbahnstation sowie jeder mit der Aufgabe von Telegrammen befassten Eisenbahndienststelle je 1 Exemplar zum Dienstgebrauch zugetheilt.

— Die königlich bayerische Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt in Anbetracht der wesentlichen Vortheile, welche die **Gasglühlichtbeleuchtung** bietet, dieselbe in grösserem Umfange einzuführen, und es sollen demgemäss behufs Erzielung intensiverer Beleuchtung zunächst die Bahnsteig- und Büreaulampen der mit Gasbeleuchtung überhaupt eingerichteten Bahnhöfe mit Gasglühlicht versehen werden, mit Ausnahme derjenigen grösseren Bahnhöfe, wie München C. B., Nürnberg C. B., Augsburg usw., bei denen voraussichtlich in den nächsten Jahren ohnehin beabsichtigt ist, vollständige elektrische Beleuchtung einzuführen.

— Die Generaldirektion der königlich bayerischen Posten und Telegraphen hat im Verein mit der mitbetheiligten Generaldirektion der Staatsbahnen bestimmt, dass zu den als **gebührenfreie Staatstelegramme** von jeder Eisenbahntelegraphenstation stets und zu jeder Zeit anzunehmenden, zu befördernden und zuzustellenden Telegrammen, insbesondere auch die Telegramme bei Brandfällen (Feuerberichte oder Mittheilungen zu Löschzwecken enthaltend), bei Hochwasser und Eisgang gehören, sofern diese Telegramme von den hierzu ermächtigten Personen aufgegeben werden. Die Bahntelegraphenstationen gelten überhaupt hinsichtlich der Beförderung von Telegrammen des Staatstelegraphendienstes als mit dem Eisenbahndienste vereinigte Staatstelegraphenanstalten und sind als solche den Oberpostämtern unterstellt.

— Der Aktiengesellschaft der pfälzischen Maximiliansbahn wurde seitens der bayerischen Staatsregierung die Konzession zum Bau und Betrieb einer **Nebenbahn von Landau nach Herxheim** ertheilt.

— Aus der Verhandlung der württembergischen Abgeordnetenkammer über den Staatsvertrag mit Baden über den Bau und Betrieb der **Bodenseegürtelbahnstrecke Friedrichshafen-Ueberlingen**, dessen Annahme bereits mitgetheilt wurde, möge einiges angeführt werden. Der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission hob hervor, auch nach der Anschauung der badischen Regierung werde die Bodenseebahn für den Durchgangsverkehr eine sehr grosse Bedeutung niemals haben können. Man könne deshalb von einer Hauptverkehrslinie, die den deutsch-österreichischen Verkehr zu bewältigen haben werde, durchaus nicht sprechen. Das seien Phantasien, in Wahrheit werde dies niemals der Fall sein. Man sei vielmehr der Ansicht, dass die Lokalverkehrsverhältnisse die Hauptsache seien. Die Dampfschifffahrtskurse auf dem Bodensee werden wohl schwerlich eine Aenderung erfahren, namentlich in Rücksicht auf Personenbeförderung. Auch dürfe die Konkurrenz der schweizerischen Bahnen auf dem südlichen Seeufer mit der nördlichen Bodenseegürtelbahn nicht unterschätzt werden. Auch darauf sei hinzuweisen, dass der nördliche Durchgangsverkehr durch die Linie Memmingen-Aulendorf immerhin eng begrenzt sei.

Im Anschluss an eine erst in letzter Zeit bei der Ständekammer eingegangene Eingabe der Gemeinden Tuttlingen und Neuhausen um Erbauung einer Eisenbahn von Tuttlingen nach Schwackenreuthe hatte der Abgeordnete von Tuttlingen einen übrigens später nicht eingebrachten Antrag in Aussicht gestellt, die Endabstimmung über den Staatsvertrag so lange zu vertagen, bis Württemberg von Baden bezüglich einer Bahnverbindung Tuttlingen-Schwackenreuthe bindende Zusagen erlangt habe.

Der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht machte darauf aufmerksam, dass der Staatsvertrag abgeschlossen gewesen sei, ehe die fragliche Eingabe zu seiner Kenntniss gelangt sei. Der Regierung könne unmöglich angesonnen werden, von dem festgestellten Vertrag zurückzutreten und neue Verlangen an Baden zu stellen. Die Bahn Tuttlingen-Schwackenreuthe habe direkt gar nichts mit der Bodenseegürtelbahn zu thun, sie werde nie ein Theil der letzteren werden, sie sei die Fortsetzung einer ganz anderen Bahn, nämlich der Bahn Aulendorf-Altshausen-Pfullendorf-Schwackenreuthe. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen habe die Bauwürdigkeit der von Tuttlingen gewünschten Bahn vom Standpunkt des Württembergischen Staates aus verneint.

Präsident von Balz bemerkte, als es sich seinerzeit darum gehandelt habe, aus strategischen Gründen eine Bahn zu bauen von Memmingen über Tuttlingen in der Richtung zum Elsass, sei die Frage geprüft worden, ob eine Linie zu führen sei von Sigmaringen nach Tuttlingen oder über Schwackenreuthe nach Tuttlingen. Nach sorgfältiger Prüfung habe man sich für die Linie Sigmaringen-Tuttlingen entschieden. Würde jetzt noch eine Strecke Schwackenreuthe-Tuttlingen eingelegt, so hätte man nichts anderes als eine Parallelbahn zu der schon bestehenden und mit sehr grossen Kosten ausgeführten Bahn von Sigmaringen nach Tuttlingen. Durch die Einlegung der Bahnverbindung Schwackenreuthe-Tuttlingen wäre nicht zu erreichen, dass mehr Verkehr auf die württembergischen Linien übergeleitet würde. Der Verkehr, der vom Arlberg herkomme oder dorthin gehe, soweit er vom Westen entspringe oder nach Westen gehe, werde nach wie vor, wie man jetzt annehmen dürfe, bewältigt werden durch die Bodensee-Trajektschifffahrt. Jede Verwaltung werde Werth darauf legen, den Verkehr in der Hand zu behalten, Württemberg werde direkt von Bregenz nach Friedrichshafen und die badische Verwaltung direkt von Bregenz nach Konstanz die Güter holen. Weder Württemberg noch Baden noch Bayern bauen die Bodenseegürtelbahn in der Meinung, dass damit dem grossen internationalen Verkehr ein besonderer Vortheil erwachsen werde, die Bodenseegürtelbahn werde in erster Linie gebaut, um dem deutschen Ufer eine Bahnverbindung zu gewähren, wie sie das schweizerische Ufer schon lange habe. Es sei von allen Seiten beklagt und als ein Missstand betrachtet worden, dass auf dem deutschen Ufer die Verkehrsinteressen nicht in gleicher Weise berücksichtigt worden seien, wie die Bewohner auf dem schweizerischen Ufer es schon seit Jahren gewohnt seien.

— In der Sitzung des Beirathes der württembergischen Verkehrsanstalten, die am 7. März stattfand, wurde von dem Vorsitzenden, Präsidenten von Balz, mitgetheilt, dass in betreff der **wahlweisen Benutzung von Rückfahrkarten zwischen württembergischen Stationen und Berlin** über die sämmtlichen für Schnellzüge in Betracht kommenden Wege zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen nunmehr eine Vereinbarung stattgefunden habe. Nach derselben werde zwar nicht eine volle Freigabe der Reisewege für Hin- und Rückfahrt gewährt. Es sollen für jeden Bahnweg (über Frankfurt a. M., Hanau, Ritschenhausen, Probstzella, Hof) besondere Rückfahrkarten ausgegeben werden, in welchen der Hinweg nach Berlin auf einer bestimmten Strecke vorgeschrieben, der Rückweg aber nach Wahl des Reisenden über jeden der in Betracht kommenden Wege frei gegeben werde. Nachdem der zweite Schnellzug Berlin-Stuttgart zustande gekommen sei, habe die Einrichtung wohl weniger Bedeutung.

— Bei der Berathung des Eisenbahnetats im sächsischen Landtage am 22. d. Mts. wurde von dem Abg. Niethammer die **Zweckmässigkeit der Arbeiterzüge** in Zweifel gezogen. Alle Bemühungen, sagte er, dem platten Lande die Arbeitskräfte zu erhalten, seien ein Tropfen ins Meer, wenn die Eisenbahnverwaltung mit ihren sogen. „Arbeiterzügen“ die Verhältnisse geradezu auf den Kopf stelle. Man dürfe die Landwirthschaft und ihre Interessen nicht zurücksetzen. Es komme vor, dass ein Grossindustrieller den Bau einer Bahn nur betreibe, damit er Arbeitskräfte erhalten könne. An und für sich seien das ungesunde Verhältnisse. Mit den Arbeiterzügen hänge auch das Schlafstellensystem zusammen. Sie veranlassten den Arbeiter, das Familienleben aufzugeben, sich schlecht zu ernähren, die Annehmlichkeiten der Grossstadt aufzusuchen und schlechte Gewohnheiten mit nach Hause zu bringen. Diesen Ausführungen trat der Abg. Georgi entgegen, indem er bemerkte, dass die Arbeiterzüge nicht geeignet seien, den Zuzug nach der Stadt dauernd zu vermehren, sondern wirkten vielmehr diesem Zuge entgegen, indem sie es den Arbeitern ermöglichten, billigere und gesündere Wohnungen auf dem Lande aufzusuchen. Es wäre deshalb zu bedauern, wenn man etwa geneigt sein sollte, den Arbeiterzügen entgegen zu arbeiten.

— In der sächsischen zweiten Kammer brachte bei der Berathung des Eisenbahnetats am 22. d. Mts. der sozialdemokratische Abg. Frässdorf einen Antrag ein, die Regierung zu ersuchen: 1. vom 1. Januar 1899 die **achtstündige Arbeitszeit** für alle Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahn einzuführen; 2. die Eisenbahnarbeiter in der Ausübung des § 152 der Reichsgewerbeordnung nicht zu hindern und 3. im übrigen die Petitionsforderungen der Arbeiter der Staatseisenbahn zu berücksichtigen. Im Laufe einer längeren Rede versicherte der sozialdemokratische Abgeordnete, dass die Zeit kommen werde, wo sich die Eisenbahnarbeiter den achtstündigen Arbeitstag erzwingen würden. Jetzt herrsche Kirchhofsruhe, aber die Empörung schlafe nur unter der Decke. Der Abg. Niethammer erklärte es für absolut unmöglich, im Eisenbahndienst einen Normalarbeitstag einzuführen. Die Arbeiter und Beamten dürften nicht versagen, wenn ungewöhnliche Anforderungen an sie herantreten. Seinerseits befürwortete und wünschte der Abg. Frässdorf noch mancherlei, u. a. ein höheres Grundgehalt für die Beamten, kürzere Aufrückungsfristen namentlich im Anfang der Dienstzeit usw., anerkannte aber im Namen seiner Partei, dass die sächsischen Eisenbahnverhältnisse gut seien, und dass alle Beamten ihre Pflicht treu erfüllen. Auch ein anderer sozialdemokratischer Vertreter, Grünberg-Hartha, erklärte in der Hauptsache an der Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen nichts auszusetzen zu haben, wenngleich manches etwas büreaukratisch sei. Schliesslich ergab sich, dass der Antrag des Abg. Frässdorf nicht einmal die genügende Unterstützung fand, nachdem der Geheime Finanzrath von Kirchbach verschiedene Behauptungen richtig gestellt hatte. Dabei hob er hervor, dass, insoweit Ueberanstrengung des Personals anerkannt wird, auch Aenderungen beabsichtigt sind. Die Freudigkeit der Regierung, für die Arbeiter etwas zu thun, könne dadurch nur beeinträchtigt werden, dass immer neue Forderungen auftauchen. Die Regierung glaube die richtige Grenze gefunden zu haben. Nach einer Berechnung des Abg. Niethammer würde die Erfüllung der eingegangenen Wünsche auf Lohnerhöhung einen Ausfall von etwa 2 200 000 ℳ bedeuten. Gleichwohl müsse man diese Summe ausgeben. Derselbe Abgeordnete äusserte noch, dass diese Aufwendungen dem Betriebe wieder zu Gute kommen würden. Die Kammer habe schon wiederholt sich dafür ausgesprochen, dass gewissen Kategorien von Arbeitern und Angestellten weniger Arbeitszeit und mehr Ruhe gewährt werde. Wenn die Kammer diese Meinung wiederholt ausspreche, dann werde die Eisenbahnverwaltung dieser Anregung gern folgen. Es dürfen nicht fiskalische Rücksichten ausschlaggebend sein, sondern es müsse zunächst menschlich gehandelt werden.

— Nach einer Aeusserung des Abg. Niethammer im sächsischen Landtage wird es nicht lange dauern, dass für den **Ansbau des Hafens von Riesa** 2 000 000 ℳ gefordert werden. Bei der Wichtigkeit dieses verkehrsreichen sächsischen Hafens sei an der Bewilligung dieser Summe nicht zu zweifeln.

— **Bahnprojekte im Grossherzogthum Weimar.** Der weimarische Landtag nahm einen Antrag seines Eisenbahnausschusses an, durch den die Regierung zu folgenden Bahnbauten aufgefordert wird: Eisenach-Eschwege, Salzungen-Vacha-Geisa-Hünfeld, Gera-Münchenbernsdorf, die Nessethalbahn u. a. Die erforderlichen Mittel sollen durch eine Anleihe gedeckt werden.

— Ueber das Bahnprojekt **Aachen-Löwen** (s. Nr. 23 d. Ztg. unter „Vereinsausland“) schreibt die „V. Z.“: Schon seit lange wollte die belgische Staatsbahnenverwaltung eine neue direkte Eisenbahnverbindung mit Preussen herstellen, da die bisherige Hauptlinie über Lüttich infolge der geneigten Ebenen der Errichtung von Blitzzügen Schwierigkeiten entgegenstellt. Es soll daher eine neue Eisenbahnlinie gebaut werden, welche von Löwen über Saint-Troud, Tongres und Vioé nach Aachen führt. Die Pläne werden jetzt fertig gestellt. Die Kosten betragen nach der „Indép. belge“ 80 000 000 Frcs. Die Eilzüge sollen diese neue Linie befahren und zwischen Aachen und Löwen nirgends anhalten; auch für den Handelsverkehr wird die neue Linie verwerthet werden. An der Fahrzeit werden Lüttich gegenüber 60 Minuten gespart.

— **Personalnachricht.** Finanzrath, tit. Oberfinanzrath Strasser wurde auf die Stelle eines Oberfinanzraths bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— In der am 21. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses, der ersten nach seiner neuerlichen Einberufung, wurden mehrere **Anträge und Interpella-**

tionen in Eisenbahnangelegenheiten eingebracht, so ein Antrag auf Einführung der Sonntagsruhe und auf Regelung des Vertragsverhältnisses zwischen der Eisenbahn und ihren Angestellten, dann eine Interpellation in Angelegenheit der Dienstpragmatik für die Angestellten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

— Am 22. d. Mts. hat der österreichische Verwaltungsgerichtshof in öffentlicher Sitzung seine Erkenntnisse über die gegen das Finanzministerium überreichten Beschwerden der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Lemberg-Czernowitz Jassyeisenbahngesellschaft gegen die bekannten **Gebührenvorschreibungen** gefällt und beide Gesellschaften mit ihren Beschwerden abgewiesen. Von der Nordbahn forderte das Finanzärar eine Gebühr von etwa 500 000 fl. anlässlich der Errichtung eines neuen Gesellschaftsvertrags auf Grund der neuen Konzession aus dem Jahre 1886; bei der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft handelt es sich um eine Gebühr von rund 1 000 000 fl. anlässlich einer Aktien- und Prioritätsobligationen-Emission. In beiden Fällen wurde von den Beschwerdeführern die Verjährung des Gebührenbemessungsrechts eingewendet. Wir werden nicht ermangeln, auf diese auch prinzipiell interessanten Entscheidungen des Näheren zurückzukommen.

— **Bahnbau im Koppenthale.** Im Koppenthale, in welchem das vorjährige Hochwasser den erst kurz vorher rekonstruirten Bahndamm auf weite Strecken gänzlich zerstört hatte, wird nun die Trasse höher gelegt. Zu diesem Zwecke sind bedeutende Felssprengungen und die Anlegung eines über 200 m langen Tunnels nothwendig, an welchem eifrig gearbeitet wird. Mehrere hundert Arbeiter sind bereits hier beschäftigt, und beim Eintritt der günstigen Jahreszeit wird deren Zahl wesentlich vermehrt; die neue Strecke soll im Juni bereits so weit fertig sein, dass von da an täglich wenigstens 1 Zug von Aussee nach Ischl und zurück wird verkehren können.

— **Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn.** Vor einigen Tagen haben Funktionäre der Baudirektion der Wiener Stadtbahn und Vertreter der Staatsbahndirektion Wien, welche den Betrieb auf der Stadtbahn zu führen berufen ist, die Vororte- und die Gürtellinie der Wiener Stadtbahn zu dem Zwecke bereist, um den Eröffnungstermin für diese Linien zu vereinbaren. Gelegentlich dieser Bereisung wurde erhoben, dass sowohl die Bahnhöfe Hütteldorf und Heiligenstadt als auch die Strecken Penzing-Heiligenstadt der Vorortelinie und Heiligenstadt-Gumpendorferstrasse der Gürtellinie einschliesslich der in diesen Strecken vorhandenen Stationen und Haltestellen zur Zeit schon so weit fertiggestellt und ausgerüstet sind, dass der Eröffnungstermin der Vorortelinie für den 1. Mai d. J. in Aussicht genommen werden kann. Die Eröffnung des Betriebs auf der Gürtel- und auf der oberen Wienthallinie ist noch von der Vollendung einzelner Arbeiten auf der oberen Wienthallinie (Gumpendorf-Hietzing-Hütteldorf) abhängig, jedoch sind diese auch so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung am 1. Juni d. J. wird erfolgen können.

— Bei der am 19. d. Mts. unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers abgehaltenen Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien bildete den wichtigsten Gegenstand der Tagesordnung die Bewilligung eines Kredits für die Vornahme von Versuchen behufs **Einrichtung eines elektrischen Probebetriebs auf einer Theilstrecke der Wiener Stadtbahn.** Dieser Probebetrieb bezweckt die bis jetzt noch nicht klargestellte Frage zur Lösung zu bringen, ob ein Massenverkehr von dem Umfange des Personenverkehrs der Wiener Stadtbahn unter Anwendung elektrischer Motoren, und zwar neben dem Dampfbetriebe, welcher für den Güter- und Militärverkehr unter allen Umständen beibehalten werden muss, bewältigt werden kann. Ferner soll diese Probe auch verlässliche Anhaltspunkte für die Beurtheilung des ökonomischen Werthes der Anwendung der Elektrizität zur Zugkraft der Personenzüge der Wiener Stadtbahn bieten. Es sollen zunächst 8 Personenwagen mit elektrischen Motoren derart ausgerüstet und zu einem Zuge verbunden werden, dass die Motoren aller 8 Wagen vom Standplatze des Führers des Zuges bethätigt und in vollkommen gleichzeitiger Arbeit erhalten werden können. Zur nothwendigen Hemmung der Bewegung des Zuges soll neben einer elektrischen Bremse auch noch eine durchgehende mechanische Bremse zur Anwendung kommen, und beide Bremsen sollen vom Führer des Zuges gehandhabt werden.

Der für die Probefahrten nöthige Strom wird von der allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft geliefert und durch eine zwischen den Fahrschienen anzuordnende Kontaktschiene den Motorwagen zugeführt werden.

Die erforderlichen Installationen werden einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten erfordern, da die Einzelheiten der Einrichtungen noch vielfach besonderer Studien bedürfen. Sobald die Installationen vollendet sind, wird der Probezug in der Versuchsstrecke Heiligenstadt-Michelbeuren während der zwischen den normalen Stadtbahnzügen sich ergebenden Zeitintervalle und zwar zunächst leer, in Verkehr kommen und erst dann, wenn sich die Einrichtungen durchwegs bewährt haben, wird der Zug dem Publikum zur Benutzung zugänglich gemacht werden.

Zur Vornahme der besprochenen Versuche wurde von der Kommission ein Kredit von 38 000 fl. bewilligt.

In einer interessanten für das Kaiser-Jubiläumswerk „Geschichte der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen" bestimmten Abhandlung spricht sich der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, Gustav Gerstel über die höchst aktuelle Frage einer **Reform der Güterbeförderung auf den österreichischen Eisenbahnen** folgendermaassen aus:

Der Umstand, dass die Eisenbahnen auf dem Kontinente nicht wie in England die Zu- und Abspedirung der Güter zum und vom Bahnhofe in eigene Regie genommen haben, wie dies in den ersten Jahren auch die Wien-Gloggnitzer und später die südliche Staatsbahn übten, bald aber als den landesüblichen Gewohnheiten nicht entsprechend aufgeben mussten, bildet einen Hauptgrund der Mängel unserer Güterbeförderung.

In England holt die Bahnverwaltung selbst die Güter vom Aufgeber ab, sammelt sie an zahlreichen Sammelstellen, ordnet sie nach Bestimmungsstationen und führt das gesammelte und gesichtete Gut wagen- und zugsweise zum Bahnhofe, wo es nach gleichartiger Bestimmung direkt in kleine Güterwagen geladen und in kürzester Zeit und ohne viele Einzelausladungen auf den Zwischenstationen in die Bestimmungsstation gebracht wird. Dies Ideal sollte auch in Oesterreich angestrebt werden, wenn auch die vorerwähnten einfachen Vorbedingungen wie in England und der dortige dichte Verkehr hierlands mangeln.

Wenn nicht an zahlreichen Sammelstellen, so muss doch in der Aufnahmestation selbst das Gut durch zweckmässige Disposition trots beschränkten Güterraumes gesichtet und auch über den engeren Lokalverkehr hinaus nach aufeinanderfolgenden Bestimmungsstationen kurz abgegrenzter Bahnstrecken verladen werden. Es darf nicht, wie dies so häufig geschieht, ohne viel Rücksicht auf die Bestimmung verladen und der Zug gebildet werden, so dass nahezu jeder Zug Sammelwagen mit Einzelgütern und ebenso Einzelwagenladungen für die ganze Strecke bis in ihre fernsten Fortsetzungen enthält. Unausweichliche Folge dieses Vorganges wird, dass auch die Wagen für die entlegendsten Stationen zahllose unnöthige Aufenthalte miterleiden müssen, und grosse Gütermengen wegen einzelner Kolli zurückgehalten werden, um viel später an ihre Bestimmung zu gelungen, während die Wagen verzögert und damit unökonomisch ihrer rascheren Wiederverwendung entzogen werden.

Nicht jeder Güterzug darf in jeder Station halten, weil er für jede Gut bringen oder von jeder Gut erhalten könnte. Direkte, raschere Züge mit Durchfahrt durch zahlreiche Stationen haben den Haupttheil des Verkehrs auch dann zu bilden, wenn sie nicht aus gleichmässiger Massenfracht mit gleicher Bestimmung bestehen. Insoweit sie Wagen mit Gut für Zwischenstationen besitzen, haben sie dieses an den zunächst gelegenen Knotenpunkten abzusetzen, von wo Vertheilungszüge eingeleitet werden, die ebenso die Güteraufgabe dieser Zwischenstationen aufzunehmen und dem nächsten hierzu ausersehenen Knotenpunkte zuzuführen haben, um sie unmittelbar oder nach zweckmässiger Umladung und Vertheilung der darunter befindlichen Stückgüter wieder einem direkten Zuge zu überantworten. Weitaus rascherer Wagenumsatz, schnellere und sichere Beförderung der Güter wäre die Frucht dieses Systems, das bei dem heutigen Stand der Güterverkehrsentwicklung allerdings nur mehr schwer und nur nach sorgfältigster Ueberlegung und Vorbereitung allmählich und vorsichtig auf Bahnlinien mit regem Verkehre eingeführt werden kann. Die Lieferzeit, wie sie heute besteht, wird dann weit leichter eingehalten, in vielen Fällen sogar namhaft unterboten werden können, wenn auch die Friktionen des Verkehrs nicht gestatten dürften, dies gesetzlich zum Ausdruck zu bringen.

— **Art der Rückerstattung von Frachtmehrgebühren.** Der „allgemeine Tarifanzeiger" gibt die Beachtung verdienende Anregung, dass für diese Auszahlungen eine einheitliche Form für alle österreichischen Eisenbahnen, und zwar eine solche Form vereinbart werde, durch welche die Parteien nicht ungerechtfertigter Weise belastet und belästigt werden. Jetzt gehen die einzelnen Bahnverwaltungen sehr ungleichmässig vor. Einige senden den der Partei gebührenden Geldbetrag frei, jedoch unter Abzug des Postporto, andere stellen dem Bezugsberechtigten ein Aviso zu, mit welchem er ermächtigt wird, den Betrag bei der oft entfernt liegenden Hauptkasse der Verwaltung gegen Empfangsbestätigung zu beheben. Einzelne Bahnen verständigen die Partei, dass ihre Hauptkasse angewiesen sei, ihm den Betrag gegen vorherige Einsendung der Quittung ins Haus zuzustellen. Ja es kommt auch vor, dass trotz vorheriger Einsendung der Quittung (bei Auszahlung durch die Postsparkasse) der Empfänger aufgefordert wird, den

Erhalt des Geldes nochmals auf einer ihm zugesendeten Drucksache zu bestätigen. Nur ausnahmsweise werden derartige Geldbeträge den Berechtigten frei und ohne Abzug von Portoauslagen zugestellt.

— Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat unter dem 1. Februar d. J. entschieden, dass der Tag der Frachtzahlung bei **Berechnung der einjährigen Verjährungsfrist** nach § 61 (4) des Betriebsreglements nicht einzurechnen sei. In der Begründung dieses Urtheils wird ausgeführt, dass die Berechnung der Fristen, daher auch der Verjährungsfristen für das Betriebsreglement, da der Eisenbahnfrachtvertrag ein Handelsgeschäft ist, nur im Sinne des Handelsrechtes geschehen könne. Für die Berechnung von Fristen im Handelsgesetze sei die Bestimmung des Art. 328 über die Feststellung des Zeitpunktes der Erfüllung von Handelsgeschäften maassgebend, welcher Artikel konforme Bestimmungen mit dem über die Fristen im Art. 32 der Wechselordnung über Verjährung enthält und somit durch diese letzteren Bestimmungen erklärt und ergänzt werden kann. Nach Art. 328 H.-G.-B. falle die Erfüllungszeit (also der letzte Tag der Frist), wenn die Frist nach Wochen, Monaten oder einem, mehrere Monate umfassenden Zeitraum (Jahr, halbes Jahr, Vierteljahr) bestimmt ist, auf denjenigen Tag, der durch seine Benennung oder Zahl, dem Tage des Vertragsschlusses (dem ersten Tage der Frist) entspricht. Auch die Verjährungsfrist sei nach Analogie des Art. 328 H.-G.-B. bezw. nach Art. 32 W.-O. zu berechnen. Uebrigens sei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen als Anfangspunkt dieser Frist nun nicht, wie es die Ansicht der Beklagten ist, der Tag der Zahlung selbst zu berechnen; denn die Verjährung bedeute den Verlust eines Rechtes und da wäre es gegenüber dem Berechtigten eine Unbilligkeit, ihm, wenn z. B. die Zahlung erst Abends erfolgte, diesen Tag als voll anzurechnen. Darum könne die Verjährung erst mit dem auf die Zahlung folgenden Tage beginnen und sei also die Jahresfrist von diesem Tage an auf die oben angegebene Weise zu berechnen. Dieser Ansicht entspricht auch eine Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 28. August 1895.

— **Entschädigungsklage weger tödtlicher Verunglückung einer Person.** Am 27. Juli v. J. ereignete sich in der Station Liesing der österr. Südbahn ein Eisenbahnunfall, welchem ein Menschenleben zum Opfer fiel. An dem genannten Tage — es war Sonntag — herrschte auf dem Liesinger Bahnhofe gegen Abend ein furchtbares Gedränge. Eben fuhr wieder ein Lokalzug in die Station ein, und alles drängte demselben entgegen, um nur noch ein Plätzchen zu erhaschen. Plötzlich hörte man einen entsetzlichen Schrei, und im nächsten Augenblick hatten die Räder eine Frau erfasst und ihr den Kopf sowie die beiden Arme vom Rumpfe getrennt. Bahnbedienstete halfen den verstümmelten Leichnam bergen. Der Gatte der Verunglückten erhob nun in seinem Namen und im Namen seiner drei minderjährigen Kinder gegen die Südbahngesellschaft eine Schadenersatzklage, in welcher er ein Schmerzensgeld von 3000 fl., für Begräbnisskosten 285 fl. und eine Lebensrente von 50 fl. monatlich begehrte. Infolge dieser Klage fand vor dem Wiener Handelsgericht die Verhandlung statt. Der Klageanwalt restringirte zunächst das Klagebegehren um das Schmerzensgeld. Er mass der Südbahngesellschaft die Schuld an dem Unglücksfalle zu, weil das Perrongitter während der Einfahrt des Zuges geöffnet war. Der Vertreter der Südbahngesellschaft bestritt die Ersatzpflicht der verklagten Gesellschaft, indem er geltend machte, dass die Verunglückte ihren Tod selbst verschuldet habe, indem sie auf den noch in Bewegung befindlichen Zug aufzuspringen suchte. Aus diesem Grunde wies der Gerichtshof das Klagebegehren ab.

— Der Verwaltungsrath der **Wiener Tramwaygesellschaft** hat die Bilanz für das Geschäftsjahr 1897 festgestellt. Das Ergebniss ist ein Reingewinn von 1 116 296 fl. Dieser Reingewinn ist um mehr als 300 000 fl. hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben. Erklärt wird dieses Minderergebniss durch die langdauernden Unruhen des Tramwaypersonals, die bekanntlich auch zu empfindlichen Betriebsstörungen führten. Die Herstellung des Friedens war nur durch grosse Opfer seitens der Gesellschaft möglich, die sich naturgemäss in der Jahresbilanz zum Ausdruck bringen mussten. Uebrigens fehlen noch sichere Anhaltspunkte für die Beurtheilung, in welchem Maasse die im Vorjahre durchgeführten sozialen Reformen die Bilanz beeinflussten, da die Detailziffern derselben noch nicht veröffentlicht sind.

— Nach dem für 1897 erstatteten Geschäftsberichte der **Wiener Lokomotivfabrik** entspricht das Ergebniss des verflossenen Jahres annähernd dem des Jahres 1896. Abgeliefert wurden 70 Lokomotiven und 37 Tender, eine elektrische Lokomotive sowie mehrere Kessel und Maschinentheile. Der Gesammtumsatz betrug 2 802 000 fl. Für das laufende Betriebsjahr ist eine gute Beschäftigung gesichert. Der im Jahre 1897 erzielte Reingewinn beträgt 299 084 fl.

— **Kombinirte direkte Eisenbahntarife nach den Orienthäfen.** Bei den ungarischen Staatsbahnen hat vor kurzem eine Berathung in Angelegenheit der Ausarbeitung direkter Tarifsätze von den ungarischen Bahnstationen nach den Levantehäfen, in erster Reihe nach Konstantinopel, stattgefunden. An der Konferenz haben die Vertreter der Fluss- und Seeschifffahrt A.-G. und der Levante-Schifffahrtgesellschaft theilgenommen. Die Schiffe der erstgenannten Gesellschaft werden den Verkehr zwischen Semlin, Bazias, Orsova nach Galatz zu vermitteln haben. Die ungarischen Staatsbahnen gewähren ihrerseits für einzelne Artikel, wie Zucker, Eisen usw. sehr wohlfeile Sätze und haben sich auch die Schifffahrtsgesellschaften zu bedeutenden Ermässigungen bereit erklärt.

— Die **provisorischen Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen** betrugen im Monate Februar im Personenverkehr 1 344 500 fl., im Güterverkehre 4 778 500 fl., daher insgesammt 6 122 800 fl. Im Vergleiche zu den definitiven Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres ergibt sich eine Mindereinnahme von 262 383 fl. Der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 60 000 fl., der Frachtenverkehr einen Ausfall von 322 000 fl. = 6,3 %.

— In der am 10. d. Mts. in Venedig abgehaltenen Sitzung des **Internationalen Tarifkomitees** wurde unter Anderem die Frage erörtert, ob und inwieweit das Berner Uebereinkommen auch auf Schifffahrtsstrecken angewendet werden könne.

Den Anlass hierzu bot ein Rundschreiben der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen, womit sie anzeigte, dass der Pflaumenhandel im Verkehr mit den Schiffsstationen an der unteren Donau dadurch gehemmt sei, dass die Aufgeber bei Sendungen nach Oesterreich und darüber hinaus nur Duplikatfrachtbriefe bis zu den Umschlagsstationen ausgefolgt erhalten und diese Dokumente zum Inkasso des Preises der Waare bezw. zu Belehnungsgeschäften nicht verwenden können. Zur Behebung dieser Hemmnisse und Ermöglichung der Abfertigung der Sendungen mit internationalen Frachtbriefen bis zur Bestimmungsstation habe die Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Einvernehmen mit der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrtsaktiengesellschaft das Berner Uebereinkommen bezw. die Haftungsbestimmungen der Artikel 22 bis 27 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement bezüglich dieser Pflaumentransporte auch rücksichtlich der Wasserstrecken Mitrovitz-Szávapart (Saveufer) bezw. Semlin angenommen und ersuche demnach die anderen Bahnverwaltungen, ihre Stationen hinsichtlich der Annahme der Bahnfrachtbriefe über die ab den Wasserstationen direkt verrechneten Pflaumen- und Pflaumenmussendungen entsprechend anzuweisen.

Gegen eine solche Anweisung der Stationen wurden von mehreren Verwaltungen Bedenken in der Richtung erhoben, dass das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr schon nach seiner Bezeichnung und nach dem Inhalte des Artikels 1 nur Anwendung auf den Eisenbahnfrachtverkehr der vertragschliessenden Staaten und zwar nur auf denjenigen Eisenbahnstrecken Anwendung finde, die in der dem internationalen Uebereinkommen anhängenden Liste verzeichnet sind.

Der Verkehr mit Wasserstrassen falle nicht oder doch nicht ohne Weiteres hierunter und müssten jedenfalls erst speziellere Vereinbarungen vorausgehen.

Die Verhandlungen des internationalen Tarifkomitees über diese interessante prinzipielle Frage gelangten in der Sitzung in Venedig noch zu keinem Abschlusse.

Vereins-Ausland.

— In Sofia verlautet, dass die bulgarische Regierung auf den Bau der als Konkurrenzbahn der Orientbahn intentirten Linie **Sarambay-Philippopel-Stara-Zagora** nunmehr definitiv verzichtet habe.

— **Ueber die Grösse des Londoner Strassenverkehrs** hat man mehrfach Schätzungen angestellt. Genaue Zahlen sind bei der Art, wie die einzelnen Verkehrsgesellschaften ihre Statistik aufstellen, nicht zu erhalten, und überdies wird die Statistik bei den verschiedenen Gesellschaften nach verschiedenen Gesichtspunkten gehandhabt.

Im Jahre 1865 beschäftigte sich die öffentliche Meinung, wie wir, den „Railway News" folgend, berichten, bereits stark mit der Frage des hauptstädtischen Verkehrs. Inzwischen ist die Bevölkerung, die sich 1861 auf 3 250 000 Personen belief, um mehr als 2 250 000 gewachsen; die 1891er Zählung ergab 5 666 000 Personen. Zwar haben auch die Bezirke der hauptstädtischen und der Citypolizei ihre Grenzen etwas geändert,

aber soviel steht fest, dass in den Gebieten der beiden Polizeiverwaltungen zusammen jetzt 2 250 000 Menschen mehr wohnen, als vor etwa 30 Jahren. Damals wurde die Frage des Verkehrs für so brennend erachtet, dass sich beide Häuser des Parlaments damit beschäftigten und ein königlicher Kommissar eingesetzt wurde, um zu erwägen, welche Verbesserungen man hinsichtlich des Strassenverkehrs der Hauptstadt treffen könne. Unter den damals gemachten Vorschlägen befanden sich zahlreiche, die auf den Bau von Bahnen gerichtet waren. Das praktische Ergebniss war der Bau der Untergrundlinien des jetzigen inneren und äusseren Bahnringes.

Zwei von den daran betheiligten Gesellschaften, nämlich die Metropolitan- und Distriktbahn befördern zur Zeit 135 000 000 Reisende jährlich. Zwei später gebaute Linien, die Nordlondon- und die City- und Südlondonbahn beförderten im verflossenen Jahre 56 000 000 Reisende. In der neueren Zeit sind verschiedene Trambahnen in verschiedenen Theilen der Stadt gebaut worden, deren Beförderungsziffer sich auf 150 000 000 beläuft. Von den grossen Eisenbahnen beförderten 4 (Ostbahn, Brighton-, Chatham- und Südostbahnen) zusammen 220 000 000 Personen. Der Theil, welcher in der Hauptstadt ein- und ausgeht, ist nicht besonders ausgeschieden, aber, mässig gerechnet, tragen diese 4 Gesellschaften zu dem Strassenverkehr mindestens die Hälfte ihrer gesammten Beförderung bei, das sind 110 000 000 Personen. Ein grosser Theil des Verkehrs der Nord-, Mittelland- und Westbahnen geht auf die Linie der Metropolitan über, ein Theil des Nordwestbahnverkehrs dagegen auf die Distriktlinie. In diesem oder im kommenden Monat wird die Waterloo- und Cityuntergrundlinie, in der die Südwestbahn eine Verlängerung bis ins Herz der City gewinnt, fertiggestellt sein. Von den 4 nordwärts ausstrahlenden Eisenbahnen nehmen Omnibusse und Droschken einen grossen Theil des Verkehrs auf und vertheilen ihn über alle Theile der Hauptstadt. Für die Zwecke der vorliegenden Schätzung kann der von Norden in die Stadt eindringende und dahin zurückfluthende Verkehr auf annähernd 100 000 000 geschätzt werden.

Mr. Bathurst von der Abtheilung für das öffentliche Fuhrwesen der hauptstädtischen Polizei gibt in einem Bericht die Zahl der im Strassenverkehr zugelassenen öffentlichen Fuhrwerke an. Danach gibt es in der Hauptstadt 3 190 Omnibusse und 1 378 Tramwagen, zusammen 4 568 öffentliche Fahrzeuge. Dazu kommen 3 583 vierrädrige und 7 923 zweirädrige Droschken, welche letzteren als hansoms und growlers bekannt sind. An öffentlichen Strassenfuhrwerken, Droschken, Omnibussen und Tramwagen gibt es also im ganzen in London 16 076 Stück. Abgesehen von den Droschken können wir den von den angeführten Strassenfahrzeugen bewältigten Verkehr genauer angeben. Die allgemeine Omnibusgesellschaft befördert mit ihren 1 151 Wagen 172 000 000 Menschen, die Road Cargesellschaft in 350 Wagen 58 000 000 Personen, weitere 1 650 vom Polizeikommissar zum Verkehr zugelassene Privatomnibusse, welche zum Theil den Verkehr in den weniger belebten Strassen vermitteln, befördern etwa 100 000 000 Personen. Dieser gesammte Strassenverkehr liefert einen Schätzungswerth für diejenigen Verkehrsmengen, welche den im Bau begriffenen und noch geplanten Untergrundbahnen Londons zufallen dürften.

Im ganzen beläuft sich der Verkehr der Eisenbahnen und Strassenfahrzeuge, ohne Droschken, wie folgt:

	Millionen Personen
Metropolitanbahn, Distriktbahn, Nordlondonbahn und Südlondonlinie zusammen	191
dazu der Vorortverkehr	
der Ostbahn, Brightonbahn, Chathambahn und Südostbahn schätzungsweise	110
der Nordbahn, Westbahn, Mittellandbahn und Nordwestbahn gleichfalls schätzungsweise	100
ferner der Verkehr	
der Trambahnen in London nach den öffentlichen Berichten	150
der allgemeinen Omnibusgesellschaft (1 150 Wagen)	172
der Road Cargesellschaft (350 Wagen)	58
und der sonstigen Omnibusse (1 650 Wagen) . . .	100
insgesammt . .	881

Um den Umfang der Bewegung der Bevölkerung genauer zu übersehen, würde es lehrreich sein, den Omnibussen auf ihren Verkehrswegen zu folgen. Man würde finden, dass es kaum eine Verkehrslinie gibt, die diesem Verkehrsmittel nicht als eine Zufuhrader diente. Die Omnibusse befördern thatsächlich den Verkehr so billig, dass es nicht möglich ist, im Wettbewerb dagegen aufzukommen und dennoch beträgt die Dividende der allgemeinen Omnibusgesellschaft nicht weniger als 10,5 %.

Auch heute beschäftigt die Frage des Verkehrs in den hauptstädtischen Strassen in weitem Umfange die öffentliche Meinung und erregt die Aufmerksamkeit der Behörden. Der Staatssekretär des Innern äusserte sich auf eine an ihn ergangene Anfrage dahin, dass es nicht in seiner Macht stehe, die Zahl der verkehrswerbenden Omnibusse zu beschränken, dass er es ebensowenig rechtfertigen könne, bezüglich ihrer Verkehrsstunden Beschränkungen eintreten zu lassen.

— Eine wunderbare Nachricht bringt der St. Petersburger Herold, er schreibt:

„Wie wir erfahren, hat das Ministerkomitee bei dem Reichsrathe folgende prinzipielle Frage eingebracht: Ist den Interessen des Staats und den Kommunalinteressen damit gedient, dass der **Auskauf der russischen Eisenbahnen durch die Krone** fortgesetzt wird oder ist es nothwendig, diesen Auskauf einzustellen? In seiner Eingabe hat das Ministerkomitee auf die Börsenagiotage mit den Aktien der Privatbahnen hingewiesen, welche gewöhnlich begründeten oder unbegründeten Gerüchten über den Auskauf einer Bahn vorhergeht. Wie verlautet, wird diese Eingabe noch im laufenden Monate durchgesehen werden."

Wunderbar in mehr als in einer Beziehung darf die eben eingebrachte Frage erscheinen. Jetzt nachdem Russland im Laufe von fast 19 Jahre Privatbahnen verstaatlicht und neue Bahnen für Rechnung des Staates baut, wird plötzlich die prinzipielle Frage aufgerollt, ob die Fortsetzung eines Theiles dieser Aktion den staatlichen und kommunalen Interessen entspricht? Wenn man sich die nachfolgende Tabelle näher ansieht, so findet man allerdings, dass das Tempo, in welchem die Ausgestaltung des russischen Eisenbahnnetzes im Sinne des Staatsbahnsystems stattgefunden hat, kein gleichmässiges ist; es hat aber doch in keinem Jahre ein Stillstand stattgefunden. Es waren nämlich vorhanden

am Schlusse des Jahres	Eisenbahnen überhaupt	davon entfielen auf Privat-		Staats-eisenbahnen		das Staatsbahnnetz wuchs um
	Werst	Werst	%	Werst	%	Werst
1880	21 104	21 042	99,7	62	0,3	—
1881	21 263	20 375	95,8	888	4,2	826
1882	21 457	20 500	95,6	957	4,4	69
1883	22 211	20 744	93,4	1 467	6,6	510
1884	23 038	20 734	90,0	2 304	10,0	837
1885	24 033	21 108	87,8	2 925	12,2	621
1886	24 508	21 098	86,1	3 410	13,9	485
1887	25 276	20 785	82,2	4 491	17,8	1 081
1888	26 113	20 986	80,4	5 127	19,6	636
1889	26 539	18 897	71,2	7 642	28,8	2 515
1890	27 238	19 231	70,6	8 007	29,4	365
1891	27 361	17 384	63,5	9 977	36,5	1 970
1892	27 814	17 471	62,8	10 343	37,2	366
1893	29 394	16 966	57,7	12 428	42,3	2 085
1894	31 219	14 353	46,0	16 866	54,0	4 438
1895	33 105	12 702	38,4	20 403	61,6	3 537
1896	35 276	12 449	35,3	22 827	64,7	2 424
1897	36 731	12 826	34,9	23 905	65,1	1 078

Und nun, nachdem 65 % aller Bahnen bereits in der Verwaltung des Staates sich befinden, da scheint man sich an einem Scheidewege zu befinden.

Das ist für einen Staat allerdings wunderbar und die Gründe, die ihn an den Scheideweg gebracht haben, müssen sehr schwerwiegende sein. Der Grund, den der „Petersburger Herold" als in der Vorlage des Ministerkomitees enthalten, anführt, kann unmöglich als ernsthaft oder als ausschlaggebend angesehen werden.

Dass z. B. mit den Certifikaten der Südwestbahnen, wie in Nr. 18 S. 300 und 301 d. Ztg. mitgetheilt, eine gewissenlose Spekulation getrieben worden ist, ist ja gewiss nicht schön, mag sogar als verwerflich gebrandmarkt werden; aber ein staatliches Interesse könnte damit doch nur berührt werden, wenn der Kredit des Staates durch die Spekulation gefährdet werden könnte, was nur denkbar wäre, falls Versprechungen gemacht worden, die später nicht gehalten werden konnten. Bei den Südwestbahncertifikaten liegt die Sache aber so, dass das Finanzministerium schon rechtzeitig davor gewarnt hat, diesen Certifikaten einen Werth beizumessen. Aehnlich wird es wohl auch in anderen Fällen geschehen sein. Diese Erwägungen können unmöglich in einer so hochwichtigen Frage irgendwie maassgebend sein.

Aber, was kann sonst die Veranlassung gewesen sein, dass die Frage auf die Tagesordnung gesetzt worden ist? In solchen Dingen nach Gründen zu suchen, hat sein sehr Bedenkliches. Daher ist es das Richtigere abzuwarten, bis Authentisches bekannt wird. Immerhin ist aber schon der Umstand, dass die allem Anscheine nach längst endgültig entschiedene Prinzipienfrage wieder diskutirt werden soll, ein untrügliches Zeichen dafür, dass seit der Zeit, in welcher man sich für den Staats-

bahnbetrieb entschied, und jetzt die Anschauungen der leitenden Faktoren sich geändert haben müssen, oder mindestens durch die Erfahrungen der Jahren zweifelhaft geworden sind, ob das aufgestellte bezw. von Deutschland übernommene Staatsbahnsystem für russische Verhältnisse ebensogut passt, wie für deutsche.

Dass man an leitender Stelle bis vor kurzem noch ganz im Fahrwasser des Staatsbahnsystems sich bewegte, dürfte auch daraus gefolgert werden können, dass bei Bildung der grossen Privatbahngesellschaften im Südosten und Norden des Reiches in den neuen Statuten durchweg kurze Fristen Aufnahme gefunden haben, nach deren Ablauf dem Staate das Recht zustehen soll, die betreffenden Bahnen durch Auskauf an sich zu bringen.

— Bekanntlich leidet der Güterverkehr in Russland sehr schwer unter dem Mangel an Wagen einestheils, anderentheils unter der geringen Leistungsfähigkeit der Bahnen, auf denen sich ein grösserer Verkehr konzentrirt. Um diesem Missstande mit dem vorhandenen Mittel nach Möglichkeit zu begegnen sind Centralstellen eingerichtet worden, von denen aus eine einheitliche Leitung des Verkehrs bezw. Vertheilung des vorhandenen rollenden Materials stattfinden soll. Auf einer im Eisenbahndepartement stattgehabten Konferenz wurde nun die Frage erörtert, w a n n die **Vertheilungsbüreaus für Regulirung der Verladung und des Transports von Gütern auf den russischen Eisenbahnen** in Aktion treten sollen, wobei sich die Konferenz für die Feststellung folgender Ordnung aussprach: das Büreau ist während der ganzen Zeit, wo irgend welche Störungen herrschen, thätig; telegraphische Meldungen über den Waarenumsatz werden nur dann gemacht, wenn die Menge der nach dem Punkt — wo die Störungen entstanden sind — eintreffenden Waaren 60 % seiner grössten Aufnahmefähigkeit erreicht, — und hören auf, sobald die Menge sich während 20 Tagen auf weniger als 60 % der grössten Aufnahmefähigkeit stellt.

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre kann fast vermuthet werden, dass die Vertheilungsbüreaus kaum je ausser Funktion treten werden, denn nachgerade sind die Verkehrsbehinderungen in Russland in Permanenz erklärt.

In einem gewissen Zusammenhange steht hiermit auch die Zufuhr von Getreide zu den Elevatoren, nachdem in Russland die Reexpedition für die meisten Lagerhäuser eingeführt worden ist.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat daher seine Aufmerksamkeit auf die sowohl den Handeltreibenden als Eisenbahnen grosse Unbequemlichkeiten bereitende nicht rechtzeitige Benachrichtigung über die wegen Ueberfüllung erfolgte Schliessung von Niederlagen und Elevatoren gelenkt. Es sollen, wie mitgetheilt wird, zwecks Beseitigung dieses Mangels, besondere Regeln für die Benachrichtigung über die bevorstehende Schliessung von Niederlagen usw. ausgearbeitet und dieselben in das Uebereinkommen betr. den direkten Verkehr zwischen den russischen Eisenbahnen aufgenommen werden.

Auch hierdurch wird dann eine Quelle für die vielen Betriebsstörungen in Wegfall kommen.

— Eine für den **deutsch-russischen Eisenbahnverkehr** nicht unwichtige Entscheidung ist dieser Tage vom russischen Verkehrsminister publizirt worden. Es bestehen nämlich in den deutsch bezw. russisch abgefassten Nomenklaturen der direkten deutsch-russischen Eisenbahntarife insofern kleine Verschiedenheiten, als in den deutschen Ausgaben Waarengattungen aufgeführt sind, die in den russischen Nomenklaturen fehlen, was bei der Ueberführung deutscher Frachten auf russische Bahnen nicht selten zu langwierigen Auseinandersetzungen und zu Missverständnissen führte. Der russische Verkehrsminister hat nun bestimmt, dass derartige Frachten ohne weitere Versäumniss auf den russischen Grenzstationen übernommen und gemäss den Grundsätzen des deutsch-russischen Güterverkehrs nach ihrem Bestimmungsorte befördert werden sollen, dass auch bei Berechnung der Transportkosten die erwähnten Bestimmungen zu Grunde gelegt werden sollen, mit der Maassgabe jedoch, dass für die auf russischen Bahnen durchlaufene Strecke die für den russischen Binnenverkehr gültigen Tarifbestimmungen zur Anwendung kommen sollen.

— In der Verwaltung der **russischen Staatseisenbahnen** wurde, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, in diesen Tagen die Frage, betr. die **Versicherung der Güter**, welche den städtischen Stationen zum Transport und zur Aufbewahrung übergeben werden, durchgesehen. — Die Verwaltung erkannte, wie das genannte Blatt weiter mittheilt, für zweckentsprechend, von den Klienten der städtischen Stationen die obligatorische Versicherung der diesen Stationen zur Aufbewahrung übergebenen Waaren bei einer der Versicherungsgesellschaften zu verlangen.

— Der **Sommerfahrplan** wird **auf dem** ganzen **russischen Eisenbahnnetz** am 6. Mai alten Stils (18. Mai) in Kraft treten; eine Ausnahme hiervon machen nur die an der westlichen Landgrenze anschliessenden Bahnen, wo der Sommerfahrplan auf besondere Vorstellung der Eisenbahnverwaltungen vom 19. April alten Stils (1. Mai) eingeführt wird.

— Wie die „Birsh. Wed.“ mittheilen, ist der Gesellschaft der Südostbahnen der **Bau und Betrieb der Ost-Donezbahn** übertragen worden. Die genannte Linie beginnt bei der 135. Werst der Debalzew-Swerewskschen Theilstrecke und geht dann in nördlicher Richtung zur Koslow-Woronesh-Rostower Linie; von der Station Lichaja dieser Bahn geht sie dann in östlicher Richtung über die Station Ustj-Belokalitwenskaja bis zur Station Kriwomusginskaja der ehemaligen Wolga-Don Eisenbahn. Die Länge der neuen Bahn beträgt zwischen den äussersten Punkten 319,3 Werst. Die Bahn soll hauptsächlich dem Transport von Steinkohlen und Holz dienen.

— Aus Sibirien und dem angrenzenden China berichten die russischen Residenzblätter, bezüglich des Baues der **Eisenbahnlinie zwischen Peking und Kjachta**, dass auf die energischen Vorstellungen der russischen Regierung hin, die chinesischen Behörden, welche den Bau bisher unter verschiedenen Vorwänden hinzuziehen suchten, nunmehr das kategorische Versprechen gegeben haben, den Bau dieser Linie bis zum Schlusse dieses Jahres zu vollenden. Die Arbeiten sind in vollem Gange.

— Für die Entwickelung sowohl des Landes als auch des grossen Eisenbahnbaues durch ganz Sibirien wichtiger scheint jedoch die Nachricht, dass sich eine **Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel in Westsibirien**, zwecks Verschmelzung mehrerer bereits existirender Schifffahrtsunternehmungen in eine Gesellschaft, gebildet hat, die auch bereits obrigkeitlich bestätigt worden ist. Die Gesellschaft hat im Auge, den Dampferverkehr auf den Flüssen Westsibiriens und ihren Nebenflüssen, sowie auf dem Flusse Tschulym bis zur Stadt Atschinsk zu entwickeln und im besonderen den Getreidehandel Sibiriens zu fördern. Das Kapital der Gesellschaft ist auf 4 500 000 R. normirt.

— Nach einer Depesche aus Newyork zerstörte am 21. d. Mts. eine Feuerbrunst den **Bahnhof der Pensylvaniaeisenbahn in Jersey-City** gegenüber von Newyork und die Landungsbrücke der Express Company. Der Schaden wird auf 80 000 000 ℳ geschätzt.

— Der **Verkehr auf den grossen nordamerikanischen Seeen** — dieselben bilden die Seekette vom oberen See bis zum St. Lorenzostrom — ist von ganz ausserordentlichem Umfange. Die zuletzt herausgegebene Statistik von 1895 (diejenige von 1896 ist noch nicht vollständig erschienen) ergibt, dass die Schiffsbewegung in Detroit, welches zwischen dem Huron- und Eriesee liegt, um 10 000 000 t grösser ist, als der Gesammtbetrag des auswärtigen Handels der vereinigten Staaten. Die beförderten Frachten belaufen sich auf 29 860 335 t und die Kilometertonnen erreichen die phantastische Zahl von 36 000 000 000. Diese gewaltige Güterbewegung erfolgte zu dem sehr mässigen Satze von 0,266 Frcs. für die Kilometertonne, während auf den Eisenbahnen auch der niedrigste Tarifsatz dreimal höher ist. Auf den grossen amerikanischen Eisenbahnlinien stellen sich die Beförderungspreise sogar fünf- bis sechsmal höher als auf den Seeen. Man begreift die grosse Bedeutung dieser billigen Transporte für die amerikanische Metallindustrie und deren Wettbewerb mit dem Auslande, wenn man bedenkt, dass diese ihre Eisenerze aus der Umgebung des oberen Sees bezieht. Der folgende Vergleich des Verkehrs auf dem Kanal zwischen dem oberen und Huronsee in den Jahren 1885 und 1896 gibt ein deutliches Bild von der erstaunlichen Zunahme der Schifffahrt auf den Seeen in diesem Zeitraum:

Jahr	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Tonnen	Beförderte Tonnen
1885	5 380	1 035 937	3 256 628
1896	18 615	17 149 418	16 239 061

Der Werth der Frachten des letzten Jahres wird auf 800 000 000 Dollar geschätzt, wobei nicht übersehen werden darf, dass der Kanal nahezu während des dritten Theiles des Jahres durch Eis gesperrt ist. Die Schifffahrt konnte im Jahre 1896 nur während 234 Tage betrieben werden. Vergleicht man den Verkehr dieses Kanals mit demjenigen des Suezkanals, so findet man den letzteren um mehr als 9 000 000 t im Rückstande.

(„Journal des transports“.)

— Die Compagnie Générale des chemins de fer secondaire belges hat seinerzeit für die Pachtübernahme eines gewissen Theiles der brasilianischen Eisenbahnlinien submissionirt und wurde der diesbezügliche Pachtkontrakt auch angenommen.

Die vorgenannte belgische Gesellschaft hat jetzt zu diesem Zwecke im Verein mit der Société Générale in Brüssel eine neue Gesellschaft unter den Namen „**Compagnie auxiliaire de chemins de fer du brésil**“ gegründet. Dieselbe soll die Linie Porto-Alegre-Ninguayana und die Nebenlinien in der Länge von 846 km ausbeuten, wovon 459 km bereits im Betriebe und die Reststrecken noch anzulegen verbleiben. Das Gesellschaftskapital ist auf 4 500 000 Frcs. festgesetzt.

— Die Regierung des Kongostaates hat dafür Sorge getragen, dass alsbald nach der Eröffnung der Eisenbahn von Matadi nach Leopoldville die **Dampferflotte auf dem Kongo** von etwa 50 Fahrzeugen, die von letzterem Orte aus den Verkehr im ganzen Kongobecken vermittelt, durch Einstellung einiger weiteren Dampfer vermehrt werde. Es ist dies gegenwärtig um so leichter, als die Bahn thatsächlich eröffnet ist und daher Schiffstheile ein- für allemal ohne Zuziehung von schwarzen Trägern leicht und rasch bis zur Werft nach Leopoldville gebracht werden können. Die Regierung hat, wie das „Mouvement Géographique“ meldet, auch bereits einen Dampfer bestellt, der ausschliesslich dem Personen- und Postverkehr zwischen Leopoldville und den Stanleyfällen (1800 km) die Reise aufwärts in 11 Tagen und abwärts in 5 Tagen vollbringen soll, während gegenwärtig ein Monat aufwärts nothwendig ist. Der Dampfer wird 50 t halten, mit Doppelschrauben, elektrischer Beleuchtung und Kühlräumen versehen sein. Vor nicht allzulanger Zeit dauerte die Reise von Antwerpen bis nach den im Herzen Afrikas gelegenen Stanley Falls vier volle Monate — über Ostafrika sogar sechs Monate. Bald wird diese Reise in 31 Tagen zurückgelegt werden, nämlich: Antwerpen-Boma 18 Tage, Boma-Leopoldville 2 Tage, Leopoldville-Stanleyfälle 11 Tage. Es wird auch gemeldet, die Rhederei, die den Verkehr von Antwerpen nach Matadi leitet, habe sich verpflichtet, die Reise von 21 auf 18 Tage zu kürzen. Nach der Anlage der Telegraphenlinie zwischen Leopoldville und den Stanleyfällen werden die Nachrichten aus Centralafrika in 48 Stunden nach Europa gelangen.

Vorschläge zur Erhöhung der Betriebssicherheit und zur Förderung des Gütertransportes auf Eisenbahnen.

Der niederösterreichische Gewerbeverein hat am 19. Februar d. J. dem k. k. Eisenbahnminister eine Denkschrift unterbreitet, welche sich in bemerkenswerther Weise und mit Sachkenntniss mit den in der Ueberschrift gekennzeichneten Verhältnissen beschäftigt. Wir geben im nachstehenden, der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ folgend, einen gedrängten Ueberblick der beachtenswerthen Ausführungen.

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die Mängel der bestehenden Betriebsverhältnisse, auf welche ein sehr grosser Theil der Eisenbahnunfälle zurückzuführen sei, zugleich Ursachen des langsamen Gütertransportes, der Lieferfristen und des periodischen Wagenmangels seien und dass die Unfälle einen internationalen organischen Grundzug erkennen lassen, dass nämlich die Ausgestaltung der Eisenbahnen und ihres Betriebes mit der Entwickelung des Verkehres nicht überall Schritt gehalten habe.

In einer Reihe von höchst übersichtlich zusammengestellten Tabellen werden die für den Eisenbahnbetrieb maassgebenden Verhältnisse der Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreichs vergleichend gegenübergestellt, und zwar die Betriebslänge und der Stand der Gleiseausrüstung, Stand der Lokomotiven, Personen- und Lastwagen, Leistungen der Personenwagen, Tragfähigkeit, Leistung und Ausnutzung der Lastwagen im Jahresdurchschnitte pro Wagen, in Kilometern und in Prozenten, die Zahl der Unfälle, die Summe der Einzahlungen in die Unfallversicherungsanstalt, die an Reisende und dritte Personen gezahlten Entschädigungen für Betriebsunfälle, die Behebungskosten von Beschädigungen durch Achsbrüche, Entgleisungen, zumeist auf das Jahr 1895 bezogen.

Die gewonnenen Zahlen werden sodann bei den weiteren Ausführungen zur Beweisführung verwerthet. Dem verschiedentlich vorgeschlagenen Mittel zur Verhütung der zum allergrössten Theile in Stationen und Haltestellen vorgekommenen Unfälle, der Erweiterung (Doppel- und Mehrgleise) der Strecken und Stationen, stimmt auch die Denkschrift mit der Begründung zu, dass nichts die Richtigkeit dieser Ansicht drastischer erhärten könne, als ein Blick auf die einschlägigen Verhältnisse der Aussig-Teplitzer und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die sowohl auf der laufenden Strecke als auch auf den Verkehrsknotenpunkten mit den erforderlichen Anlagen reichlich ausgestattet, im Jahre 1895 keinen (Aussig-Teplitzer Eisenbahn), bezw. nur 7 (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) Unfälle aufweisen, trotzdem diese beiden Bahnen zu den dichtest befahrenen Oesterreichs zählen. Dagegen geben nach der Denkschrift die Verhältnisse des dichten und raschen Personenzugdienstes auf einigen anderen Linien zu Besorgnissen Anlass.

Einen Hauptgrund der Betriebsunsicherheit sieht die Denkschrift in der Befahrung ein und derselben Strecke durch viele in ihren technischen Einrichtungen höchst verschieden ausgestatteten und doch mit den verschiedensten Geschwindigkeiten hinter- und gegeneinander verkehrenden Züge. (Die Geschwindigkeiten variiren zwischen 15 bis 90 km in der Stunde.) Bezüglich der Sicherheitsausrüstung sei insbesondere die Bremsvorrichtung der Güterzüge auf dem ältesten Stand zurückgeblieben, so dass der Maschinenführer den Lastzug nicht in der Gewalt habe, wie dies bei den Personenzügen infolge der durchgehenden Bremsen der Fall sei.

Der vielfach ausgesprochenen Meinung, dass die sogenannte „Unfallperiode“ des Jahres 1897 zum grössten Theile auf den gesteigerten Verkehr der Sommermonate und insbesondere der Sonntage zurückzuführen sei, tritt die Denkschrift entgegen, indem sie eine lange Liste von Unfällen der Monate September bis Dezember 1897 bringt, welche gleichzeitig beweist, dass es zumeist Züge verschiedener Art seien, welche zusammenstossen, ineinanderfahren oder sich durchschneiden, und dass Zusammenstösse zumeist zwischen Zügen von stark differirender Geschwindigkeit und mangelhafter Ausrüstung eintreten.

Als Mittel zur Abhilfe werden nun vorgeschlagen: 1. Die Geschwindigkeit der „minderen“ Züge unter Benutzung eines durchgehenden Bremssystems zu erhöhen und 2. die Stationen und Ausweichen einer durchgreifenden Erweiterung zu unterziehen.

Die Denkschrift nimmt an, dass diese beiden Mittel nicht nur geeignet wären, die Sicherheit des Betriebes zu erhöhen, sondern auch gleichzeitig den kommerziellen Interessen eminent dienen würden, was ebenso nöthig sei, wie das erstere, da man in der ganzen Art des Waarentransportes sozusagen beim alten geblieben sei: Zu langsamer Transport, zu lange Lieferfristen und periodischer Wagenmangel sind die drei ständigen Klagen von Handel und Gewerbe.

Da der Ausbau aller Hauptbahnen mit 2 Gleisen Hunderte Millionen erfordern würde, dabei aber über kurz oder lang die Frage entschieden werden wird: Elektrische Bewegung des Individuums und Dampf für die Güter, so sei es angezeigt, sich zunächst mit dem Hilfsmittel des Ausbaues der Stationen und Haltestellen zu begnügen, dagegen sei aber unbedingt die Ausrüstung auch der Güterzüge mit einer durchgehenden Bremse zu fordern. Die Kosten, welche für alle österreichischen Bahnen auf 12 500 000 geschätzt sind, würden, meint die Denkschrift, durch die infolge der vermehrten Sicherheit eintretende Verminderung der Zahlungen für Betriebsschäden und Unfälle sowie durch die Möglichkeit ausgiebiger Verminderung des Bremspersonals sicher eingebracht werden. Die freiwerdenden Bremser könnten zu den Stationsleistungen (Rangiren, Ladegeschäft usw.) herangezogen werden, wodurch den beim Gütertransport fühlbaren Mangel an solchen Arbeitskräften ebenfalls im Interesse der Schnelligkeit des Verkehres abgeholfen wäre.

„Im Eisenbahnwesen gehört heute die Initiative dem Staate, an ihm ist es, voranzuschreiten.“

Wenngleich die Denkschrift augenscheinlich vorwiegend von den österreichischen Verhältnissen ausgeht, so entbehren ihre Ausführungen doch auch nicht des allgemeinen Interesses.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der am 8. Februar unter dem Vorsitze des Herrn Oberstlieutenant Buchholtz stattgehabten Sitzung besprach Herr Eisenbahndirektor Bork unter Vorführung von Versuchen und Erläuterung an Zeichnungen die Darstellung des Acetylengases und des zur Erzeugung desselben zur Verwendung kommenden Carbids. Dem steigenden Lichtbedürfnisse entsprechend sind in letzter Zeit ausserordentliche Fortschritte in der Beleuchtungstechnik und zwar einerseits durch Anwendung der elektrischen Beleuchtung und andererseits durch Einführung des Gasglühlichts zu verzeichnen. Zu diesen gesellt sich neuerdings die Acetylengasbeleuchtung und im besonderen für die Eisenbahnwagen die Beleuchtung mit Mischgasen, aus Acetylengas und dem sogenannten Oel- oder Fettgase bestehend. Das reine Acetylengas besitzt eine höchst intensive Leuchtkraft, ist aber, wenn es wie bei der Eisenbahnwagenbeleuchtung in stark gepresstem Zustande verwendet werden muss, immerhin mit einer gewissen Explosionsgefahr verbunden, welche indess durch Vermischung mit dem bisher für diesen Zweck verwendeten Oelgase soweit beseitigt werden kann, dass das Gasgemisch keine grösseren Gefahren bietet als das Oelgas allein. Die praktische Verwendbarkeit des reinen Acetylengases sowie der Gasgemische aus diesem und anderen Gasen mit geringerer Leuchtkraft hängt

nun wesentlich von den Herstellungskosten des zur Acetylengaserzeugung dienenden Calciumcarbids ab. Letzteres wird durch Schmelzen eines Gemisches von Kalk und Kohle bei sehr hoher Temperatur (von etwa 3000 ° C.) hergestellt. Dieser ganz ausserordentlich hohe Hitzegrad lässt sich zur Zeit praktisch nur durch den sogenannten elektrischen Flammenbogen erreichen und wird dementsprechend der Schmelzprozess in einem Kohlentiegel zur Durchführung gebracht, welcher die eine Elektrode eines Stromkreises bildet, während als zweite ein in den Tiegel hineinragender Kohlenstab dient. Das zur Herstellung des Carbids erforderliche Gemisch von Kalk und Kohle wird in pulverisirtem Zustande in den Tiegel gebracht und gelangt unter dem Einflusse des zwischen beiden Elektroden entstehenden Flammenbogens zum Schmelzen, wobei sich die Bestandtheile zu Calciumcarbid vereinigen. Das fertige Produkt wird entweder in dem Tiegel angesammelt und aus demselben nach Entfernung des letzteren aus dem Ofen ausgehoben oder in gewissen Zeitabschnitten im flüssigen Zustande aus dem im Ofen verbleibenden Tiegel abgelassen. Diese Darstellungsweise bedingt nun Ströme von allerdings mässiger Spannung (etwa 60 Volt) aber sehr grosser Stromstärke, welche bei den zur Zeit bestehenden grösseren Anlagen bereits bis zu 6000 Ampère gesteigert werden. Zur Erzeugung derartiger Ströme sind sehr bedeutende Arbeitsmengen aufzuwenden und zwar ist erfahrungsgemäss für eine tägliche Produktion von 1000 kg Carbid bei 24stündigem Betriebe eine Arbeitsleistung von 250 PS. erforderlich. Es handelt sich demnach bei der Carbidfabrikation in erster Reihe um die Ausnutzung der von der Natur direkt gebotenen Arbeitsvorräthe und zwar vor allem der in Gebirgsthälern noch nicht zur Verwendung gelangten Wasserkräfte. Die Ausnutzung dieser Arbeitsleistungen hat bisher wegen der meist mangelhaften Zugänglichkeit für Fabrikanlagen nur in beschränktem Maasse eintreten können, weil einerseits die zu den verschiedenen Fabrikbetrieben erforderlichen Rohmaterialien mit grossen Kosten zugeführt werden müssen und andererseits auch die fertigen Fabrikate nur unter Aufwendung hoher Frachtkosten zur Absendung gelangen können. Für die Fabrikation von Carbid gestalten sich diese Verhältnisse wesentlich günstiger, weil der eine Theil des zur Verwendung gelangenden Rohmaterials, nämlich der Kalk, in vielen Fällen in unmittelbarer Nähe gebrochen werden kann und ausserdem auch bei Ausnutzung sehr bedeutender Wasserkräfte der erforderliche Koksverbrauch nur gering ist, sowie endlich auch die Kosten für die Abführung des fertigen Fabrikats im Verhältnisse zu der aufzuwendenden Betriebskraft wesentlich kleiner sind als bei allen anderen sonst in Frage kommenden Fabrikanlagen. Im weiteren ist aber ganz besonders der Umstand von Bedeutung, dass zur Anlage einer Carbidfabrik, die zum Betriebe mehrere Tausende Pferdestärken gebraucht, nur eine ganz unbedeutende Fläche erforderlich ist, welche auch in den engsten, selbst schluchtartigen Gebirgsthälern in den meisten Fällen vorhanden sein wird. In der Regel befinden sich am Fusse von Thalstufen solche Thalerweiterungen, welche für die Turbinenanlage und die eigentliche Carbidfabrik ausreichenden Raum gewähren. Unter Verwendung derartiger Wasserkräfte stellen sich die gesammten Fabrikationskosten des Carbids ohne Verzinsung des Anlagekapitals auf etwa 150 ℳ für 1000 kg und darf angenommen werden, dass der Verkaufspreis unter diesen Verhältnissen demnächst auf 200 ℳ im allgemeinen heruntergehen wird. Zur Zeit wird dieser Preis zwar erheblich überschritten und stellt sich derselbe für Berlin bei grossen Lieferungen auf etwa 380 ℳ für 1000 kg. Aber schon bei diesem Preise ergibt sich, dass die Kosten des Acetylengases für die Lichteinheit (Normalkerze) sich hier auf rund 0,10 ₰ stellen, während sich dieselben für den Verbrauch einer gewöhnlichen Steinkohlengasflamme zu 0,14 ₰ für die Stunde ergeben. Für die Eisenbahnwagenbeleuchtung belaufen sich die Kosten für die Lichteinheit unter Einrechnung aller Nebenkosten bei Mischgas (1 Raumtheil Acetylengas und 3 Raumtheile Fettgas) auf 0,16 ₰, während die Kosten des bisher verwendeten reinen Fettgases 0,35 ₰ betragen. Die bisherige Fettgasflamme der Eisenbahnwagen hat durchschnittlich eine Lichtstärke von 5 Normalkerzen, während die Mischgasflamme eine solche von durchschnittlich 15—16 Normalkerzen besitzt. Dabei stellen sich die Kosten für die Flamme und die Stunde bei Mischgas auf 2,15 ₰ und bei Fettgas auf 1,7 ₰. Zum Vergleiche mit der elektrischen Beleuchtung der Bahnpostwagen wurde noch angeführt, dass die Kosten einer Glühlampe, welche nach den Angaben des „Archivs für Post und Telegraphie“ in Nr. 1 Jahrg. 1898 mindestens eine Fettgasflamme ersetzt (etwa 8 Normalkerzen), rund 3,5 ₰ betragen. Der Vortragende geht sodann noch näher darauf ein, inwieweit die Carbidfabrikation in unmittelbarer Nähe der Kohlenfelder wirthschaftlich betrieben werden kann, und erwähnt, dass auch unter Umständen grössere Beleuchtungsanlagen, für welche am Tage keine andere Ausnutzung vorhanden ist, für die Erzeugung von Carbid vortheilhaft in Anspruch genommen werden können. Auch wird noch darauf hingewiesen, dass bei den klimatischen und Gebirgsverhältnissen Norwegens dort ganz ungeheure Wasserkräfte für Carbidfabrikation nutzbar gemacht werden können. Schliesslich spricht der Vortragende eingehend über die bei der Darstellung des Acetylen und Fettgases in Betracht kommenden Betriebsverhältnisse und hebt an der Hand von Zeichnungen derartiger Anlagen im besonderen die ausserordentlich einfache Betriebsführung bei Darstellung des Acetylengases hervor. An den Vortrag schloss sich eine kurze Besprechung.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Eisenbahnbauinspektor Herzog und Wiesmann und Regierungsbaumeister Paul, Schwantes und Seel.

Bücherschau.

— **Katechismus der Heizung, Beleuchtung und Ventilation** von Th. Schwartze. Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 209 Abbildungen. In Originaleinband 4 ℳ. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Dass die Technik der Heizung, Lüftung und Beleuchtung in immer weiteren Kreisen grosses Interesse erregt, ist eine Thatsache besonders seit zunehmender Anwendung der Centralheizung und des elektrischen Lichtes. Die beträchtlichen Fortschritte auf diesen Gebieten waren aber auch für den Verfasser Veranlassung, dem Inhalt des verdienstlichen Buches eine vollständige Umarbeitung angedeihen zu lassen. Das Werk gibt praktische Fingerzeige hinsichtlich Ausnutzung der verschiedenen Brennstoffe, erörtert die Leistungsfähigkeit der Oefen, verbreitet sich über die mannigfachen Arten der Centralheizungen und wendet sich dann den Einrichtungen für Lüftungszwecke und Luftreinigung zu.

Berichtigung.

In dem in Nr. 20 d. Ztg. abgedruckten Aufsatz: „Frankreichs Handelsbeziehungen zu Russland“ muss es in der 1. Zeile auf S. 329 nicht „40 Mal“ sondern „**14** Mal“ heissen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Weidlingau - Hadersdorf. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien-Salzburg gelegenen Station „Weidlingau-Hadersdorf“ wird, vom 1. Mai 1898 an, in „Hadersdorf - Weidlingau“ abgeändert.

Wien, im März 1898. (731)
Die k. k. Staatsbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Triestinghof. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station „Triestinghof“ wird, vom 1. Mai 1898 an, in „Berndorf-Fabrik“ abgeändert.

Wien, im März 1898. (731a)
Die k. k. Staatsbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehung war der Gesammtverkehr der Strecke Borki wielkie-Grzymalow vom 8./3. bis 19./3. l. J. unterbrochen.

Wien, am 21. März 1898. (731b)

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Mönchhagen für den Gepäck-, Güter- und Viehverkehr. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Bentwisch und Rövershagen an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock gelegene Haltestelle Mönch-

hagen, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Mit demselben Tage wird die Haltestelle Mönchhagen in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahnviehtarif aufgenommen. Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1898. (732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der zwischen den diesseitigen Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinpr.) gelegenen Holzverladestelle Horst auf den Versand von Steinen in Wagenladungen erweitert. (733)

St. Johann-Saarbrücken, 26. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 25. März d. J. bis Ende Mai d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Stationen des südwestdeutschen Verbandsgebiets ohne Beschränkung auf bestimmte Versand- oder Empfangsstationen ein Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen mit den Sätzen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 21. März 1898. (734)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen (schmalspurige Linien). Die in den Tarifen für die schmalspurigen Linien bisher enthaltenen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Leichen werden am 1. April d. J. in den Binnentarif, Theil II, für den Personen- und Gepäckverkehr aufgenommen.

Dresden, am 23. März 1898. (735)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Hefte 2, erste Abtheilung, des Theiles II der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife, vom 5. Juni 1897, enthaltenen Frachtsätze für den Kohlen etc.-Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Südostbahn treten am 5. Juni 1898 ausser Kraft.

Ein Ersatz wird geboten werden; doch werden die künftigen Frachtsätze höher sein als die bisherigen.

Karlsruhe, den 22. März 1898. (736)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Stargard - Küstriner Eisenbahn. Der für den Binnenverkehr bestehende Ausnahmetarif 4 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarit III zu dem gleichen Termin aufgehoben.

Soldin, den 22. März 1898. (737)
Direktion.

Deutsch - Warschauer Güterverkehr und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom heutigen Tage ab werden für Maschinen und Maschinentheile in Wagenladungen zu 5000 kg und 10000 kg im Verkehr von Schaffhausen transito, Station der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, ermässigte Frachtsätze eingeführt. Dieselben betragen:

	für Wagenladungen von	
	5 000 kg	10 000 kg
	für 100 kg in Mark	
1. In dem deutsch-Warschauer Güterverkehr . . . . . (Tabelle I A, Schnittpunkt III, Seite 146 und 147 des Tarifs.)	2,96	2,54
2. In dem deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr . . . . . (Tabelle II, Seite 254 und 255 des Tarifs.)	2,96	2,54

Bromberg, den 22. März 1898. (738)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband, Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen trans. usw., deutsch - Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Nach unserer Bekanntmachung vom 18. August 1897 bestehen seit dem 1./13. September alten/neuen Stils 1897 im inneren russischen Verkehr für verschiedene Eisen- und Erzeartikel gegenüber den bestehenden direkten deutsch-russischen Tarifsätzen billigere Frachtsätze. Nach einer neuerlichen Bestimmung gewähren die russischen Bahnen für Eisenartikel der III. Kategorie (mit Ausnahme neuer und alter Eisenbahnschienen aller Typen) die ermässigten Frachtsätze für Wagenladungssendungen dieser Kategorie nur dann im Verkehr mit dem Auslande und zwar vom 1./13. Mai d. J. alten/neuen Stils ab, wenn die Transporte, wie im inneren russischen Verkehr, in Mengen von mindestens 750 Pud (12 290 kg) pro Wagen aufgeliefert werden. Indem wir dies zur öffentlichen Kenntniss bringen, bemerken wir, dass von vorstehender Tarifmaassregel folgende Güter der russischen III. Kategorie betroffen werden:

1. Aus Gruppe 32:
   a) Scherben, Krümel, Bruch, Schnitzel, Feilspäne, Hobelspäne und dergl. von Gusseisen, Eisen, Stahl und Blech;
   b) Roheisen in Kritzen (Luppen), Puddelstücken und in Bolwanka's (2 Arschin — 1,42 m — langen Stangen), Milbars, auch gegossenes Eisen in Bolwanka's [stählerne Bolwanka's, Blöcke und Barren (Mulden)];
   c) Gusseisen, unbearbeitetes, jeder Art (in Stangen, Barren, Masseln und dergleichen).
2. Aus Gruppe 33: Schienenbefestigungsgegenstände in jeder Verpackung — auch in geschlossenen Kisten und Fässern — (Bolzen, Schraubenmuttern, Hakennägel, Auflager, Unterlagsplatten, Kissen und Schrauben), auch alte Räder, alte Achsen und alte Radbandagen (Radschienen).

Wir machen im Anschluss hieran noch besonders darauf aufmerksam, dass, wenn Sendungen der vorgenannten Art nach dem direkten deutsch-russischen Tarif zur Abfertigung gelangen, und die Versender demnächst die billigere Fracht, die sich bei Umkartirung an der Grenze ergibt, im Reklamationswege in Anspruch nehmen, die Berechnung der Fracht ab Grenze östlich ohne Rücksicht auf das wirklich verladene Gewicht für das Mindestgewicht einer Wagenladung von 750 Pud erfolgt, es sei denn, dass die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewicht zu dem Tarif für 1 Pud sich niedriger stellt. Behufs Erzielung einer möglichst billigen Fracht werden daher die vorgenannten Güter auch im direkten deutsch-russischen Verkehr thunlichst in Mengen von mindestens 750 Pud pro Wagen aufzuliefern sein.

Für Sendungen im Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn gelten auch künftig bei der Frachtberechnung die ermässigten Wagenladungsfrachtsätze schon bei Aufgabe eines Gewichts von 10 000 kg (610 Pud) pro Wagen.

Bromberg, den 23. März 1898. (739)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des
deutsch-russischen Eisenbahnverbandes

Rheinisch-westfälisch niederländischer Güterverkehr. Vom 1. April d. J. ab ist für die Anwendung des Ausnahmetarifs 1 auf Samen und Sämereien aller Art die Verpackung in Säcken und Tonnen nicht mehr erforderlich. Von demselben Tage ab werden Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt in den Ausnahmetarif 9 (Rohstofftarif) und Drahtgeflechte in den Ausnahmetarif 11 b (Eisen und Stahl usw.) aufgenommen.

Elberfeld, den 22. März 1898. (740)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln als Versandstation in den Tarif vom 1. April 1897 aufgenommen. Bis zur Herausgabe eines Nachtrags werden der Frachtberechnung die Entfernungen des hessisch-linksrheinischen Gütertarifs (Gruppen VI/VIII) und die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Grunde gelegt.

Die Güterabfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Essen, den 23. März 1898. (741)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangt für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni d. J. ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif geltenden Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung.

Der Ausnahmetarif findet keine Anwendung im Verkehre mit den Stationen der Arnstadt - Ichtershausener-, Hohenebra-Ebeleber-, Hildesheim-Peiner-, Kerkerbach -, Ilmenau - Grossbreitenbacher-, Nordhausen-Wernigeroder-, ostpreussischen Süd-, Ruhlaer- und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Nähere Auskunft über den Ausnahmetarif ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 22. März 1898. (742)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

(Forts. der amtl. Bekanntm. Seite V).

Nr. 6. Jahrgang 1898. **Berlin, am 26. März 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A A	20487	1	Kistchen	? —	5	1	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
2	A B	2	1	—	leeres Fass —	7	2	Oppenheim	Direktion Mainz	
3	AB	148	1	—	leeres Fass —	44	3	Mannheim	Badische Stsb.	
4	A D B	359	1	Ballen	Garn —	2	4	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
5	A H	305/6	2	Säcke	Kaffee —	117,5	5	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
6	A K	1214	1	Kiste	Seidenband —	19	6	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
7	B A J X	144	1	„	? —	68,5	7	Hamburg H.	„	17/11 Bremen-Hamburg.
8	B	178	1	—	leeres Fass —	15	8	Oppenheim	Direktion Mainz	
9	B	VI	1	Sack	Korken —	17	9	Karf	K. E.-D. Kattowitz	Aufschrift: Karf.
10	B	582	1	Lattenkiste	Cylinder —	99	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
11	B	104	1	Stück	Pflugschaar —	1	11	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
12	B G	4696	1	—	leeres Fass —	?	12	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
13	B L	9610	1	—	leeres Fass —	?	13	„	„	
14	B N	60	1	Bund	Bandeisen —	23	14	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
15	C	—	1	—	eiserner Bügel —	4	15	Wetter a. d. Ruhr	„	beschr.: Hannover
16	C B	100	1	Pack	Kleider —	14,5	16	Sandersleben	K. E.-D. Halle a/S.	Linden.
17	C D	560	1	Kiste	gefüllt —	17	17	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
18	C D	107	1	„	geräuch. Fische —	33	18	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
19	C M	450	1	„	Nudeln —	15	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Elberfeld.
20	C O S	54	1	Stück	Kette, 10 m lg —	—	20	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
21	D	—	2	Tafeln	Blech —	—	21	Mallstatt	St. Johann-Saarbr.	
22	D	12	1	—	neue hölz. Treppenleiter	10,5	22	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Hamburg-Mainz.
23	D C	2702	1	Kiste	leer —	13	23	Mainz	Direktion Mainz	
24	D H	8349	1	„	Drainburger Edelkorn	90	24	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
25	D P S	5360	1	Ballen	Schmirgelpapier —	—	25	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	bezettelt: Bucarest.
26	E S	1529	1	—	Pflugschaar —	3	26	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
27	E S T	376	1	Koffer	? —	83	27	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
28	F F	61296 61297	2	Kübel	Margarine —	—	28	Senftenberg	K. E.-D.-Halle a/S.	
29	F R	—	1	—	alter Strohkasten —	10	29	Plusmagazin Breslau	K. E.-D. Posen	mit Kreide bezeichnet.
30	F V	3429	1	Kiste	gefüllt —	73	30	München C.	Bayerische Stsb.	
31	F W	—	1	Bund	6 Piassavabesen —	6	31	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
32	G A N M	152	1	Kiste	Kleider —	16	32	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
33	G B	2928	1	—	leere Kiste —	—	33	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Koblenz-Mainz.
34	G B	67	1	Kiste	2 leere Steinkruken —	55	34	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
35	G C	7896	1	Stange	Stahl —	13	35	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
36	G C	978.990	2	Kisten	eis. Bolzen m. Muttern	49	36	„	„	
37	G D	560	1	Kiste	gefüllt —	17	37	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
38	G S	6102	1	—	leere Kiste —	22	38	Nürnberg Centr.	Bayerische Stsb.	
39	G S C F	1424	2	Päcken	Winde —	29	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bez.: Hagen.
40	H A N	8428	1	Kiste	gefüllt —	14	40	Oppenheim	Direktion Mainz	bezettelt: Fulda-Oppenheim.
41	H B	16	1	Sack	Kleider —	16	41	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
42	H B R	3275	1	—	leeres Fass —	?	42	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
43	H & Co	591/2	2	Kisten	Porzellanspielzeug —	56	43	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
44	H G	1897	1	Kiste	Lampentheile —	34	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
45	H H	1844	1	Ballen	Tapeten —	34	45	Hamburg H.	„	beschr.: Hamburg.
46	H P G	4437	1	Kiste	polirtes Schränkchen	52	46	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
47	H R	—	1	—	eis. Kette, 6 m lg. —	12,5	47	Nienburg a. S.	K. E.-D. Magdeburg	
48	H S	380	1	—	leeres Fass —	13	48	Undenheim-Köngernheim	Direktion Mainz	
49	H W	346	1	Korb	Bückinge —	18	49	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
50	J B K	277	1	—	leeres Fass —	17	50	Bingerbrück	Direktion Mainz	
51	J D	1321	1	Fass	Harzleim —	240	51	Pockau-Lengefeld	Sächsische Stsb.	
52	J R	391	1	Korb	Eisenwaaren —	34	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
53	J S	835	1	—	leeres Fass —	26	53	Bacharach	Direktion Mainz	
54	J S	150	1	Bastmatten	Stuhl —	13	54	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	J T	3733	1	Kiste	1 leeres Demjohn — 1 Krug — 1 Blechkanne —	8	55	Mannheim	Badische Stsb.	Alte Bezettelung Dresden-Neustadt.
56	J W	9517	1	—	leeres Fass —	?	56	München Centr.	Bayerische Stsb.	
57	K	—	1	—	eiserner Ofen —	—	57	Sternberg	Meckl. Friedr. Franzb.	bezettelt: Rittershausen-Mainz.
58	K	2	1	Sack	leere Säcke —	53	58	Mainz	Direktion Mainz	
59	L B	—	2	Tafeln	Zinkblech —	55	59	Querfurt	K. E.-D. Halle a/S.	
60	L B Z B & C	10 J 45	1	Ballen	Kaffee —	30	60	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
61	L F M	314	1	„	Korkmehl —	32	61	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
62	L H	3548	1	„	Wollgarn —	89	62	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
63	L U	9	1	Bund	Stahl —	40	63	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
64	M	II. IV.	2	—	eis. Vorlegebäume —	—	64	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
65	M A	592	1	Kiste	Thürcharniere u. Fensterbeschläge	68	65	Forst	K. E.-D. Halle a/S.	
66	M & A L a	222	1	Ballen	Guarzra —	77,5	66	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
67	M B G	3649	1	Fass	leer —	?	67	München Centr.	Bayerische Stsb.	
68	M K	2	1	—	l. Blechflasche —	5	68	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
69	M M E	—	1	Sack	Kleie —	64	69	Danzig	K. E.-D. Danzig	
70	MRA	—	1	Block	Kupfer —	8	70	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
71	M M S S*)	—	1	Kette	3 m lang —	—	71	Guntershausen	K. E.-D. Cassel	*) im Haken.
72	M T	1	1	Korb	Kleider —	—	72	Gernsheim	Direktion Mainz	
73	N C S	6	1	Kette	$10^1/_2$ m lang —	15	73	Mannheim	Badische Stsb.	
74	N F	$^1/_4$	4	Pack	Ladenreale —	180	74	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
75	O	154	1	Kiste	Geldbörsen —	36	75	Hagen	„	
76	O E	—	1	Bündel	Säcke —	27	76	Darmstadt	Direktion Mainz	
77	O N	3044	1	Kiste	Glas u. Porzellanfiguren	40	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
78	O S	7238	1	—	leere Kiste —	9,5	78	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
79	P S	1333	1	Bund	kl. rohe hölzerne Gitter	51	79	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
80	R u. in Blaustift R. S. Leipzig	100 7110	1	Kiste	Theile eines Phonographen	36	80	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
81	P T F	1	1	„	? —	34,5	81	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	*) ohne Bezettelung.
82	R S	4013 4016 4017	3	Kisten	Feuerzeug —	88	82	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	Ludwigshafen a/Rh. bedruckt.
83	R S	7519 1	2	Säcke	Holzwaaren —	60	83	Hohenst.-Ernthal	Sächsische Stsb.	
84	S	49	3	—	Pflugschaaren	12,5	84	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
	—	—	1	—	Pflugschaar					
85	S	—	1	Stab	□-Eisen —	13	85	Gross-Gerau	Direktion Mainz	
86	S	503	1	Pack	Kohlenwaaren —	31	86	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	Ludwigshafen a/Rh. bedruckt.
87	S A	6425	1	Kiste	Lampentheile —	177	87	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
88	T	891	1	„	? —	34	88	Elberfeld-Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
89	T K	—	1	—	leere Kiste —	20	89	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
90	V V	13	1	Ballen	Putzwolle —	51	90	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
91	V R	II	1	Pack	leere Säcke —	22	91	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
92	W	10	1	Kiste	gefüllt —	42	92	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
93	W	—	1	—	Reitelkette —	—	93	Sohland	Sächsische Stsb.	
94	W B	6768	1	Kiste	Erdölapparat —	1	94	Mainz	Direktion Mainz	
95	W F	—	1	—	eis. Schwungrad —	36,5	95	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
96	WHD	28	1	Bund	5 Stäbe Stahl —	32	96	Darmstadt	Direktion Mainz	
97	W K & C	399	1	Kiste	Fahrradtheile —	75	97	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
98	W N	8308	1	„	Käse —	—	98	Oppenheim	Direktion Mainz	
99	W R	3165	1	—	leeres Fass —	13	99	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
100	WSC 85	2005	1	Kiste	Steingut —	116	100	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
101	Beck & Pollack	—	2	Ballen	leere Säcke —	52	101	Kosten	K. E.-D. Posen	
102	Betriebsmat: Hauptmagazin	—	1	Sack	alte Plomben —	83	102	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
103	Brum & Sohn	—	1	Bündel	leere Säcke —	19	103	Simbach	Bayerische Stsb.	

*) Tragile A. Caniparoli Carra.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
104	G. C. Gebr. Cohn Glogau Station Berlin	19	1	Pack	leere, neue Säcke (17 Stück)	17	104	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	
105	Domeier & Boden	4828	1	Kiste	Flaschen- u. Glasscherben	18	105	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
106	Gebr. Fohr	323	1	—	1. Bierfass —	20	106	Mainz	Direktion Mainz	
107	Hausschild	977/8	2	—	Zollschlüssel —	—	107	Schwetzingen	Badische Stsb.	
108	From Kayser Ellison & Cie. L. D. Scheffield.	—	3	Bund	Stahl —	160	108	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
109	G. Lenz Neudorf	I	1	Sack	alte Säcke —	10,5	109	Gr. Neudorf	K. E.-D. Bromberg	
110	K. Schnell Krrh.	265	1	—	Kette —	—	110	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
111	H. K. Sellin	—	1	Stück	Nähmaschine —	45	111	Sellin	K. E.-D. Danzig	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
112	—	1	10	—	gusseis. Roststäbe —	38	112	Pforzheim	Badische Stsb.	
113	—	191/8960	1	Kiste	blech. Schuhanzieher	144	113	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
114	Blechnummer	633	1	—	leeres Fass —	37	114	Schladern	K. E.-D. Magdeburg	
115	—	795	1	—	leeres Fass —	?	115	München Centr.	Bayerische Stsb.	
116	—	825	1	Kiste	Stahlscheiben —	123	116	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	von 12 cm Durchmesser.
117	—	859	1	Fass	leer —	?	117	München Centr.	Bayerische Stsb.	
118	—	895	1	„	leer —	?	118	„	„	
119	—	897	1	„	leer —	?	119	„	„	
120	—	1239	1	„	leer —	?	120	„	„	
121	—	1511	1	„	leer —	?	121	„	„	
122	—	1765	1	„	leer —	?	122	„	„	mit einem aufgebundenem Packet Schrauben.
123	—	1860	1	Bund	gusseis. Hebel —	13	123	Pforzheim	Badische Stsb.	
124	—	2180	1	Fass	leer —	?	124	München Centr.	Bayerische Stsb.	
125	—	2250	1	„	leer —	?	125	„	„	
126	—	3737	3	—	eis. Façonstücke —	—	126	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	
127	—	55568	1	Fass	leer —	?	127	München Centr.	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
128	weisser Strich	—	4	—	Vierkanteisenstäbe —	419	128	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
		—	16	—						
129		749	1	Kiste	mit Inhalt —	—	129	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
130		13	1	Korb	div. Mater. —	23,5	130	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
131		4354	1	Kiste	? —	68	131	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
132	A R H	—	1	—	Amboss —	129	132	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
133		2943	8	Stück	Randschaufeln —	15	133	„	„	
134		31	1	Ballen	Kaffee —	70	134	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
135		6968	1	„	(anschein.) Kaffee —	11	135	Erfurt	„	
136	T S	189	1	Kiste	? —	93	136	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	17/11. Bremen-Hamburg.
137		6337	1	„	Spielwaaren —	151	137	„	„	
138		2960	1	Lattenkiste	Steingut —	139	138	„	„	
139	(unkenntlich)	?	1	Fass	Därme —	182	139	Kusel	Pfalzbahn	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
140	—	—	1	—	eis. Ausguss —	5	140	Posen	K. E.-D. Posen	
141	—	—	10	—	Bauschranken —	32,5	141	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	32 cm lang.
142	—	—	1	Ring	Bandstahl —	31	142	„	„	
143	—	—	3	Kolli	Bettstellen (4 Kopf- u. 4 Seitentheile)	94	143	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	
144	—	—	2	Körbe	leere Blechflaschen —	6	144	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
145	—	—	1	—	eichene Bohle —	125	145	Obernigk	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
146	—	—	1	—	eichene Bohle —	—	146	Leschnitz	K. E.-D. Kattowitz	
147	—	—	8	—	neue Bretter —	—	147	Schandelah	K. E.-D. Magdeburg	
148	—	—	6	Stück	Bretter —	—	148	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	bezettelt: Lübeck.
149	—	—	11	„	kleine Büchsen —	6	149	Posen	K. E.-D. Posen	
150	—	—	2	„	grosse Büchsen —	16	150			
151	—	—	1	Bund	Budentheile —	20	151	Magdeb.-Neust.	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	Pack	Düten —	30	152	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	
153	—	—	18	Stück	Bretter Erlenholz versch. Länge	—	153	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
154	—	—	1	Pack	5 verzinnte eis. Eimer	10	154	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
155	—	—	1	—	lagerartiges Eisentheil	23	155	Posen	K. E.-D. Posen	
156	—	—	1	—	Eisenstange —	8,25	156	Schweinfurt Centr.	Bayerische Stsb.	
157	—	—	1	—	Eisenrohr —	17	157	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	*) in Leinen. Das Kollo hat ein Zollblei von Bentheim.
158	—	—	1	Kollo*)	ansch. Eisenwaaren —	9	158	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
159	—	—	1	—	Fahrrad-Pedal —	—	159	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
160	—	—	1	—	leeres Fass —	?	160	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
161	—	—	1	—	eis. Fensterrahmen —	5	161	Posen	K. E.-D. Posen	
162	—	—	1	—	Feuertopf —	10	162	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	36	163	Velbert	„	
164	—	—	1	Stab	Flacheisen —	10	164	Gruiten	„	
165	—	—	1	Stange	Flacheisen —	20	165	Posen	K. E.-D. Posen	
166	—	—	1	„	Winkeleisen —	11	166			
167	—	—	1	Kollo**)	zugeschnittene Frauenkleider u. Seife	3	167	Tempelhof Rang.-B.	K. E.-D. Berlin	**) in Tücher eingeschlagen.
168	—	—	1	—	eis. Fusstritt —	6	168	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
169	—	—	1	Packet	gusseis. Füsse —	9	169	Pforzheim	Badische Stsb.	
170	—	—	1	Bund	6 verzinkte Gasrohre	53	170	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
171	—	—	5	Kolli	Gusstheile —	—	171	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
172	—	—	1	Kollo	Gusswaaren —	5	172	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	1	Sack	Haare —	16	173	Barmen-Rittersh.	„	
174	—	—	1	Bund	gusseis. Hebel —	—	174	Schwetzingen	Badische Stsb.	
175	—	—	1	—	Holzdeckel mit gefirnisster Leinwand überzogen	—	175	Zschakau	K. E.-D. Halle a/S.	2 m lang, 1,14 m breit.
176	—	—	6	—	Kanthölzer —	—	176	Ohlau	K. E.-D Breslau	Streckenfund.
177	—	—	1	Stück	Kinderwagen —	16	177	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
178	—	—	1	Sack	alte Knochensäcke —	17	178	Karlsruhe	Badische Stsb.	
179	—	—	1	Pack	2 alte, leere Körbe —	2	179	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
180	—	—	1	Verschlag	1 Kommode —	42	180	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	
181	—	—	2	—	1. neue Korbflaschen	6	181	Krojanke	K. E.-D. Danzig	
182	—	—	1	Lade	? —	84	182	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	roth gestrichen.
183	—	—	1	—	eis. Ladebrücke —	—	183	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
184	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	8	184	Berlin P. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
185	—	—	1	—	zerbrochenes Maschinentheil	18	185	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	grün gestrichen.
186	—	—	1	Bund	Messingstreifen —	8	186	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
187	—	—	1	Korb	verzinkte Nägel —	7	187	Frankenthal	Pfalzbahn	
188	—	—	1	—	Ofentheil —	3,5	188	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
189	—	—	1	Bund	12 Ofenthüren —	7	189	Posen	K. E.-D. Posen	
190	—	—	1	—	Peitsche —	1	190	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
191	—	—	1	Reisetasche	— —	3	191	Basel	Badische Stsb.	
192	—	—	1	—	Riemenscheibe —	127	192	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	
193	—	—	1	—	eiserner Ring 4,5 cm stark 22 cm Durchm.	8,5	193	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
194	—	—	3	—	eis. Röhren —	41	194	Pforzheim	Badische Stsb.	
195	—	—	1	—	gusseis. Roststab —	2	195	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
196	—	—	1	Pack	leere Säcke —	6	196	Nienburg (Weser)	K. E.-D. Hannover	
197	—	—	1	„	Säcke —	—	197	Malstatt	St. Johann-Saarbr.	
198	—	—	1	„	24 alte Säcke —	29	198	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
199	—	—	1	Kollo†)	Sägen —	63	199	„	„	†) in Stroh.
200	—	—	1	Pack	Salzkästchen —	6	200	Camenz	K. E.-D. Breslau	
			1	„	Kochlöffelhölzer —					

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
201	—	—	1	—	eis. Schwungrad mit Griff zum Drehen	16	201	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	6	Stück	eis. Spaten ohne Stiel	7	202	Geestemünde Z.	K. E.-D. Hannover	
203	—	—	2	Stäbe	Stahl —	31	203	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	1	Stange	Stahl —	9	204	Wermelskirchen	„	
205	—	—	1	Bund	Stahl —	19	205	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
206	—	—	2	Stäbe	Stahl —	3	206	Mainz	Direktion Mainz	
207	—	—	1	Stück	□ Stahl —	1,5	207	Osterburken	Badische Stsb.	
208	—	—	4	—	Stützen m. eis. Längshaken	—	208	Central-Markthalle	K. E.-D. Berlin	
209	—	—	11	—	leere Theerfässer —	430	209	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	2	—	Unterlagsscheiben —	—	210	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Berlin	
211	—	—	1	—	Verkuppelung —	—	211	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Bund	Vorhangstängchen —	3	212	Bretten	Badische Stsb.	
213	—	—	1	—	eiserne Welle —	40	213	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
214	—	—	1	Parthie	Zinkeimer —	—	214	Mainz	Direktion Mainz	
215	—	—	1	Sack	Zucker —	49,5	215	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
216	—	—	1	—	Zugstange —	—	216	Gotha	K. E.-D. Erfurt	beschrieben: Mat. Nr. 234.

Nachtrag.

1	A C	5870	1	Kiste	gefüllt —	156	1	Aachen	K. E.-D. Köln
2	A Z	201	1	Fass	leer —	75	2	Ravensburg	Württemberg. Stsb.
3	B	1449	1	Ballen	Wolle —	100	3	Aachen	K. E.-D. Köln
4	C B K	2292	1	—	1. Bierfass 22 l. —	—	4	Böblingen	Württemberg. Stsb.
5	E H	70	1	—	gusseis. Richtplatte —	105	5	Ravensburg	„
6	H B	18	1	—	leeres Fass —	90	6	Krefeld	K. E.-D. Köln
7	J H	13702	1	Kiste	2 Blechschüsseln —	18	7	Ravensburg	Württemberg. Stsb.
8	J W	7980	1	Bund	Ahornbrettchen —	20	8	Esslingen	„
9	P E M	124	1	Verschlag	Haare —	208	9	Herbesthal	K. E.-D. Köln
10	W P	2242	1	—	Vorderrad zu 1 Kinderwagen	3	10	Giengen Br.	Württemberg. Stsb.
11	W	—	1	—	gusseis. Topf —	3	11	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln
12	—	70450	1	Kollo	Radsatz —	5	12	Düren	„
13	—	—	1	—	leeres Fass —	29	13	Aachen	„
14	—	—	1	—	leerer Fettkübel —	2	14	Ravensburg	Württemberg. Stsb.
15	—	—	1	Kollo	Gewicht —	0,5	15	Düren	K. E.-D. Köln
16	—	—	19	Stück	Lagerhölzer —	—	16	Deutzerfeld	„
17	—	—	6	—	Ofenrohre —	35	17	Geldern Rh.	„
18	—	—	9	—	Schwarzbleche —	99	18	St. Vieth	„
19	—	—	3	Kolli	Waagtheile —	5	19	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ in Nr. 4 des Anzeigers, lfd. Nr. 56, und unter „E. Güter ohne Bezeichnung“ in Nr. 5 des Anzeigers, lfd. Nr. 183, sind wie folgt zu berichtigen:

56	H	1467	1	Ballen	Rosshaare —	134	56	Nienburg (Weser)	K. E.-D. **Hannover**
183	—	—	1	Sack	Tuch u. Bretterstücke	27	183	Freiburg	**Badische** Stsb.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn. Der im Binnenverkehr eingeführte Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben.

Stettin, den 22. März 1898. (743)
Direktion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Schöppenstedt in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von Deutschland nach Frankreich (Tarif vom 20. Januar 1898) einbezogen. Schöppenstedt ertheilt weitere Auskunft.

Strassburg, den 19. März 1898. (744)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Die unterm 8. d. Mts. veröffentlichten Frachtsätze für Schwefelsäure von Morgenroth und Rosdzin nach Pardubitz werden mit sofortiger Gültigkeit auch auf Pardubitz St. E. G. übertragen.

Breslau, den 23. März 1898. (745)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband. Am 1. April d. J. gelangt ein ermässigter Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff in vollen Wagenladungen zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern — sowohl über See als auch über die Landgrenze — im Versande von einer grösseren Anzahl Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt die Auskunftsstelle der königlich preussischen Staatseisenbahnen zu Berlin (Bahnhof Alexanderplatz), sowie die betheiligten Abfertigungsstellen.

Berlin, den 19. März 1898. (746)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V.) Am 1. April 1898 tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 9 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an der Strecke Uckro-Wünsdorf des Direktionsbezirks Halle.

Ferner werden die Stationen Eisersdorf und Kunzendort a. d. Biele in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen und die Station Mückenberg in den Ausnahmetarif 6B für Braunkohlenbrikets gleichzeitiger Auflieferung

von mindestens 20 000 kg als Versandstationen aufgenommen.

Weiter kommt ein neuer Ausnahmetarif 17 für Blei und bleiische Produkte von Rosdzin nach Leipzig, Berliner, Eilenburger und Thüringer Bahnhof, Muskau und Weisswasser zur Einführung.

Schliesslich wird in dem Waarenverzeichniss des Seehafenausnahmetarifs C für Weizen usw. die Bezeichnung „Raps- und Rübsaat" in „Raps und Rübsen" abgeändert.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Magdeburg, den 24. März 1898. (747)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Die in unserer Bekanntmachung vom 7./3. d. J. angekündigten Fischtarife von Braila, Constanta und Galatz nach Berlin treten nicht am 1. April, sondern zu einem späteren noch bekannt zu gebenden Termine in Geltung.

Breslau, den 22. März 1898. (748)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckareisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für die Beförderung von Blei in Blöcken von Braubach und Lindenbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. nach unseren Stationen Bensheim und Darmstadt Hauptbhf. ein Ausnahmetarif in Kraft und zwar werden der Frachtberechnung die Frachtsätze des Sp.-T. II zu Grunde gelegt.

Darmstadt, den 24. Februar 1898. (749)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Tirol-vorarlberg-württembergischer beziehungsweise südwestdeutscher Güterverkehr. Für den oben bezeichneten Güterverkehr gelangen am 1. April 1898 neue Tarife zur Einführung, durch welche die Tarife vom 1. Dezember 1894 für den tirol-vorarlberg-württembergischen und für den tirol vorarlberg-südwestdeutschen Güterverkehr sowie die zu diesen Tarifen erschienenen Nachträge aufgehoben und ersetzt werden.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai l. J. in Geltung.

Karlsruhe, den 19. März 1898. (750)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Insofern bei Sendungen, welche aus Oesterreich-Ungarn kommen und nach Stationen der französischen Ostbahn und darüber hinaus bestimmt sind, oder umgekehrt, und in Bregenz zur Umkartirung gelangen, die Abfertigung über Romanshorn-Delle eine billigere Frachtberechnung ergiebt als wie die Abfertigung über Konstanz-badische Bahn, wird im Einvernehmen mit der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen diese billigere Frachtberechnung auf der Konstanzer Route im Rückvergütungswege gewährleistet.

Karlsruhe, den 21. März 1898.
Generaldirektion. (751)

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ist der V. Nachtrag zu dem auch für den Verkehr zwischen den badischen Stationen Basel und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen anderseits giltigen Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den schweizerischen Bahnen vom 1. April 1890 erschienen. Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Karlsruhe, den 20. März 1898.
Generaldirektion. (752)

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ist die im Nachtrag IV zum Binnengütertarif festgesetzte Ueberfuhrgebühr für Wagenladungen vom Staatsbahnhofe Kolberg zum Vorbahnhofe Kolberg von 6 ℳ auf 5 ℳ herabgesetzt.

Stettin, den 21. März 1898.
Direktion. (753)

Der Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) im Nordostdeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben.

Bromberg, den 22. März 1898. (754)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eis. Der im badisch- bezw. hessisch-pfälzisch- und rheinisch-nassau-bayerischen Güterverkehr mit Gültigkeit vom 7. März bis zum 1. Juni d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Eis findet auch im Frankfurt a. M. usw.-bayerischen Güterverkehr Anwendung. (755)

München, den 21. März 1898.
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit ab 1. April 1898 gelangt der Nachtrag XI zur Einführung. (756)

München, den 21. März 1898.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr von den Reichseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erscheint zum Kohlentarif No. 11 der Nachtrag I, welcher Leitungswege und Tarifkilometer für die Stationen Bettingen (Rheinprovinz), Büschfeld, Limbach (Rheinprovinz), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler, Rengen und Wadern der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken im Verkehr mit den Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält. (757)

Abgabe erfolgt unentgeltlich.

St. Johann-Saarbrücken, den 22. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Main-Neckarbahn gewährt im eigenen und direkten Verkehr ihrer Stationen für Eis in vollen Wagenladungen bis zum 1. Juni l. J. die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien. Letzterer Ausnahmetarif ist mit sofortiger Gültigkeit für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und den Direktionsbezirken Mainz und Frankfurt in Kraft gesetzt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen. (758)

Darmstadt, den 22. März 1898.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande gültigen Bestimmungen werden mit dem 1. April d. J. in den Personen- und Gepäcktarif für diesen Verband übernommen. Hierdurch wird der Tarif vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im genannten Verbande, soweit die Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen in Betracht kommen, aufgehoben.

Diese zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen der einzelnen Verwaltungen.

Altona, den 19. März 1898. (759)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband. Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo. Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel tritt mit Gültigkeit vom 8./20. März d. J. der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue, theilweise geringfügig ermässigte Frachtsätze von den Stationen der Rjäsan-Uralsker Bahn, sowie neue Frachtsätze von Stationen der mittelsibirischen Eisenbahn und ist demnächst auf unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zu haben.

Direktion (H&V 760)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. Galizien-Bayern, Theil III, Heft 5, vom 1. September 1889. Mit Wirksamkeit vom 15. April l. J. kommen für Getreide etc. in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen		
	Bischofswiesen	Schalding	Trostberg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.			
Krakau	3,02	2,83	3,13
Podgórze-Bonarka . .	3,02	2,83	3,13
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.			
Brody loco	4,53	4,32	4,61
Lemberg C. B. . . .	4,22	4,01	4,30
Podgórze-Bonarka . .	3,02	2,83	3,13
Podgórze-Plaszów . .	3,02	2,83	3,13

München, am 18. März 1898. (761)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr zwischen den südlichen Verbandsstationen mit Ausnahme der Stationen der württembergischen Staatsbahnen, der Kaiserstuhlbahn und der Bregthalbahn einerseits und den nördlichen Verbandsstationen mit Ausnahme der Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebelebener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn andrerseits

für Eis in vollen Wagenladungen ein Ausnahmetarif eingeführt, welcher bis Ende Mai d. J. in Kraft bleibt.

Die Fracht wird nach den Sätzen des in den preussischen Gruppen- und Wechseltarifen enthaltenen Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien berechnet.

Erfurt, den 19. März 1898. (762)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - bayerischer Verband. Der Seehafenausnahmetarif T für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern über See und über die Landgrenzen wird vom 1. k. Mts. ausgedehnt auf den Versand von den Stationen Augsburg, Bad Reichenhall, Bruckmühl, Dachau, Darching, Gessertshausen, Gotteszell, Harbatzhofen, Hergatz, Kelheim, Kempten, Miesbach, Murnau, Oberdorf b. Biessenhofen, Neuulm, Oberstaufen, Olching, Partenstein, Penzberg, Prien, Schrobenhausen, Thalham, Tölz, Traunstein, Waltenhofen, Westerham und Zwiesel.

Hannover, den 19. März 1898. (763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Tarif, Heft 1 und 2. Westdeutscher Tarif, Heft 2. Für Schiffbaueisen kommen vom 1. April 1898 ab anderweite ermässigte Frachtsätze in Anwendung. Die für Anker, Schiffsketten, Schiffsrippen, Drahtseile, Nieten, Nägel, Schrauben, Unterlagsscheiben zu Schrauben und Muttern erhöhten Sätze treten erst vom 1. Oktober 1898 ab in Kraft; bis dahin bleiben die bisherigen Sätze bestehen. Nähere Auskunft geben die Tarifstationen.

Hannover, den 21. März 1898. (764)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Artikel „**Bimssand**“ in das Güterverzeichniss der in dem Gruppentarif VIII, den Gruppenwechseltarifen IV/VIII, VI/VIII und VII/VIII sowie in dem Gütertarif für den westdeutschen Privatbahnverkehr, Heft 1, enthaltenen **Ausnahmetarife** (5 a oder 5 b) für **Basalt, Quarz, Schwemmsteine** usw. in der Weise aufgenommen, dass hinter Lavasand — Ziffer 1 — hinzugefügt wird: „(auch Bimssand)“.

Köln, den 24. März 1898. (765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Tarifhefte B 1–3 vom 1. April 1895. Am 1. April d. J. wird die Station Schalke Süd in den Ausnahmetarif 11 (für Eisen und Stahl usw.) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 21. März 1898. (766)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr von Netzkater nach Nordhausen der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 für Steine, roh oder behauen, Bruch- und Pflastersteine auf 0,08 ℳ per 100 kg ermässigt.

Nordhausen, den 16. März 1898. (J767)
Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuhaldensleber Eisenbahn. Die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Dauer wird zu dem Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeste wie folgt festgesetzt:

a) zu dem Osterfeste von einschliesslich dem 12. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
b) zu dem Pfingstfeste von einschliesslich dem 3. Tage vor bis zu dem 12. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage;
c) zu dem Weihnachtsfeste von einschliesslich dem 7. Tage vor bis zu dem 14. Tage einschliesslich nach dem ersten Feiertage.

Vorstehende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Neuhaldensleben, den 21. März 1898. (768)
Der Vorstand
der Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit dem 1. April 1898 wird zu dem Tariftheil II des Personenverkehrs im norddeutschen Verbande der Nachtrag 2 herausgegeben. Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, Tarifsätze für neue Verkehrsverbindungen.

Die aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau in Hannover und später auch bei den Fahrkartenausgabestellen der Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 19. März 1898. (769)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Preussisch - thüringischer Personen- und Gepäckverkehr. Die besondere Bestimmung 1 b zu § 12 des Tarifs, betreffend die Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten zu Ostern, Pfingsten und Weihnachten wird mit Gültigkeit vom 29. d. Mts. anderweit festgesetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hierselbst.

Erfurt, den 23. März 1898. (770)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Bei der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz ist die Stelle eines

Stationsaufsehers

zu besetzen. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (771)

die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft
in Perleberg.

Ruhr - Lippe Kleinbahnen. Gesucht zum 1. Mai d. J. ein im Eisenbahnkontroldienste bereits thätig gewesener und darin erfahrener Büreauassistent. Anfangsgehalt 1 350 ℳ, steigend jährlich um 45 ℳ bis zum Höchstbetrage von 1 800 ℳ. Meldungen sind an den Unterzeichneten zu richten.

Soest, 22. März 1898. (772)
Der bauleitende Beamte:
Schlünder,
Regierungsbaumeister.

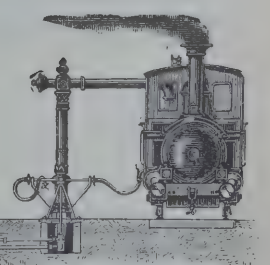
Anzeigen.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Deutscher Techniker - Verband.
(begr. 1884.)
Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker - Ztg.“ — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Wasserstationen
mit Pulsometer „Neuhaus“
oder Elevatorbetrieb



Locomotiv-Injector
„System Neuhaus“
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.
Kosten-Anschläge, Skizzen etc
— gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde
Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)
empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à M.	10.50
Universal-Handprofillehre .	à M.	15.—
Hand-Ladelehre	à M.	90.—
Strecken - Revisions - und Transportwagen	à M.	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Handgeschmiedete Schienennägel
liefert äusserst billig
Süddeutsche Schienennägelfabrik
Simmozheim, Post Weilderstadt.

Thieme's
Maschinenfabrik,
LEIPZIG-ANGER,
Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse. Zeugnisse** von Behörden und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas
D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an.
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Bedeutende Preisermässigung.
Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht
***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.
Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.
Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt betr. die Deutschen Verkehrs-Blätter (Leipzig) bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 25.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W. Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8,) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. März 1898.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 21. März 1898.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

„Beispiele beweisen."
Anti-Eisenbahnliches.
Die preuss. Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.
Personentarifreform u. Schnellzüge.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Dienstdauer u. Ruhezeiten d. Eisenbahnbetriebsbeamten. — Strafrechtliche Verfolgung v. Eisenbahnunfällen. — Bereithaltung der Fahrbetriebsmittel f. d. Herbstverkehr. — Beschaffung v. Güterwagen f. d. preuss. Staatsbahnverwaltung. — Regelung d. Lastenverkehrs im Weichbilde Berlins. — Dortmund-Gronau-Enscheder E. — Westfälische Landes-E. — Bedarf f. Erweiterungs-, Ergänzungs- u. Neubauten der im Betriebe befindlichen bayer. Staatsb. — Studium bayer. Betriebseinrichtungen usw. durch österr. Oberbeamte. — Verpachtung d. Restauration im Centralbhf. München. — Weibliche Hilfskräfte b. d. pfälzischen E. — Betriebseinnahmen d. sächs. Staatsb. — Jubiläum d. Halberstadt-Blankenburger E. — Neubaustrecke Delmenhorst-Falkenrott. — Eisenbahnwagenfabriken. — Bahnprojekt Wernigerode - Blankenburg-Quedlinburg. — Dampferverbindung zw. Hamburg u St. Petersburg. — Personalnachr.
Oesterreich-Ungarn: Einführung des Fahrens der Züge in Raumdistanz. — Interpellation, betr. d. Vorlage eines neuen österr. Lokalb.-Gesetzes. — Transporteinnahmen der österr. Staatsb. — Einnahmen in der 2. Märzdekate. — Fahrradbeförderung auf den Eisenb. — Abwickelung des Triester Verkehrs. — Neuer Personentarif d. Südbahn. — Verein d. Wiener Tramwaybediensteten. — Eröffnung d. Salgó-Tarjáner Bergwerksb. — Bahnstrecke Galgócz-Lipótvár. — Wagenbestellung d. ungar. Staatsb. — Werkstätten der ungar. Staatsb. — Beförderungsbegünstigungen für landwirthschaftliche Erzeugnisse. — Wagenleihgesellschaften. — Personalnachrichten.
Rumänien: Petroleum-Industrie.
Vereins-Ausland: Schweiz. Rückfahrkarten, Generalabonnements u. Rickenbahnprojekt. — Gotthardbahn. — Lötschbergbahn. — Bahnprojekt Sarambey-Stara-Zagora. — Bahnprojekt Gellivara - Norweg. Grenze. — Direkter Personenverkehr London-Odessa. — Ergänzung der Regeln über Be- u. Entladung von Privatwagen in Russland. — Bahnbau Fellin - Reval nebst Zweigb. — Bahnbau Borshom-Bakurjani nebst Zweigb. — Rjäsan-Uralb., Hafenprojekt a. d. Wolga. — Steinkohlenausbeutung in Sibirien. — Neue russ. Eisenbahnprojekte in China. — Japans Bahnnetz. — Verkehrswege in Persien.
Allgemeines: Elektr. Lokomotiven auf Endbahnhöfen. — Mit Kupfer beschlagene Eisenbahnwagen. — Mehrbelastung d. Strafgerichte infolge Einführung d. elektr. Strassenbahnbetriebes. — Eistransporte. — Thalsperren im Riesengebirge.
Verein f. d. Förderung des Lokal- u. Strassenbahnwesens.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

„Beispiele beweisen."

Endlich sind alle Zweifel beseitigt und zwar durch den Abg. Wetekamp im preussischen Abgeordnetenhause. Bis jetzt war der Begriff des „Assessorismus" und „Büreaukratismus" in der Eisenbahnverwaltung ein ziemlich umstrittener. Herr Wetekamp hat beides erklärt. Allerdings auch nicht durch erschöpfende Definitionen, sondern durch Beispiele — durch „Beispiele aus dem praktischen Leben", wie er ausdrücklich sagt.

„Auf einer kleinen Station war ein Unfall geschehen; der Stationsvorsteher macht sich mit seinen Leuten daran, die Strecke frei zu machen, als ein Assessor auf einer Lokomotive herankam — ob von der Betriebsdirektion oder von einer anderen Behörde, ist nicht festgestellt. Dieser wandte sich an den Stationsvorsteher und sagte, er wolle ein Protokoll mit ihm aufnehmen. Der Vorsteher entgegnete: ‚Erst muss ich die Strecke frei machen!' Da rief der Assessor: ‚Aber um Himmelswillen, wie soll ich dann meinen Bericht fertig bekommen können!' "

Das ist nach Herrn Wetekamp's Ausführungen „Assessorismus."

Weiter: „Zu einem Eisenbahnpräsidenten kam ein Erfinder, der auf Sicherungsvorrichtungen im Eisenbahnbetriebe Patente genommen hat, und wandte sich an diesen Eisenbahnpräsidenten um Gewährung einer Unterredung bezüglich einer Verwerthung der Patente. Dem Herrn wird diese Unterredung bewilligt, und als er zum Präsidenten hereinkommt, wird er mit den Worten empfangen: ‚Nun, sagen sie mal, was geht Sie denn die Eisenbahn an!‘“

Das ist „Büreaukratismus“, ja sogar — wie Herr Wetekamp meint — ein sehr überzeugendes Beispiel von Büreaukratismus.

Zweifellos wird — um zunächst die formelle Frage zu berühren — gegen die begriffliche Unterscheidung beider Fälle nichts einzuwenden sein. Im ersten Falle handelt es sich um einen Assessor, wenn auch um einen Assessor auf der Maschine, — folglich lag „Assessorismus“ vor. Im zweiten Falle kam ein Eisenbahndirektionspräsident in Betracht, ein „Büreaukrat“, mithin handelte es sich um „Büreaukratismus“.

Wo die Grenzlinie zwischen beiden Begriffen liegt, hat Herr Wetekamp nicht gesagt, vielleicht in der sehr zutreffenden Erwägung, dass Fälle denkbar sind, wo beide ineinanderfliessen. Der Eisenbahndirektionspräsident war früher zumeist Assessor. Was sollte ihn hindern, gelegentlich — trotz seines gesetzten Alters — noch einmal in Assessorismus zu verfallen? Und wer bürgt dafür, dass es vorkommenden Falls nicht auch dem Assessor beifallen könnte, den „Büreaukraten“ spielen zu wollen? Bei unseren Eisenbahnzuständen ist eben alles möglich.

Jedenfalls zweifeln wir nicht, dass sich Herr Wetekamp die Sache gründlich überlegt hat. Das war auch nöthig, denn er wollte — wie er selbst sagte — dem Minister „einigermaassen klar machen“, worin der Büreaukratismus und Assessorismus, diese beiden Krebsschäden seiner Verwaltung, bestünden. Und da war schon einige Vorsicht am Platze.

Wo und wann die beiden Fälle vorgekommen sind, wurde nicht gesagt. Das ist an sich bedauerlich, denn Herr Wetekamp wollte dem Minister nicht nur die Begriffe erklären, sondern auch durch seine Mittheilungen beweisen, dass solche Dinge bei der Eisenbahn vorkommen. Im allgemeinen pflegt man allerdings davon auszugehen, dass — wenn man mit einem Beispiel etwas beweisen will — zunächst das Beispiel selbst bewiesen sein muss. Wenigstens nahmen wir an, dass das bei den parlamentarischen Erörterungen so gehandhabt werde, wo doch erfahrungsgemäss jedes Wort auf die Goldwaage gelegt wird.

Ueberhaupt bleibt die Frage offen, woher Herr Wetekamp Kenntniss von jenen Vorkommnissen erlangt hat. Da er kein Bedenken trug, sie an so maassgebender Stelle — und doch gewissermaassen als Belastungsmaterial gegen eine ganze grosse Beamtenkategorie — öffentlich zur Sprache zu bringen, so wird natürlich die Wahrheit der mitgetheilten Beispiele, das bezweifeln wir keinen Augenblick, vollständig verbürgt sein. Das Weitererzählen auf Grund blossen Hörensagens ist in solchen Fällen, wo es ganz vorzugsweise auf den Wortlaut ankommt, der gebraucht wurde, immer äusserst bedenklich, das wird auch Herr Wetekamp einsehen. Jeder Mittelsmann sucht das Geschichtchen noch pikanter zu machen und schliesslich ist eine ganz harmlose Aeusserung zu einem Monstrum ausgewachsen, dass man die Hände über dem Kopf zusammenschlägt.

Also wird Herr Wetekamp für die Richtigkeit der Beispiele, die er in seiner Eigenschaft als Abgeordneter urbi et orbi verkündete, natürlich ganz andere Kautelen besitzen.

Bei der Genauigkeit und Bestimmtheit, mit welcher beispielsweise der Dialog zwischen dem protokollwüthigen Assessor und dem Stationsvorstand wiedergegeben wird, bleibt nur die Annahme übrig, dass Herr Wetekamp die inkriminirte Aeusserung selbst gehört hat. Das wäre allerdings ein eigenthümlicher Zufall — günstig für Herrn Wetekamp, weil er damit nun endlich einmal ein „praktisches Beispiel“ für den Assessorismus in der Eisenbahnverwaltung erlangte, ungünstig für den armen Assessor unbekannter Herkunft, der auf die Gegenwart eines einflussreichen Abgeordneten natürlich nicht gefasst sein konnte, als er — ein Eisenbahn-Lohengrin — mit seinem Dampfross auf der Bildfläche erschien und seiner Protokollsehnsucht Ausdruck gab.

Noch seltsamer muss der Zufall gespielt haben, dass Herr Wetekamp von dem zweiten Vorkommniss so authentische Nachricht erhalten konnte.

Nach der im Abgeordnetenhause gegebenen Schilderung ist anzunehmen, dass hier nur zwei Personen betheiligt waren — der „inkompetente“ Erfinder und der erfindungsfeindliche Eisenbahndirektionspräsident.

Dass der Präsident dem Abg. Wetekamp von seiner Aeusserung Mittheilung gemacht habe, ist nicht anzunehmen; wenigstens wäre das eine Unvorsichtigkeit, die noch über den Assessorismus hinausgeht — bleibt also nur der unglückliche Erfinder, der als Gewährsmann des Herrn Wetekamp in Frage kommen kann.

Mit den Erfindern ist das aber — Herr Wetekamp wolle uns diese Bemerkung nicht verübeln — oft eine eigene Sache, namentlich wenn ihnen klar gemacht werden muss, dass es mit ihrer Erfindung nichts ist. Da kann einer mit Engelszungen reden, der Erfinder wird trotzdem zumeist daran festhalten, dass ihm und seiner Erfindung Unrecht geschieht, dass sein Genie durch den Unverstand des anderen unterdrückt und die Welt durch „engherzigen Büreaukratismus“ einer werthvollen Neuerung beraubt wird. Was liegt dann aber näher, als dass vieles nachträglich ganz falsch ausgelegt wird, was bei der entscheidenden Unterredung gesprochen wurde, dass manche Aeusserung, die vielleicht in ganz anderem Zusammenhange vielleicht scherzhaft gethan ward, später als Beweis für die Verständnisslosigkeit, für den Büreaukratismus der entscheidenden Stelle hingestellt wird? Unserer Ansicht nach sollte man mit solchen Mittheilungen „erfindungsreicher“ Erfinder sehr vorsichtig sein, wenn man nicht riskiren will, dem Klatsch Vorschub zu leisten.

Sollte es Sitte werden, dass die Abgeordneten selbst den Klatsch in das Haus hineintragen, so wäre das bedauerlich, namentlich auch im Interesse des Parlamentes selbst, welches doch entschieden zu hoch steht, um sich mit derartigen Sachen abzugeben.

Der Eisenbahn könnte es ja schliesslich ganz recht sein, wenn mit solchen Argumenten, mit solchen „praktischen Beispielen“ gegen sie gekämpft wird, denn nichts ist geeigneter, die Haltlosigkeit der Angriffe ins rechte Licht zu setzen. Andererseits muss man aber doch immer im sachlichen und allgemeinen Interesse wünschen, dass die parlamentarischen Verhandlungen nicht auf dasjenige Niveau herabsinken, auf dem sich neuerdings gewisse Pressorgane bei Besprechung von Eisenbahnangelegenheiten mit besonderer Vorliebe bewegen.

Die Begriffe „Büreaukratismus“ und „Assessorismus“ werden immer in der Luft hängen. Vermuthlich will man damit das Uebergewicht des todten Buchstabens betonen, die einseitige Rücksichtsnahme auf die bestehenden Vorschriften zum Schaden des konkreten Bedürfnisses.

Was ist aber das „konkrete Bedürfniss?“ Nach Ansicht des einzelnen Interessenten natürlich immer dasjenige, was er für gut, was er für nothwendig hält. Der Passagier, welcher mit einer Fahrkarte III. Klasse die II. Wagenklasse benutzen will und von den Beamten daran gehindert wird, schimpft über den Büreaukratismus der Eisenbahnverwaltung; der Geschäftsmann, dem die Verwaltung einen Ausnahmetarif versagt, weil er auch anderen Interessenten nicht gewährt werden kann, glaubt sich durch Büreaukratismus geschädigt — verwerflicher Büreaukratismus endlich ist es, wenn die Verwaltung einen internationalen Schnellzug nicht an einem Haltepünktchen halten lassen will, wo den 10 Tagespassagieren die doppelte Anzahl von Personenzügen zur Verfügung steht.

Das sind auch „Beispiele aus dem praktischen Leben“, allerdings im umgekehrten Sinne, wie das Herr Wetekamp meint, aber mit dem grossen Vorzug, dass sie täglich durch die Praxis bewiesen werden.

Ohne bestimmte feste Grundsätze und Vorschriften wird sich ein so grosser Organismus wie das Eisenbahnwesen niemals verwalten lassen, mag die Verwaltung durch Juristen, durch Techniker, durch Kaufleute oder schliesslich auch durch Herrn Wetekamp selbst besorgt werden. Das wäre eine schöne Wirthschaft, wenn jede Dienststelle, ja jeder Beamte in der grossen Verwaltung ex aequo et bono je nach den augenblicklichen Anforderungen des Publikums verfahren wollte. Insofern wird man sich also keine Hoffnung machen können, dass der „Büreaukratismus“ jemals ganz aus der Eisenbahnverwaltung verschwindet.

Ein gewisses Maass von Büreaukratismus lässt sich überhaupt in keinem grösseren Betriebe entbehren, das muss — nach innen und nach aussen — in jedem industriellen Etablissement, in jedem kaufmännischen Geschäfte, ja sogar in jedem Redaktionsbüreau vorhanden sein, wenn die Ordnung aufrecht erhalten und das geschäftliche Interesse gewahrt werden soll.

Gerade bei der Eisenbahn liegt aber die Gefahr, dass der Büreaukratismus über die Gebühr ins Kraut schiesst, am allerwenigsten vor. Dafür sorgt einmal die Organisation, welche die Entscheidung wichtiger Fragen von dem vorherigen Gehör sachkundiger Laien abhängig macht, dafür sorgt aber auch das Publikum selbst, welches mit seinen fortwährenden, sich immer steigernden Ansprüchen den Eisenbahnern — namentlich soweit sie in leitender Stellung sind — die Freude am unberechtigten Büreaukratismus gar bald verleiden würde.

Mit der Erzählung der anmuthigen Anecdoten, die Herr Wetekamp dem preussischen Abgeordnetenhause vorzusetzen für gut fand, wird für die gegentheilige Auffassung nichts bewiesen.

Lg.

Anti-Eisenbahnliches.

Von Paul Dehn.

Einst, als die Eisenbahnen noch etwas neues waren, vielfach falsch beurtheilt und geradezu angefeindet wurden, ereignete es sich nicht selten, dass die Vertreter von Städten, welche als Stationen in Aussicht genommen waren, mit Entschiedenheit jedes Entgegenkommen verweigerten und dem Eisenbahnbau allerlei Schwierigkeiten in den Weg legten. Manche Städte, wie Mannheim, Meissen usw., hätten, wenn ihre Vertreter weiterblickend gewesen wären, von Anfang an günstigere Eisenbahnverbindungen erhalten, als sie ihnen später zu theil wurden, und sie leiden bis zu einem gewissen Grade noch heute unter der Kurzsichtigkeit ihrer damaligen Vertreter. Nachdem man sich über den Werth der Eisenbahnen für die städtische und örtliche Entwickelung klar geworden war, verlangte man freilich allerseits mit grossem Ungestüm nach möglichst günstigen Anschlüssen. Erst in der allerjüngsten Zeit erhebt sich gelegentlich hier und da wieder eine gewisse Abneigung gegen die Eisenbahn, weil man sie verantwortlich macht für Schäden und Uebelstände, die sie nicht unmittelbar verschuldet hat und die zu beseitigen sie ausser stande ist.

Vor Jahr und Tag sollte in der Nähe von Berlin die Stadt Luckenwalde in den billigen Vorortverkehr einbezogen werden. Da erhob sich der Hausbesitzerverein von Luckenwalde dagegen, er befürchtete, dass die Geschäftsleute von Luckenwalde Schaden erleiden und die Häuser im Preise heruntergehen würden, wenn es den Luckenwaldern erleichtert werden sollte, ihre Einkäufe in dem nahen Berlin zu machen.

Als vor einiger Zeit in Schlesien der Plan auftauchte, auch die Ortschaften Ottmachau und Prieborn durch eine Nebenbahn zu verbinden, konnte man in der „Neisser Ztg.“ Bedenken dagegen lesen. Der Bau der Bahn würde voraussichtlich zu noch stärkerem Betriebe der Steinbrüche oder noch zu anderen Industrieeinrichtungen ermuthigen und den Arbeitermangel in der Landwirthschaft verschärfen. Für die Entwickelung der Industrie sei im Staate schon viel geschehen und es scheine die Zeit gekommen zu sein, wo man dem übertriebenen Eifer Mässigung zurufen müsse. Man möge den Bau der fraglichen Bahn aufgeben oder ihn nicht eher zur Ausführung bringen, bis der traurige Arbeitermangel in der Landwirthschaft gehoben sei.

Noch eisenbahnfeindlicher waren folgende Sätze, die Ende 1897 von der „Augsburger Postzeitung“, einem Centrumsorgan, veröffentlicht wurden:

„Hat der Staat nicht schon Opfer genug gebracht und öffentliche Einrichtungen getroffen, welche vorwiegend den Interessen des Kapitals dienen? Wem kommt vor allem unser ausgebreitetes Eisenbahnwesen zu gute, den Mittelständen oder dem Grosskapital? Unser ganzes Tarifwesen ist auf Massentransporte berechnet und hilft den Grossen, die Kleinen zu unterdrücken. Wer zieht den grössten Vortheil daraus, wenn der Staat Posten, Telegraphen und Telephone einrichtet? Für wen hat der Staat die Millionen aufgewendet, welche der Nordostseekanal gekostet? Haben unsere Bauern und Handwerker auch nur im entferntesten einen Nutzen davon verspürt, ist ihre wirthschaftliche Lage auch nur um einen Deut verbessert worden?“

Auch im ungarischen Reichstage sind gelegentlich antieisenbahnliche Tendenzen zu Tage getreten. Bei Berathung des Handelsbudgets beklagte am 4. Februar d. J. der Abg. Molnar das Ueberströmen der Vizinalbahnen, die den Verkehr von den kleineren Ortschaften nach den grossen Städten lenken, was für das Kleingewerbe von schädlichstem Einflusse sei. Der Abg. Molnar bat schliesslich den Minister, nur in solchen Gegenden Vizinalbahnen zu konzessioniren, wo sämmtliche Gemeinden damit einverstanden sind.

Wer nicht auf dem Boden des alten Manchesterthums steht, wer erkennt, dass im Erwerbsleben Uebelstände eingerissen sind, die im Interesse der gesunden Entwickelung von Staat und Gesellschaft beseitigt werden müssen, wird unmöglich diese Klagen als gänzlich unbegründet von der Hand weisen können. Die Centralisation des Erwerbslebens und der Bevölkerung in den grossen Städten, die Entvölkerung der ländlichen Gegenden, die Begünstigung von Spekulation und Grosskapital, bringen mancherlei Gefahren für Staat und Gesellschaft mit sich und erheischen Abhilfe.

Es lässt sich auch nicht leugnen, dass diese Uebelstände durch die modernen Verkehrsmittel, durch die Eisenbahnen wenn auch nicht unmittelbar geschaffen, so doch ermöglicht worden sind. Wollte man heute die Schienenstrassen aufreissen, so würde wenig geändert sein. Im grossen und ganzen würden die Uebelstände, die man beklagt, bleiben. Sie sind nur rascher hervorgetreten durch die modernen Verkehrsmittel, aber sie waren schon früher, wenn auch minder erkennbar, vorhanden.

Die Eisenbahn ist eine grosse, aber im Grunde genommen nur eine mechanische, nur eine dienende Kraft, sie kann für das, was mit ihrer Hilfe gestaltet worden ist, nicht verantwortlich gemacht werden, sie kann nichts schaffen und auch nichts beseitigen. Da müssen höhere Mächte eintreten und unter Wahrung der Vorzüge, welche die Eisenbahn bethätigt, den Nachtheilen vorbeugen, die mit ihr, wie nun einmal mit jedem Kulturfortschritt, unzertrennlich verbunden sind.

Sicherlich werden die Klagen und Bedenken gegen die Eisenbahnen auch von der Eisenbahnverwaltung selbst bis zu einem gewissen Grade anerkannt werden. Aber hier kann die Eisenbahnverwaltung aus eigener Initiative, auch wenn sie sich über den formell büreaukratischen Standpunkt erhebt, keine Abhilfe schaffen. Hier handelt es sich um grosse sozialpolitische Probleme, denen nur im Wege einer sozialpolitischen Gesetzgebung beizukommen ist durch Förderung der produktiven Arbeit, insbesondere der Landwirthschaft, durch korporative Organisation des Erwerbslebens, durch zweckmässige Regelung der Freizügigkeit, durch die Beengung des blossen Spekulationsgeschäftes usw.

Nur insoweit kann die Eisenbahnverwaltung selbst mitwirken, als sie bestrebt sein muss, der Neigung der modernen Verkehrsmittel, alles zu centralisiren, die Grossen grösser und die Kleinen kleiner zu machen, entgegenzuarbeiten, wo es in ihrem Machtbereiche liegt, auf dem Gebiete der Tarifpolitik. Und da wird man zu erwägen haben, ob nicht der Grundsatz sozialer Gerechtigkeit noch sorgsamer als bisher bethätigt werden könnte. Man irrt, wenn man die Staatsbahnverwaltung lediglich als ein geschäftliches Unternehmen betrachtet. Das ist sie nicht, soll es nicht sein, kann es nicht sein; sie ist eine staatliche Einrichtung und hat als solche die Pflicht, ihre Maassnahmen nach höheren als rein geschäftlichen Interessen zu erwägen. Mag auch diese Auffassung mit der bisherigen Praxis theilweise in Widerspruch stehen, so wird sie doch mit der Zeit durchdringen, wenn sie sich auch nicht bis zu den äussersten Konsequenzen durchführen lässt, wie bei der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, die auch dem grössten Abnehmer nicht den geringsten Rabatt gewährt, ja ihm sogar gewisse Schranken zu ziehen sucht. Bei der Feststellung der Personen- und Gütertarife wird man mehr als bisher bemüht sein müssen, gerecht zu sein, d. h. jedem das Seine zu geben, auch im Kleinverkehr, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Mehrkosten, wie sie der Kleinverkehr nun einmal unvermeidlich verursacht. Zunächst wird man gewisse noch vorhandene Ungerechtigkeiten beseitigen müssen. In einer Petition der deutschen Seiler vom Jahre 1891 wurde einmal festgestellt, dass die Verfrachtung von Hanf von Berlin nach Köln als Einzelgut 6,29 ℳ für 100 kg kostet, wagenweise aber nur 2,06 ℳ. Derartige Unterschiede sind zu gross und erregen in weitesten Kreisen berechtigte Verstimmung.

Auf der anderen Seite sind anti-eisenbahnliche Tendenzen abzuweisen, wo sie sich mit anerkannten Bedürfnissen in Widerspruch setzen. Wird irgendwo eine Bahn als nützlich und nothwendig anerkannt, so muss sie gebaut werden, auch wenn darunter die Interessen einer Minderheit vorübergehend vermeintlich oder wirklich leiden sollten. Die Mehrheit hat ein Recht auf den Verkehr und seine Fortschritte, über das unmöglich hinweggegangen werden kann.

In Zukunft hat die Eisenbahnverwaltung bei der Reform der Tarifpolitik in noch höherem Grade als bisher sozialpolitische Erwägungen in Betracht zu ziehen und wer sie erkennt und zur Geltung bringt, wird dereinst unter den bahnbrechenden Eisenbahnpolitikern mit an erster Stelle genannt werden.

Die preussischen Eisenbahnen vor dem Abgeordnetenhause.

Schon im Reichstage hatte der Abg. Frhr. v. Stumm, als von oppositioneller Seite über die Unzulänglichkeit der Gütertarifreformen geklagt wurde, hervorgehoben, dass diese Reformen weniger mit finanziellen Schwierigkeiten, als vielmehr mit dem Widerstreit der Interessen unter einander zu kämpfen haben. Diese Auffassung ist durch die Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses aufs neue bestätigt worden. Von der einen Seite empfahl man Tarifermässigungen, vor denen man auf der anderen Seite warnen zu müssen glaubte. So wünschte der nationalliberale Abg. Wallbrecht eine Frachtermässigung für die Zuckerausfuhr vom Standpunkt der Provinz Hannover, während der nationalliberale Abg. Reichardt im Interesse der Provinz Sachsen sich entschieden dagegen erklärte.

Noch augenfälliger traten die Schwierigkeiten, mit denen die preussische Eisenbahnverwaltung bei der Reform der Gütertarife zu kämpfen hat, an einer anderen Tariffrage hervor, die der Abg. Graf von Kanitz anschnitt, bei der Ermässigung der Eisenerztarife. Schon seit Jahren beschäftigt sich der Landeseisenbahnrath mit dieser Frage. Auf Wunsch der Ruhrinteressenten stellte der Bezirkseisenbahnrath Köln Anträge auf eine Verbilligung besonders der Minettefrachten von Lothringen-Luxemburg nach dem Ruhrrevier bis auf 1 ₰ bei Entfernungen über 200 km, also auf einen so niedrigen Frachtsatz, wie er bisher im preussischen Tarifsystem noch nicht vorhanden war. Graf Kanitz äusserte Bedenken über diesen Antrag in der Besorgniss, dass, wenn die Roheisendarstellung nach dem Ruhrreviere verlegt wird in dem Maasse, wie es dort gewünscht wird, wenn die Roheisenindustrie von Luxemburg-Lothringen, auch von dem Sieg-, Lahn- und Dilldistrikt immer mehr nach dem Ruhrrevier verschoben wird, — dass dann dort auch Tausende von Arbeitern mehr gebraucht werden. Es wird sich dann sehr bald die Nothwendigkeit herausstellen, diese Tausende von Arbeitern aus solchen Landestheilen nach Westfalen zu ziehen, welche jetzt bereits sehr empfindlich unter dem Arbeitermangel leiden und welche bereits Tausende von Arbeitern an diese Industriebezirke abgegeben haben. Nach Angabe des Grafen Kanitz waren 1880 im Ruhrrevier 80 000, Ende 1897 nahezu 186 000 Arbeiter beschäftigt. An dieser Stelle ist es unmöglich, näher auf die weitschichtige Frage der Versorgung des Ruhrbezirks mit Eisenerzen einzugehen. Beiläufig bemerkt, handelt es sich um grosse Mengen. Der Versand von Erzen aus Luxemburg - Lothringen nach dem Ruhrbezirk stieg von 1896 zu 1897 auf 900 000 Tonnen, d. i. um 42 %. Minister Thielen erklärte, dass wohl selten eine Tariffrage so gründlich und eingehend geprüft worden sei, wie die Frage der Ermässigung der Erztarife von Luxemburg und Lothringen nach dem Ruhrgebiet. „Meine Kommissare haben das lothringische und luxemburgische Erzgebiet durchreist und das Hochofenwesen untersucht. Mit der Leitung dieser Kommission wurde Ministerialdirektor Hoeter im Handelsministerium betraut, gerade in dieser Frage ein hervorragender Sachverständiger. Das Ergebniss der Untersuchung deckt sich im wesentlichen mit den Angaben der nord-westdeutschen Gruppe. Es ist ausserordentlich schwierig, die Kosten der Roheisenproduktion bis auf den letzten Pfennig festzustellen, weil die einzelnen Faktoren dem steten Wechsel unterworfen sind. Aber das darf als unbestritten angenommen werden, dass die Kosten in Rheinland und Westfalen zur Zeit der Untersuchung höher waren als in Lothringen und Luxemburg. Die Frage ist seit Jahren ventilirt worden auf Anregung der rheinisch - westfälischen Hochofenindustrie, die nach Anwendung des Thomasverfahrens sich nach phosphorhaltigen Erzen in der Ferne umsehen musste. Wollte die rheinisch - westfälische Hochofenindustrie auf der Höhe bleiben, so musste sie sich nach neuen phosphorhaltigen Erzen in Lothringen und Luxemburg umsehen, die wegen ihrer Kalkhaltigkeit besonders verwerthbar waren. Man regte zunächst den Bau des Moselkanals an, der noch grössere Vortheile gebracht hätte, wie die Ermässigung der Erztarife auf den Eisenbahnen. Aus dem Moselkanal ist nichts geworden. Die rheinisch-westfälische Industrie gab zu verstehen, dass, wenn ihr die Frachtermässigung nicht gewährt würde, sie genöthigt sein würde, einen Theil ihrer Hochöfen nach Lothringen und Luxemburg zu verlegen. Ob das der Fall gewesen wäre, darüber habe ich kein maassgebendes Urtheil. Durch die

schwedische Minette war allerdings ein Ersatz für die lothringische gefunden worden. Beim Bau des Dortmund-Emskanals ist allerdings darauf gerechnet worden, dass die Tarife für die Erze ermässigt werden müssten, aber die Zone, in der diese Vergünstigung ertheilt werden sollte, war von vornherein sehr eng begrenzt worden. Die lothringische und luxemburgische Industrie verlangte für diese Frachtermässigung eine Entschädigung durch Ermässigung der Kokstarife des Ruhrreviers nach Elsass-Lothringen.“ Graf Kanitz meinte später nicht mit Unrecht, dass diese ganze Kette von Tarifmaassregeln auf ihn den Eindruck einer Schraube ohne Ende mache. Werden die Koksfrachten nach Lothringen und Luxemburg ermässigt, wird dadurch die dortige Roheisenerzeugung in den Stand gesetzt, ihr Roheisen billiger zu erblasen, so klagen natürlich die Roheisenproduzenten an der Ruhr; dann wird wieder die Minettefracht ermässigt, um die Ruhrinteressenten zu beruhigen; dann klagen natürlich wieder die Roheisenproduzenten in Lothringen-Luxemburg, und so drängt eine Tarifermässigung die andere. Minister Thielen gab in dieser Sache bindende Erklärungen noch nicht ab, bemerkte, dass es sich nicht um Ausnahmetarife von Lothringen und Luxemburg nach der Ruhr usw. handeln wird, sondern voraussichtlich um eine allgemeine Ermässigung der Erztarife, und fügte die Versicherung hinzu, dass in der letzten Instanz, im preussischen Staatsministerium, mit aller Gründlichkeit, ohne Vorurtheil und Parteinahme, geprüft werden würde.

* * *

Aussergewöhnliche Verhältnisse bedingen unter Umständen aussergewöhnliche Maassregeln. In dieser Erkenntniss bewilligte das Abgeordnetenhaus aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung eine Erhöhung des ausseretatsmässigen Dispositionsfonds für 1897/98 von 20 000 000 bis auf 50 000 000 ℳ nachträglich und einen ausseretatsmässigen Dispositionsfonds für 1898/99 bis zur Höhe von 50 000 000 ℳ zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung der Bahnanlagen und zu Grunderwerbungen behufs Vorbereitung derartiger Erweiterungen im Falle eines nicht vorhergesehenen Bedürfnisses der Staatsbahnen, infolge Verkehrssteigerung, nachdem in der Kommission ein Kommissar des Ministers erklärt hatte, dass die Eisenbahnverwaltung erhebliche Mittel sobald als möglich zur Verfügung haben müsse, um den Bedürfnissen der Verkehrssteigerung gerecht werden zu können. „Nur mit Rücksicht auf die dringenden, gewissermaassen zwingenden Verhältnisse“ erachtete es Finanzminister Dr. v. Miquel für zulässig, „dass der Landtag Dispositionsfonds für ganz unbestimmte Zwecke und Bauten der Staatsregierung ohne jede Kontrole in dieser Höhe zur Verfügung stellt. Während man sonst bei den einzelnen Bewilligungen Pläne und ganz genaue Kostenanschläge verlangt und verlangen muss, wenn der Landtag sein Kontrolrecht überhaupt ausüben will, fällt das alles hier weg. Es ist ein Fonds von 100 000 000 in 2 Jahren der Staatsregierung vertrauensvoll in die Hand gegeben. Das kann nur auf Grund besonderer Verhältnisse geschehen; auf die Dauer kann das weder der Finanzminister, noch der Landtag verantworten. Daher habe er ausdrücklich erklären lassen: das geschieht zwar für diesmal bei der Dringlichkeit der Verhältnisse, kann aber in Zukunft nicht wiederholt werden; jedenfalls soll das kein Präzedenzfall für die Zukunft werden.“

Aus diesen etatsrechtlichen Bedenken des Finanzministers Dr. v. Miquel, die auch von einigen Abgeordneten geltend gemacht wurden, lassen sich die Schwierigkeiten erkennen, welche zu überwinden sind, um die praktischen Bedürfnisse eines so gewaltigen Unternehmens, wie es der preussische Staatsbahnbesitz ist, mit den üblichen konstitutionellen Formen in Einklang zu bringen. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat nunmehr in Verbindung mit dem Finanzministerium völlig freie Hand bei der Bestimmung der Bauten wie hinsichtlich der Höhe der Kosten. Um die verkehrsreichsten Strecken der Staatsbahnen schleunigst so auszugestalten, dass sie dem steigenden Verkehr genügen, hat man Abstand genommen, die Dispositionsfonds in Gestalt eines Nachtragsetats zu bewilligen und so die konstitutionelle Form in aller Strenge aufrechtzuerhalten.

Beiläufig berechnete der Abg. v. Eynern die Aufwendungen, die für die Aufbesserung der Bahnhofsverhältnisse usw. im Ruhrkohlenrevier und in den benachbarten rheinisch-westfälischen Gegenden aus den neuen Dispositionsfonds zu machen wären, auf nicht weniger als 500 000 000 ℳ, was doch vielleicht ein wenig zu hoch gegriffen erscheint.

Personentarifreform und Schnellzüge.

Den in der „Erwiderung“ in Nr. 16 d. Ztg. entwickelten Gesichtspunkten wird man nur aus voller Ueberzeugung zustimmen können. Die Personentarifreform soll unerträgliche Auswüchse beseitigen, sie soll aber nicht den gesunden und wohlthätig empfundenen Reichthum der Entwickelung vernichten zu Gunsten einer armseligen Schablone. Nicht die 4 Wagenklassen als solche machen die Fahrkartenfrage zu einer so brennenden, nicht die für jede Fahrkartensorte in grossen Massen auszugebenden Vorortkarten, Schüler- und Arbeiterkarten, die sich ihrem Wesen nach alle auf ein ganz beschränktes völlig übersehbares Gebiet und einzelne Verkehrsmittelpunkte beschränken, deren Geltungsbereich innerhalb einer Direktion, ja meist einer Inspektion liegt, kompliziren die Abfertigung der Personen. Im Gegentheil muss es als eine der werthvollsten Errungenschaften bezeichnet werden, dass den Bedürfnissen der Reisenden durch die Einstellung von soviel Wagenklassen, wie die Natur des Verkehrs erfordert und durch die intimste Anpassung an den riesenhaften Nahverkehr der Bevölkerungscentren so vollständig wie möglich entsprochen werden kann.

Dagegen scheint es gänzlich ungerechtfertigt zu sein, die Tarife von der Geschwindigkeit der Züge abhängig zu machen. Bekanntlich schwankt die Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge etwa zwischen den Grenzen 15 und 75 km in der Stunde. Aber auch die zulässigen Geschwindigkeiten auf einzelnen Strecken weichen ganz erheblich von einander ab, je nachdem Kurven und Steigungen vorherrschen; auch die mehr oder weniger dichte Aufeinanderfolge der Stationen, an denen der Zug zum Halten gebracht wird, muss einen starken Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit haben. Würde man nun rein mechanisch „Schnellzüge“ höher als die übrigen Züge tarifiren, so könnte es leicht vorkommen — und es ist thatsächlich der Fall — dass die Reisegeschwindigkeit bei Benutzung von Personenzügen eine wesentlich grössere ist als bei „Schnellzügen“, die auf einer Nachbarstrecke unter ungünstigeren Verhältnissen verkehren. Das Wort „Schnellzug“ scheint überhaupt als Gegensatz zu Personenzug keine Berechtigung mehr zu haben; wird doch dahin gestrebt, die Fahrten überhaupt so schnell als es die Betriebsmittel, die Eigenart der Strecke und die Dichtigkeit der Haltestationen zulassen, auszuführen. Das entscheidende Merkmal der Züge mit grösserer Reisegeschwindigkeit liegt im Durcheilen grosser Strecken zwischen den Hauptknotenpunkten ohne Aufenthalte: es sind „direkte Züge“. Dass nun die Beförderung der Personen zwischen 2 Grossstädten in einem Zuge, der ohne anzuhalten die Strecke in 2 Stunden zurücklegt, mehr Betriebskosten verursache, als in einem Zuge, der bei vielleicht 12 maligem Halten 3 Stunden zu derselben Reise gebraucht, wird wohl nicht behauptet werden. Soll dagegen die Preiserhöhung für direkte Züge nur der Ueberfüllung derselben vorbeugen, so gibt es das einfache Mittel überall dort, wo der Verkehr stark genug ist, neben den direkten Zügen mit III. nach Befinden auch IV. Klasse solche mit nur I. und II. oder bei Bedarf auch solcher

mit nur I. Klasse verkehren zu lassen und dadurch ohne innerlich unberechtigte Ausnahmesätze genau dasselbe Ziel zu erreichen. Durch Einschränkung auf die theuersten Klassen hat man es offenbar in der Hand, den Wagentrain eines direkten Zuges zu beschränken und hierdurch eine noch weitere gesteigerte Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen.

Dass für alle nicht dem Nahverkehr der Grossstädte, oder auch dem Nahverkehr überhaupt angehörigen Fahrten streng kilometrisch berechnete, dem halben Preis der jetzigen Rückfahrkarten nahekommende Sätze zu Grunde zu legen sein werden, steht wohl ausser Frage, ebenso die Aufhebung des Freigepäcks und die vereinfachte Abfertigung und Tarifirung des Reisegepäcks. Das Reisegepäck, zu welchem nur eine ganz bestimmte Art von Transportobjekten gehört, lässt sich infolgedessen und seiner Natur nach recht gut mit dem Postpacket vergleichen. Es liegt dann sehr nahe, auch die äusserst einfachen, bewährten und fest eingebürgerten Abfertigungsbestimmungen vom Postpacketverkehr, soweit als irgend möglich, auf den verwandten Reisegepäckverkehr zu übertragen. Wenn dies in irgend einer Art und Weise geschieht, wird auch das reisende Publikum die Aufhebung des Freigepäcks ohne Widerstand mit in Kauf nehmen.

Bei dem lebhaften Interesse, mit welchem zur Zeit die Personentarifreform allenthalben verfolgt wird, dürften auch die vorstehenden Zeilen als Ergänzung zu den eingangs erwähnten trefflichen Ausführungen nicht unangebracht erscheinen.

Wchl.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigungen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Unter den Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten in Nr. 22 d. Ztg. S. 361 ist als Tag der Umwandelung des an der Strecke Halle-Leipzig zwischen den Stationen Leipzig und Schkeuditz gelegenen Haltepunktes Wahren in eine Haltestelle unrichtigerweise der „15. d. Mts." angegeben worden, während hierfür der 15. April d. J. in Aussicht genommen ist. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in Nr. 21 d. Ztg. Inser.-Nr. 627.)

Aenderung von Stationsnamen. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Die Station „Zeche Gneisenau b. Derne" führt fortan den Namen Derne.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Bentwisch und Röverhagen an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock gelegene Haltestelle Mönchhagen, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 24 d. Ztg. Inser.-Nr. 732.)

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Abfertigungsbefugnisse der zwischen den diesseitigen Stationen Bettingen (Rheinpr.) und Limbach (Rheinpr.) gelegenen Holzverladestelle Horst auf den Versand von Steinen in Wagenladungen erweitert.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der slavonischen Lokalbahn gelegene Station Normanci, welche bisher nur eine für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgutverkehr dienende Halte- und Verladestelle war, ist am 1. d. Mts. auch für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere können auch künftighin in dieser Station weder auf- noch abgegeben werden.

Der Entwurf eines neuen Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. ist den am Fahrgelderstattungsübereinkommen betheiligten Verwaltungen zugegangen.

Derselbe ist einer Prüfung zu unterwerfen und das Ergebniss derselben unter Angabe des Bedarfs an Exemplaren des endgültigen Verzeichnisses bis zum 25. April d. J. der geschäftsführenden Verwaltung bekannt zu geben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 825 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Frage der zweckmässigsten Ueberhöhung der äusseren Schienenreihe und der Spurerweiterung in Krümmungen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 851 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 858 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 908 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf eines neuen Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 25. d. Mts. an die am Fahrgelderstattungsübereinkommen betheiligten Verwaltungen).

Nr. 909 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinszeitung (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Das Reichseisenbahnamt hat, wie bereits berichtet worden, den meistbetheiligten Bundesregierungen Vorschläge für eine Revision und weitere Ausbildung der Grundsätze über die **Dienstdauer und die Ruhezeiten der Eisenbahnbetriebsbeamten** zugehen lassen. Diese Vorschläge sollen demnächst, wie der „Reichs- und Staats-Anz." mittheilt, unter Leitung des Amts kommissarisch berathen werden.

— In Bezug auf die **strafrechtliche Verfolgung von Eisenbahnunfällen** hat jetzt infolge der wiederholten gerichtlichen Freisprechungen der wegen Verschuldung der Unfälle angeklagten Beamten der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen folgenden Erlass gerichtet:

Nach den bestehenden Vorschriften haben die Eisenbahndirektionen nach dem Abschluss der Untersuchung eines Unfalles unverweilt der Staatsanwaltschaft die Verhandlungen nebst einer Begutachtung des Falles zu übersenden, in welcher alle in Betracht kommenden technischen Fragen und dienstlichen Vorschriften unter bestimmter Angabe, von wem und inwiefern diese Vorschriften etwa verletzt sind, eingehend zu erörtern sind. Hierbei sind neben den einen Beamten belastenden Umständen auch diejenigen Umstände, die zur Entlastung dienen können, von vornherein zur Kenntniss der Staatsanwaltschaft zu bringen, damit diese nicht zur Erhebung der öffentlichen Klage veranlasst wird, wenn nach Lage der Sache eine gerichtliche Verurtheilung nicht zu erwarten ist. Ich mache es deshalb den königlichen Eisenbahndirektionen zur Pflicht, sich bei der Begutachtung eines Unfalls nicht auf die Angabe zu beschränken, von wem und inwiefern dienstliche Vorschriften verletzt worden sind, sondern alle in Betracht kommenden besonderen Umstände — auch in rechtlicher Beziehung — erschöpfend zu würdigen und sich für die Erhebung der öffentlichen Klage nur dann auszusprechen, wenn auch bei voller Berücksichtigung der entlastenden Umstände kein Zweifel darüber obwalten kann, dass ein Beamter durch Vernachlässigung ihm obliegender bestimmter Pflichten den Eisenbahnunfall verschuldet hat. Dagegen ist es in zweifelhaften Fällen unter Gegenüberstellung der belastenden und entlastenden Umstände dem Befinden der Staatsanwaltschaft zu überlassen, ob die begutachtenden Untersuchungsverhandlungen genügenden Anlass zur Erhebung der öffentlichen Klage bieten, wobei selbstverständlich die Verfolgung vorgekommener Dienstvergehen auf dem Disziplinarwege vorbehalten bleibt.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 21. d. Mts. die Eisenbahndirektionen veranlasst, bereits jetzt die erforderlichen Anordnungen zu treffen, damit während des **Herbstverkehrs** die **Betriebsmittel** in grösstmöglichstem Umfange und in bestem Zustande zur Verfügung stehen. Insbesondere soll durch vorzeitige Vornahme der Revisionen vorgesorgt werden, dass die Lokomotiven während der verkehrsreichen Zeit dem Betriebe wegen Vornahme der

Revisionen oder grosser Reparaturen nur in geringem Maasse entzogen zu werden brauchen. Auch soll das Augenmerk unausgesetzt darauf gerichtet werden, dass die Unterhaltungsarbeiten der Betriebsmittel in den Werkstätten in der zweckmässigsten Weise und in kürzester Frist zur Ausführung gelangen. Die für Erweiterung und verbesserte Ausrüstung der Werkstätten zur Verfügung stehenden Mittel sollen dafür schleunigst verwendet werden. Damit dem öffentlichen Verkehr für Dienstgutsendungen möglichst wenig offene Güterwagen entzogen werden, hat der Minister ferner bestimmt, dass auch in diesem Jahre alle zur Ausmusterung gelangenden Wagen zu Arbeitswagen umgebaut werden, sofern sie hierzu überhaupt geeignet sind. Endlich ist die Eisenbahndirektion Berlin veranlasst worden, mit allem Nachdruck darauf zu halten, dass die in Bestellung gegebenen Betriebsmittel rechtzeitig fertiggestellt werden.

— Von der **preussischen Staatsbahnverwaltung** sind kürzlich 1595 **Güterwagen** in Bestellung gegeben worden. Etwa die Hälfte davon sind Kohlen- bezw. Kokswagen, die in den Eisenbahndirektionsbezirken Essen und Breslau Verwendung finden sollen. Die anderen Wagen sind gewöhnliche Güterwagen, welche den Direktionsbezirken Köln und Magdeburg zugetheilt werden sollen.

— Die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin hat — wie der „B. A." meldet — dem dortigen Magistrat das ausgearbeitete Projekt nebst Erläuterungen für die **Regelung des Lastenverkehrs im Weichbilde der Stadt Berlin** zur Erlangung der grundsätzlichen Zustimmung überreicht. Der Plan verfolgt den Zweck, den Güterverkehr von und zu den Bahnhöfen für die Tageszeit einzuschränken, die Beförderung der Lasten in der Hauptsache in die Nachtstunden zu verlegen und die Lastwagen auf die Schienen der bestehenden oder noch auszuführenden Strassenbahnlinien zu verweisen.

— Infolge des sich immer mehr steigernden Verkehrs wird die **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn** den Bau des zweiten Gleises beginnen, welcher vorläufig bis Lünen ausgeführt werden soll. Die Arbeiten dazu sind schon in Angriff genommen und dürften bis zum Herbst beendet sein. Bis zur Zeche Scharnhorst, die seitens der Harpener Bergbaugesellschaft jetzt ausgebaut wird, wird ein drittes Gleis gelegt, das dieser Zeche als Anschlussgleis dienen wird. Gleichzeitig erhalten die Deraer Thonwerke Gleisanschluss. Ferner baut die Verwaltung von der Station Dormund eine Bahn nach Coerne, wo mehrere Fabriken errichtet werden. Hierdurch wird die Erweiterung des Bahnhofs Dortmund nothwendig. Der seitens der Bahn in der Nähe der Zeche Fürst Hardenberg erbaute Hafen wird in Betrieb genommen werden, sobald auf dem Dortmund-Emskanal der Betrieb beginnt, d. h. Ende April oder Anfang Mai.

— Der Aufsichtsrath der **westfälischen Landeseisenbahn** beantragt eine Kapitalerhöhung um 9536000 ℳ, so dass das Gesammtkapital sich auf 18260000 ℳ beziffern würde.

— Im Finanzausschuss der bayerischen Abgeordnetenkammer gelangte am 23. d. Mts. der seitens der königlichen Staatsregierung vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend den **Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den bereits in Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen** zur Berathung. Es wurde genehmigt die Summe von 2830000 ℳ für Erweiterungsbauten in den Bahnhöfen Eichstätt, Lindau, Erlangen, Lichtenfels, Kronach und Rochstedt; ebenso die benöthigte Summe von 330000 ℳ für elektrische Bahnbetriebseinrichtungen, elektrische Streckenblockirungen, Bahnwärterfernsprechlinien und Fernsprecheinrichtungen in verschiedenen Stationen; ferner für die Erweiterung bezw. Neuherstellung von elektrischen Beleuchtungsanlagen in den Stationen Aschaffenburg, Gunzenhausen, München C. B., Augsburg und Rosenheim der Gesammtbetrag von 1771000 ℳ; sodann für eine grössere Anzahl von Weg- unter- und -Ueberführungen an Stelle schienengleicher Ueberfahrten 550000 ℳ; und endlich für Erweiterung von Werkstätteanlagen und maschinentechnische Bedürfnisse in den Bahnhöfen Ansbach, Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Weiden und Würzburg die Gesammtsumme von 1470000 ℳ.

— In der letztvergangenen Woche hat das österreichische Eisenbahnministerium 3 technische Oberbeamte behufs **Studiums verschiedener bayerischer Betriebseinrichtungen und Bahnhofanlagen**, insbesondere der Maassnahmen und Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs bei Folgezügen auf ein- und doppelgleisigen Bahnlinien nach München abgeordnet.

— Die **Restauration im Centralbahnhofe München** ist ab 1. Mai d. J. anderweit um den Pachtbetrag von 50000 ℳ gegenüber dem seitherigen Betrage von 12000 ℳ verpachtet worden, nachdem der seitherige Pächter, dem seitens der Staatsbahnverwaltung der Vorrang offen gelassen worden war in das Meistgebot einzutreten, erklärte, hiervon wegen der Höhe des Angebots keinen Gebrauch machen zu können.

— Wie die Münchener „Allgem. Zeitung" berichtet, haben sich die **pfälzischen Eisenbahnen** entschlossen, für gewisse Dienstessparten **weibliche Hilfskräfte** einzustellen, nämlich für Telegraphie, Gepäckabfertigung usw. Hierzu haben sich 118 Bewerberinnen gemeldet, von welchen etwa 25—30 zur Anstellung, natürlich vorerst nur probeweise, gelangen werden.

— Die **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat Februar d. J. sind vorläufig auf 8365494 ℳ festgestellt. Hierbei kamen der Personenverkehr mit 2019233 (+ 136945) ℳ, der Güterverkehr mit 5204931 (— 358577) ℳ, sonstige Einnahmequellen mit 1141340 (+ 132655) ℳ in Frage. Es hat somit gegen den gleichen Monat des Vorjahres eine Mindereinnahme von 88977 ℳ stattgetunden. In den beiden Monaten des laufenden Betriebsjahres ergaben der Personenverkehr 4219737 (+ 359534) ℳ, der Güterverkehr 10404831 (— 580290) ℳ, sonstige Einnahmequellen 2292099 (+ 248890) ℳ, Gesammteinnahme daher 16916667 (+ 28134) ℳ. Das aufgewendete Anlagekapital hat die Höhe von 812325182 ℳ erreicht.

— Die **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft** feiert am 31. d. Mts. ein **Jubiläum**. An diesem Tage sind 25 Jahre verflossen, seitdem auf der Bahnlinie von Halberstadt nach Blankenburg der Betrieb eröffnet wurde. Aus Anlass dessen hat Verwaltungsrath und Direktion eine Festschrift (Verlag von H. Woldeg, Bad Harzburg) erscheinen lassen, welche eine anschauliche Entwickelungsgeschichte der verflossenen 25 Betriebsjahre enthält und bestimmt ist, „den im Dienste der Gesellschaft thätig gewesenen und noch heute thätigen Mitarbeitern eine freundliche Rückerinnerung zu gewähren an alles, was sie während dieser Zeit für das Unternehmen gewirkt, gestrebt und geschaffen haben".

Aber auch für weitere Kreise wird diese, vom Direktor Werner Glanz verfasste, mit einer Reihe trefflicher Abbildungen versehene Festschrift von Interesse sein, da die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn in mancher Hinsicht einen eigenartigen Charakter besitzt und nach einer Richtung hin für alle Eisenbahnen vorbildlich geworden ist, nämlich für den Bau von Gebirgseisenbahnen nach dem kombinirten Reibungs- und Zahnstangensystem Abt.

Jedenfalls liefert der Inhalt der Festschrift einen erneuten Beweis für die Thatkraft und Umsicht, mit welcher die Bahn jederzeit verwaltet wurde — nicht zum mindesten unter der jetzigen Verwaltung, welche ganz wesentlich dazu beigetragen hat, dem Unternehmen einen ehrenvollen Platz in dem Kreise der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu sichern. Möge ihren Bestrebungen auch in Zukunft der beste Erfolg beschieden sein!

— Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg unmittelbar unterstellte 47,29 km lange **Neubaustrecke Delmenhorst-Falkenrott** mit den Stationen Dwoberg, Ganderkesee, Immer, Brettorf, Dötlingen, Wildeshausen, Düngstrup, Rechterfeld, Goldenstedt, Lutten, Holzhausen und Falkenberg für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Strecke ist vollspurig erbaut und schliesst in Delmenhorst und Falkenrott an die Strecken Bremen-Oldenburg bezw. Ahlhorn-Lohne an.

— Die „Kölnische Zeitung" schreibt: Wir erhalten Kenntniss von dem Bericht, den die beiden in Köln bestehenden grossen **Eisenbahnwagenfabriken** an die hiesige Handelskammer als Beitrag zu dem Jahresbericht erstattet haben, und lassen diese Schilderung, die allgemeines Interesse beanspruchen dürfte, nachstehend folgen: „Die beiden im hiesigen Bezirk belegenen Fabriken haben im Jahre 1897, ebenso wie im vorhergegangenen Jahre, vollauf zu thun gehabt. Am Schlusse des Jahres ist auch bereits ein ansehnlicher Vortrag an Aufträgen für das Jahr 1898 hinübergenommen worden, sodass ein voller Betrieb bis zum Herbste gesichert ist. Auch die weitere Entwickelung der Kleinbahnen und der elektrischen Strassenbahnen hat ein entsprechendes Arbeitsquantum beigebracht. Allerdings werden Arbeiten der letztern Art für grössere Etablissements, insbesondere hinsichtlich des zu erzielenden Umschlages und des damit verbundenen Ertrages, immer von untergeordneter Bedeutung sein. Leider dürfte nunmehr der Höhepunkt der günstigen Situation überschritten sein, was aus folgenden Umständen zu schliessen ist. Im Etat der preussischen Eisenbahnverwaltung sind zur Beschaffung für 1898/99 vorgesehen 510 Personenwagen und 15000 Güterwagen verschiedener Gattungen, welche in der Hauptsache bereits in Auftrag gegeben sind. Die gegenwärtig bestehenden Fabriken bringen aber monatlich etwa 2000 Fahrzeuge zur Ablieferung. Für das laufende Jahr entsteht daher bereits ein Manko von vielen tausend Stück gegenüber der Leistungsfähigkeit der Werke.

Hierzu kommt noch der Umstand, dass 10 bis 12 neue Fabriken im Entstehen begriffen sind, so dass in allernächster Zeit eine gewaltige Ueberproduktion eintreten muss. Hoffentlich werden nicht solche Zustände wiederkehren, wie in den 70er Jahren, zu welcher Zeit 42 Wagenfabriken im Deutschen Reiche bestanden, von welchen im Jahre 1880 nur noch 21 übrig blieben. Der Staat, welcher im wesentlichen über die Beschäftigung der Fabriken verfügt, dürfte Veranlassung haben, auf diese Verhältnisse seine Aufmerksamkeit zu richten."

Von anderer Seite wird geltend gemacht, dass diese Befürchtungen übertrieben seien. Seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung sei erst jetzt wieder eine grössere Ausschreibung auf Güterwagen erfolgt, ausserdem werde der immer grössere Dimensionen annehmende Bau von Sekundärbahnen die Anschaffung zahlreicher Wagen nöthig machen. Die ungünstigen Auslassungen der Wagenfabriken über die Aussichten für die Zukunft dürften bis zu einem gewissen Grade ihre Ursache in dem Bestreben haben, die in letzter Zeit mehrfach hervorgetretenen Bestrebungen auf Errichtung neuer Konkurrenzunternehmungen hintanzuhalten.

— Zur Unterstützung des Baues einer schmalspurigen Nebeneisenbahn **Wernigerode - Blankenburg - Quedlinburg** mit Abzweigung nach **Tanne** fordert die braunschweigische Regierung in einer Vorlage für die Volksvertretung 210 000 ℳ. Diese Bahn, die gewissermaassen als eine Fortsetzung der Harzgürtelbahn gilt, soll die 3 genannten Städte durch einen unmittelbaren Schienenstrang verbinden. Man hat das Projekt einer schmalspurigen Nebenbahn als das jetzt allein Erreichbare betrachtet. Als Bewerberin um die Konzession für die genannte Bahn tritt die schon zu Vorarbeiten zugelassene Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin auf, dieselbe Firma, die auch die schmalspurige sogenannte Harzquerbahn Wernigerode-Ilfeld baut.

— Der in den letzten Jahren nach Fertigstellung des Kaiser Wilhelmkanals sich entwickelnde verstärkte Güterverkehr ab Hamburg nach allen Ostseehäfen hat sich besonders auch in einem stetig aufblühenden Verkehr nach und von den russischen Häfen bemerkbar gemacht. Der Bau der grossen transsibirischen Eisenbahn, welcher dem Handel neue und unbekannte Gebiete, als deren Schlüssel von dieser Seite aus der Hafen von St. Petersburg anzusehen ist, eröffnet, wird einen weiteren Aufschwung der Güterbewegung über Hamburg im Gefolge haben; der fernere Umstand, dass thatsächlich sehr grosse Gütermengen nach und von Russland, deren natürlicher Weg über Hamburg gewesen wäre, über andere Häfen gegangen sind, zeigt, dass ein Bedürfniss für vermehrte **Dampferverbindung zwischen Hamburg und St. Petersburg** vorhanden ist. Aus diesem Grunde wurde die Hamburg - Russlandlinie ins Leben gerufen, die durch regelmässige Fahrten zwischen Hamburg und St. Petersburg (Gutujeffsky) zu der Entwickelung des Verkehrs zwischen diesen Plätzen beitragen soll. Die Fahrt wird sofort bei Beginn der diesjährigen Schifffahrtsperiode mit vorläufig 2 Dampfern eröffnet. („Hamb. Corresp.")

— **Personalnachrichten.** Der im technischen Büreau der Eisenbahnabtheilung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beschäftigte Bauinspektor Franz Baltzer wird demnächst mit mehrjährigem Urlaub nach Japan gehen, um dort als technischer Berather in das kaiserliche Arbeitsministerium in Tokio einzutreten. Dies ist das erste Mal, dass Japan einen Deutschen zum Berather in Eisenbahnangelegenheiten in Dienst genommen hat; mit Ausnahme von 2 Amerikanern waren bisher sämmtliche fremde Angestellte Engländer.

Versetzt sind zum 1. April d. J. Eisenbahndirektor Fein, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln, Regierungs- und Baurath Berger in Krefeld, als Mitglied an die Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., Regierungs- und Baurath Lohse in Köln an die königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes, Regierungs- und Baurath Blumenthal in Halle a/S. nach Stettin behufs Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes, Regierungs- und Baurath Suadicani in Stettin zur Eisenbahndirektion in Berlin, Regierungs- und Baurath Merten in Arnstadt als Vorstand der Betriebsinspektion 3 nach Stettin, Regierungs- und Baurath Bassel in Göttingen als Vorstand der Betriebsinspektion nach Prenzlau.

Das betriebstechnische Mitglied der grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg Baurath Böhlke ist zum technischen vortragenden Rath im oldenburgischen Staatsministerium mit dem Titel Oberbaurath ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— In Angelegenheit der **Einführung des Fahrens der Züge in Raumdistanz** hat der österreichische Eisenbahnminister unter dem 2. d. Mts. an sämmtliche österreichischen Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet. Darin wird hervorgehoben, dass im abgelaufenen Jahre auf den österreichischen Bahnlinien mehrere sehr bedauerliche Unfälle in der Weise sich ereignet haben, dass ein auf der Strecke stehengebliebener Zug von einem nachfolgenden Zuge eingeholt und dadurch ein Zusammenstoss beider Züge herbeigeführt worden ist. Diese und ähnliche auch in früheren Jahren vorgekommenen Fälle haben das Eisenbahnministerium zur Prüfung der Frage geführt, ob das in Oesterreich seit Bestehen der Eisenbahnen nach dem Vorbilde Frankreichs geltende System der Zugfolge in Zeitdistanz nicht durch das in Deutschland, Belgien, England und Amerika seit jeher in Anwendung befindliche System des Fahrens der Züge in Raumdistanz zu ersetzen wäre.

Nachdem nun alle darüber einvernommenen Fachorgane des Eisenbahnministeriums und der Staatsbahndirektionen den baldigsten Uebergang zum Fahren in Raumdistanz als ein Mittel bezeichnet haben, welches geeignet ist, die Sicherheit des Zugverkehres wesentlich zu erhöhen, so sei im Einvernehmen mit dem Reichskriegsministerium die Anordnung getroffen worden, dass dieses System der Zugfolge auf sämmtlichen österreichischen Staatsbahnlinien ab 1. Mai d. J. soweit als thunlich und ab 1. Mai 1899 vollständig durchgeführt werde.

Der Minister fügt bei, dass er die baldigste Durchführung der gleichen Reform auch rücksichtlich sämmtlicher österreichischen Privatbahnverwaltungen für dringend wünschenswerth erachte, und ladet deshalb die Privatbahnverwaltungen ein, diese Maassnahme in eingehende Erwägung zu ziehen und den gefassten Beschluss bis spätestens 1. Mai d. J. zur Kenntniss des Eisenbahnministeriums zu bringen.

— Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde an den Eisenbahnminister folgende **Interpellation, betreffend die Vorlage eines neuen Lokalbahngesetzes,** gerichtet. Zeitungsnachrichten ist zu entnehmen, dass die Regierung beabsichtige, den Entwurf eines Gesetzes zur parlamentarischen Behandlung einzubringen, durch welches Abänderungen des Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 in Vorschlag gebracht werden sollen. Den erwähnten Zeitungsnachrichten zufolge soll der Hauptzweck dieser Novelle darin bestehen, die ungleichartige Entwickelung des Lokalbahnwesens in Oesterreich zu beseitigen. Aus diesem Anlasse wird die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums darauf gelenkt, dass eines der Haupthindernisse für die gedeihliche Entwickelung des Lokalbahnwesens in den hohen Anforderungen liegt, welche seitens der Militärverwaltung an neu zu konzessionirende Lokalbahnunternehmungen gestellt werden. Die in dieser Richtung den Konzessionsbewerbern auferlegten Bedingungen, insbesondere betreffend Gleise- und Stationsanlagen, werden meist in schablonenhafter Weise gestellt, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffende Bahn strategischen Werth besitzt oder nicht, ohne Rücksicht darauf, ob die militärische Ausnutzung der Bahn von der Erfüllung dieser schablonenhaft geforderten Bedingungen abhängt oder nicht, ohne Rücksicht darauf, ob infolge der zu hohen militärischen Anforderungen die betreffende Bahn überhaupt nicht zustande kommt. Die Anforderungen der Militärverwaltung werden bei den betreffenden Kommissionsverhandlungen mit unnachgiebiger Strenge geltend gemacht und treten gegenüber ihnen alle wirthschaftlichen Rücksichten in den Hintergrund. Bei aller Anerkennung der Wichtigkeit auch der Lokalbahnen für militärische Zwecke wäre es denn doch an der Zeit, die Entwickelung unseres Lokalbahnwesens von diesem Hemmschuh zu befreien, und wird an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob er gesonnen sei, in den geplanten Gesetzentwurf Garantien dagegen aufzunehmen, dass nicht seitens der Militärverwaltung deren Zustimmung zur Konzessionirung neuer Lokalbahnen von solchen technischen Bedingungen abhängig gemacht werde, welche weit über das wirkliche Bedürfniss der Militärverwaltung hinausgehen und die wirthschaftlichen Interessen der Bevölkerung schädigen?

— Beim Vergleiche der **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** für Februar d. J. mit jenen des gleichen Monats im Vorjahre ergibt sich im Personenverkehre eine Frequenz- und Einnahmesteigerung um 145 938 Personen und 74 431 fl., wovon auf die westlichen Staatsbahnen 84 923 Personen und 37 625 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 61 015 Personen und 36 806 fl. entfallen. Im Güterverkehr ist eine Mehrfrequenz und Mehreinnahme von 100 158 t und 310 167 fl. zu verzeichnen, von welchen auf die westlichen Staatsbahnen 57 045 t und 59 290 fl. und auf die Staatsbahnen Galiziens 43 113 t und 250 937 fl. entfallen. Im Personenverkehr ist die Steigerung der Frequenz zweifelsohne auf die günstigen Witterungsverhältnisse zurückzuführen. Im Güterverkehr waren es

auf den westlichen Staatsbahnen hauptsächlich die Eistransporte aus den Alpenländern nach Wien und München sowie von den böhmischen Teichwirthschaften nach Prag und Wien, durch welche die Frequenz eine erhebliche Zunahme (+ 4900 Wagenladungen) erfuhr. Auch in den Artikeln Erze und Holz hat eine Mehrbeförderung stattgefunden. Dagegen ist bei Getreide, Mehl, Mahlprodukte und Kohle eine geringe Abnahme der Frequenz zu verzeichnen. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Verkehrssteigerung auf die Mehrbeförderung von Holz und insbesondere von Getreide zurückzuführen, von welch letzterem Artikel theils nach eigenen Stationen, theils im Durchzuge von Russland nach deutschen Stationen um 2000 Wagenladungen mehr gefahren wurden. Insgesammt ergibt sich im Personen- und Güterverkehr der österreichischen Staatsbahnen für Februar d. J. eine Mehreinnahme von 384598 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. eine solche von 916242 fl.

— **Einnahmen in der 2. Märzdekade.** Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzeichnet abermals eine Mehreinnahme gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres. Die Einnahme betrug 997968 (+ 42243) fl. Auf der garantirten Linie der Nordwestbahn wurden 258810 (— 26798) fl., auf der Elbethalbahn 191078 (+ 12013) fl., auf der Südnorddeutschen Verbindungsbahn 88146 (— 7303) fl. eingenommen. Die Einnahme der Staatseisenbahngesellschaft betrug 639330 (— 23487) fl., jene der Südbahn 1160046 (— 103601) fl.

— Der am 25. d. Mts. in Wien abgehaltene allgemeine österreichische Radfahrertag hat bezüglich der **Fahrradbeförderung auf den Eisenbahnen** einstimmig folgende Resolution angenommen:

„In Erwägung, dass das Eisenbahnbetriebsreglement vom 10. Dezember 1892 zu einer Zeit erlassen wurde, in welcher das Fahrrad noch nicht ein anerkanntes Verkehrsmittel war;

in Erwägung, dass die gegenwärtige Behandlung der Fahrräder auf den Eisenbahnen nicht selten eine direkte Schädigung des Fahrradbesitzers involvirt;

in fernerer Erwägung, dass bereits mehrere Vorrichtungen bestehen, die eine leichte und sichere Beförderung der Fahrräder durch die Eisenbahnen ermöglichen, erklärt der allgemeine österreichische Radfahrertag es für dringend nothwendig und unausweichlich, dass eine Aenderung des Eisenbahnbetriebsreglements in dem Sinne platzgreife, dass die Beförderung der Fahrräder, ebenso wie die Haftpflicht der Eisenbahnen für dieselben während des Transportes eine Abänderung nach den Wünschen der radfahrenden Bevölkerung erfahre.

Der allgemeine österreichische Radfahrertag spricht die Erwartung aus, dass sich das Eisenbahnministerium gegenüber diesen Forderungen im Interesse der Allgemeinheit nicht ablehnend verhalten werde.

Der allgemeine österreichische Radfahrertag hält eine gesetzliche Regelung dieser beiden Punkte für zweckentsprechend und ersucht die Rechtsschutzabtheilung des Bundes deutscher Radfahrer Oesterreichs im Verein mit den Vertretern der anwesenden Verbände in dieser Angelegenheit den Petitionsweg zu betreten."

Im Anschlusse an die Berathungen zu diesem Punkte wurde vom Präsidium mitgetheilt, dass die österreichischen Staatsbahnen demnächst mehrere für den Radtransport besonders eingerichtete Wagen in Verkehr bringen werden. Die diesbezüglichen Proben hätten ein günstiges Resultat ergeben.

Der allgemeine österreichische Radfahrertag erklärte ferner die Beleuchtung der Eisenbahnschranken im Hinblick auf die §§ 431, 335 und 337 des österreichischen Strafgesetzbuches für ein Gebot der Erhaltung der körperlichen Sicherheit und Erhaltung des Lebens der bei Nacht reisenden Personen.

— Im Zusammenhang mit den zufolge Vereinbarung zwischen den österreichischen Staatsbahnen und der österreichischen Südbahn ab 1. April d. J. eintretenden Aenderungen in der **Abwickelung des Triester Verkehrs** und insbesondere in der Zu- und Abdirigirung der Güterwagen werden, wie die Südbahngesellschaft im eigenen Namen sowie namens der österreichischen Staatsbahnen verlautbart, die vom 1. Juli 1891 gültigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest in Hinsicht auf die durch die Einbeziehung der Stadt Triest in das Zollgebiet eingetretenen geänderten Verhältnisse" mit dem 1. April aufgehoben und es kommen mit diesem Tage neue Erläuterungen und Bestimmungen für diesen Verkehr zur Einführung.

— **Der neue Personentarif der Südbahn.** Seit der Einführung des neuen Personentarifes auf den alten Linien der Südbahn sind nun fast 3 Monate verstrichen, ein Zeitraum, wohl nicht ausreichend für ein abschliessendes Urtheil über die Wirkungen der Tarifreform, aber immerhin lange genug, um einigermaassen verlässliche Anhaltspunkte in betreff dieser Wirkungen zu bieten. Diese Anhaltspunkte finden sich in den publizirten Einnahmeausweisen. Diesbezüglich bemerkt das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt", dass die Ziffern über die Einnahmen aus dem Personenverkehre wesentlich zutreffender seien, als die provisorischen Ausweise über die Einnahmen aus dem Güterverkehre, weil bei ersteren eine Reihe von Momenten nicht in Betracht kommt, welche bei der Richtigstellung der letzteren eine Rolle spielen, wie die Rückvergütungen, Abrechnungen aus Kartellen u. dgl. Man hat nun seinerzeit angenommen, dass der neue Personentarif infolge der in demselben durchgeführten Ermässigungen in den ersten Monaten seiner Gültigkeit erhebliche Ausfälle in den Einnahmen bringen werde, weil eben im Winter der Tarifherabsetzung kaum eine entsprechende Verkehrszunahme gegenüber stehen werde; erst die Sommerreisesaison würde, so dachte man, eine Kompensation bringen. Thatsächlich verzeichnet jedoch die Südbahn seit dem 1. Januar in den Einnahmen aus dem Personenverkehre keine nennenswerthe Abnahme, ein Umstand, der um so bemerkenswerther erscheint, als der milde Winter erfahrungsgemäss dem Personenverkehre auf kurze Strecken von Station zu Station abträglich ist. Die Wirkung des neuen Personentarifes äusserte sich also offenbar schon bisher in einer Steigerung des Verkehres und diese wird sich zweifellos in der Reisezeit noch erheblicher bemerkbar machen. Es kann also schon heute gesagt werden, dass die mit 1. Januar eingeführte Tarifreform der Südbahn in finanzieller Beziehung keinen Eintrag thut.

— Der **Verein der Wiener Tramwaybediensteten** hat sich an den Bürgermeister von Wien mit dem Ersuchen gewendet, er möge anlässlich der Verhandlungen mit der Wiener Tramwaygesellschaft wegen Umwandlung der bestehenden Pferdebahn in elektrische Linien die Bedienstetenfrage einer für die Bediensteten günstigen Lösung zuführen. Von der Deputation wurden insbesondere folgende Wünsche aufgestellt: Gewährung eines systemisirten Quartiergeldes für definitive Bedienstete; Gleichstellung im Lohnverhältnisse der Kondukteure mit den Kutschern; Einhaltung der zwölfstündigen Arbeitszeit für sämmtliche Kategorien von Bediensteten mit einem bezahlten freien Tage in der Woche für ständige und definitive Bedienstete; Leistung von Ueberstunden nur im Bedarfe und deren Entlohnung nach Maassgabe der Lohnverhältnisse; Gewährung eines Theuerungsbeitrages für alle Bediensteten und Einrechnung der Aushelferzeit in die ständige Dienstzeit aller jener Bediensteten, welche länger als 2 Jahre als Aushelfer gedient haben. Der Bürgermeister erklärte der Deputation, dass er sich die Berücksichtigung der berechtigten Forderungen angelegen sein lassen werde.

— **Eröffnung der Salgó-Tarjáner Bergwerksbahn.** Die von der Direktion der Salgó-Tarjáner Kohlenbergbauaktiengesellschaft erbaute schmalspurige Gewerksbahn, welche, von der Station Pálfalva (nächst Salgó-Tarján) der Hauptlinie Budapest-Hatvan-Ruttka der ungarischen Staatsbahnen ausgehend, diese über Etes mit dem gesellschaftlichen Hauptgrubenbesitze verbindet, ist dem Verkehre übergeben worden.

— Die Strecke **Galgócz-Lipótvár** der ungarischen Nordwestbahn konnte bisher deshalb nicht dem Verkehre übergeben werden, weil der Bau der zwischen den beiden Stationen gelegenen Waagbrücke noch nicht vollendet war. Nun ist der Bau fertiggestellt und wurde am 22. März auch die Belastungsprobe der Brücke abgehalten.

— **Wagenbestellung der ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat für die Staatsbahnen die Anschaffung nachfolgend bezeichneter Wagen genehmigt: 10 Stück Kondukteurwagen für Personenzüge und 50 Stück Kondukteurwagen für Lastzüge; 595 Stück gedeckte Güterwagen mit und 1128 Stück ohne Bremse für 15 t Tragfähigkeit; 251 Stück offene hochwandige Güterwagen mit und 723 Stück ohne Bremse für 15 t Tragfähigkeit; 85 Stück Hornviehwagen mit und 65 Stück ohne Bremse für 10 t Tragfähigkeit. Die Beschaffung dieser Wagen wurde zwischen den Firmen: ungarische Wagenfabrik in Raab, Wagenfabrik der Schiffswerfte und Maschinenfabrik „Danubius" in Budapest, Maschinenfabrik Ganz & Co. in Budapest, Maschinenfabrik Schlick & Co. in Budapest und Maschinenfabrik J. Weitzer in Arad aufgetheilt. Die Bremsen sind nach den Systemen Hardy oder Westingshouse herzustellen. Der grössere Theil der Lieferung ist noch im Laufe dieses Jahres, der Rest derselben anfangs 1899 auszuführen. Die Herstellung der inneren Wageneinrichtung zur Beförderung von Mannschaften und Pferden wird der Maschinenwerkstätte der ungarischen Staatsbahnen übertragen.

— **Errichtung bezw. Erweiterung von Werkstätten der ungarischen Staatsbahnen.** Der Bau der umfangreichen Debrecziner Werkstätte sowie die technische Einrichtung derselben sind soweit vorgeschritten, dass noch im Laufe dieses

Jahres der Betrieb aufgenommen werden kann. Für das Jahr 1898 stehen den ungarischen Staatsbahnen zu Werkstättenbauzwecken 2 000 000 fl. zur Verfügung. Aus dieser Summe werden laut dem von der Direktion ausgearbeiteten und vom Handelsminister gutgeheissenen Arbeitsprogramme ausser den Aufwendungen für die Werkstätte in Debreczin die Gebäude und maschinellen Einrichtungen der Budapest-nördlichen Hauptwerkstätte, ferner der Szolnoker, Miskolczer und Temesvárer Werkstätten erweitert werden. Zur Verlegung der Zólyomer Reparaturwerkstätte werden 100 000 fl., zu Arbeiten in der Sátoralja-Ujhelyer Werkstätte und in der Filialwerkstätte des Pressburger Rangirbahnhofs 180 000 fl. verwendet werden.

— Die vom ungarischen Handelsminister auf Ersuchen des Ackerbauministers den für Anbauzwecke bestimmten Sendungen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen gewährten **Beförderungsbegünstigungen** sind auch von den übrigen ungarischen selbständigen Vizinalbahnen mit der Geltungsdauer bis Ende April zugestanden worden.

— **Wagenleihgesellschaften.** Es erhalten sich die Gerüchte, dass die Verwaltung der Allgemeinen Wagenleihgesellschaft in Budapest eine Erhöhung des Aktienkapitals plane, und zwar in der Weise, dass mit Heranziehung der 200 000 fl. betragenden Dividendenreserve 1 000 Stück neue Aktien zu 200 fl. ausgegeben und den Inhabern der alten Aktien unentgeltlich ausgefolgt werden. Bei der Internationalen Wagenleihgesellschaft in Budapest wird eine ähnliche finanzielle Transaktion geplant. Da die Erhöhung des Kapitals bei dieser Gesellschaft in der gleichen Weise nicht möglich ist, wird dafür eine andere Modalität gewählt werden. Die Verwaltungen der beiden Gesellschaften sind über diese Pläne formell noch nicht schlüssig geworden, aber es ist unzweifelhaft, dass dieselben zur Durchführung gelangen werden.

— **Personalnachrichten.** In Wien ist der pensionirte Oberinspektor der Südbahn und Hafenbaudirektor Friedrich Bömches im Alter von 68 Jahren gestorben. Sein Name ist verknüpft mit dem Bau des neuen Hafens von Triest, der nach seinen Plänen und unter seiner Leitung ausgeführt worden ist. Jedem Besucher von Triest fällt diese grossartige Hafenanlage auf, deren Dämme und Bassins sich längs des dortigen Südbahnhofes ausdehnen. Dieser Hafen war nothwendig geworden, als sich der Handel Triests immer mehr ausdehnte und man eine Hafenanlage brauchte, welche die unmittelbare Verladung der Güter zwischen dem Bahnhofe und den Schiffen ermöglichte. Die Südbahn hatte die Herstellung sämmtlicher Bauten dieses Hafens auf Kosten des Staates übernommen. Mit der Durchführung des Baues wurde Oberinspektor Bömches betraut. Der Bau wurde 1868 begonnen und 1883 beendigt. Der Bau der Dämme bot grosse Schwierigkeiten, die Bömches mit grossem technischen Geschicke erfolgreich bewältigte. Bohrungen auf dem Meeresgrunde ergaben bis zu einer Tiefe von 20 m nur Schlamm, aufgelöste Erde und Thonmergel. Um einen festen Grund für das Mauerwerk der Dämme zu schaffen, liess Bömches ungeheure Steinblöcke in den Meeresboden versenken. Diese Blöcke hatten einen Inhalt von 10—11 cbm und wurden künstlich aus gewöhnlichen Bruchsteinen mit hydraulischem Kalk hergestellt. Nach Vollendung des Triester Hafenbaues nahm Bömches seinen Wohnsitz in Wien und erhielt den Titel eines technischen Konsulenten für Hafenbauten. Er war auch litterarisch sehr eifrig thätig und veröffentlichte mehrere Arbeiten über Wasserbauten. Zu Anfang der 90 er Jahre wurde er nach Bulgarien berufen und leitete dort den Ausbau des Hafens von Varna.

Rumänien.

— Seit dem Jahre 1890 wird die **Petroleumindustrie** in dem nordwestlichen Territorium Rumäniens systematisch und rationell gefördert. Für das Jahr 1890 wird noch eine Einfuhr von etwa 300 t mineralischer Oele nach Rumänien ausgewiesen. Seither ist dieser Import fast gänzlich verschwunden. Im Jahre 1895 wurden bereits über 1 400 Wagen rumänischen Oeles — zum grössten Theil nach Ungarn — ausgeführt. Der Eigenverbrauch des Landes betrug in diesem Jahre ungefähr 6 000 Wagen (wovon 3 200 Wagen Leuchtöl und 2 800 Wagen Heiz- und Schmieröl). Anfangs 1896 befanden sich 951 Quellen und Brunnen, dann etwa 20 grössere, modern eingerichtete Raffinerien im Betriebe, welche letztere jedoch nicht in der Lage waren, das gesammte gewonnene Rohöl zu verarbeiten. Der Werth des erzeugten Oeles belief sich auf etwa 3 000 000 Frcs. Besonders unterstützt wird diese junge Industrie durch die Landeseisenbahnen, welche auf einem Theile des Bahnnetzes — soweit eben der Bedarf gedeckt werden kann — die Naphtharückstände zur Lokomotivheizung benutzen. Gegenwärtig wird an der Gründung neuer Unternehmungen zur Ausnutzung der reichen noch unerschlossenen Gebiete gearbeitet, obgleich das auswärtige Kapital zum Theile durch schwindelhafte Manöver und Enttäuschungen hinsichtlich der Ergiebigkeit einzelner Felder abgeschreckt wurde. Rumänien strebt die Beförderung seiner Petroleumausfuhr auf dem Wasserwege, und zwar einerseits auf der Donau nach Deutschland, der Schweiz usw., andererseits von dem Seehafen Konstantza aus nach dem Orient an. Auf diese Weise hofft die rumänische Petroleumindustrie mit dem Fortschreiten der Erschliessung der ölhaltigen Gebiete und ihrer technischen Einrichtungen ein wichtiger Faktor auf dem Weltmarkt zu werden und insbesonders mit dem galizischen Oele, welches auf den kostspieligen Eisenbahntransport angewiesen ist, siegreich im Wettbewerb zu treten.

Vereins-Ausland.

— **Rückfahrkarten, Generalabonnements und Rickenbahnprojekt.** Wie der „V. Ztg." aus der Schweiz gemeldet wird, hat der Verband schweizerischer Eisenbahnen auf einer Zusammenkunft die Frage der Rückfahrtkarten, die schon lange spielt, berathen. Es wurde an die Verwaltungsräthe der Antrag gestellt, die Gültigkeit der Karte auf 10 Tage festzusetzen. Am 25. d. Mts. hat der Verwaltungsrath der vereinigten Schweizerbahnen diesen Antrag gutgeheissen; es ist anzunehmen, dass es auch die anderen Verwaltungsräthe thun werden. Ferner wurde im Verwaltungsrathe der vereinigten Schweizerbahnen beschlossen, nach Art der württembergischen Landeskarten Generalabonnements einzuführen für 15 und 30 Tage, 3, 6 und 12 Monate (vergl. Nr. 3 d. Ztg.), sowie Firmenbillets für Geschäftshäuser auf die Dauer eines Jahres. Auch hiermit sollen die übrigen Eisenbahnverwaltungen einverstanden sein. Ueber die Rickenbahn (Verbindung von Toggenburg mit dem Linthgebiete) wurde mitgetheilt, dass Verhandlungen mit Vertretern der St. Galler Regierung stattfanden und diese wohl geneigt sein werden, in Unterhandlungen, betreffend die Ausführung eines der 5 vorhandenen Projekte, einzutreten, da jetzt nach dem Eisenbahnrückkaufe die Entscheidung theilweise auch in Bern zu erfolgen habe. Vermuthlich wird der Bund einem Tunnelbau statt einer Ueberschienung den Vorzug geben; dadurch wäre in Zukunft der Bau einer Linie Romanshorn-St. Gallen-Zug möglich.

— Bei der Durchführung der Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen will sich die italienische Regierung nach den Erklärungen des Ministers des Aeusseren in der Abgeordnetenkammer am 25. März hinsichtlich der **Gotthardbahn** mit Deutschland ins Vernehmen setzen, das sich in gleicher Rechtslage befinde wie Italien.

— Von dem Altregierungsrath Teuscher-Bern, dem Urheber des ersten Projekts einer Eisenbahn Thun-Lötschberg-Brig, als Zufahrtlinie zum Simplon, ist ein neues **Projekt einer Lötschbergbahn** mit einem 12 900 m langen, auf 1 260 m über dem Meeresspiegel kulminirenden Haupttunnel, ausgearbeitet worden. Die Kosten für die Ausführung dieses Projekts würden 37 000 000 Francs betragen.

— Wie aus Sofia berichtet wird, hat sich die von den dortigen Blättern gebrachte Meldung über den Entschluss der bulgarischen Regierung, den Bau der Konkurrenzlinie der orientalischen Eisenbahnen von **Sarambey nach Stara-Zagora** aufzugeben, nicht bewahrheitet; es könne vielmehr konstatirt werden, dass die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem nach Sofia gekommenen Vertreter der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen, Eisenbahndirektor a. D. Schrader, gescheitert sind.

— Aus Stockholm verlautet, dass der Budgetausschuss die Regierungsvorlage, betreffend die **Eisenbahn von Gellivara nach der norwegischen Grenze** ablehnte. Man sagt, Staatsminister Boström werde bei Berathung der Vorlage in der Kammer aus der Angelegenheit eine Vertrauensfrage machen. Die Berathung wird voraussichtlich noch vor Ostern stattfinden.

— Petersburger Zeitungsmittheilungen nach wird ein **direkter Personenverkehr zwischen London und Odessa** hergestellt werden. Die Zahl der russischen Stationen, welche in direktem Personen- und Gepäckverkehr mit London stehen, ist eine sehr geringe, es gehören hierher Petersburg, Moskau, Warschau, vom 3. März an wird noch Odessa eingeschlossen. Die Fahrscheinhefte für diesen direkten Verkehr gelten 30 Tage, Rückfahrkarten 45 Tage. Die Reise geht über Kowel oder Brest, Warschau, Alexandrowo, Berlin, Vlissingen und Queenborough.

— Der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge hat der allgemeine Konventionskongress der **russischen Eisenbahnen** die Frage geprüft, betreffend die **Ergänzung der gegenwärtig geltenden Regeln über die Beladung und Entladung** von Privatpersonen gehörigen, im direkten Verkehr der russischen Eisenbahnen beförderten Wagen. Die Staatsbahnen hatten in diesem Falle die Entladung und Beladung der Wagen bisher den Besitzern derselben überlassen. Die Privatbahnen wiesen aber darauf hin, dass die Gewährung des Rechts der Ausführung dieser Operationen durch Privatpersonen in Form einer allgemein gültigen Maassnahme nicht wünschenswerth sei, da dadurch häufig für die Eisenbahnen Erschwerungen hervorgerufen werden. Deshalb beschloss der Kongress, keine allgemeinen Regeln für die Entladung und Beladung der Wagen einzuführen, sondern die Entscheidung über den Modus der Ausführung derselben in jedem einzelnen Falle dem gegenseitigen Einvernehmen der betreffenden Bahnen zu überlassen. Die allgemeine Frage soll aber so lange offen gelassen werden, bis besondere für alle Bahnen verbindliche Regeln, betreffend die Beförderung von Spezialwagen, die in den Wagenpark der einzelnen Bahnen aufgenommen wurden, ausgearbeitet sind.

— Es ist beschlossen worden, für den **Bau einer schmalspurigen Eisenbahn von der Stadt Fellin bis Reval** mit einer Zweigbahn nach Weissenstein eine staatliche Unterstützung zu bewilligen. Der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, wird die Linie zusammen mit der Zweigbahn eine Ausdehnung von 153 Werst haben, und ist das Bauprojekt dieser Bahn von der „Ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen in Russland“ vorgestellt worden, welcher die Eisenbahn bis zur Station Fellin gehört. Die projektirte Eisenbahn wird die Kreise Fellin, Weissensein und Reval durchschneiden, und es ist anzunehmen, dass der Bau einer Eisenbahn in diesem Rayon viel zur Entwickelung des Handels und der Industrie beitragen wird. Nach den provisorischen Berechnungen steht zu erwarten, dass mit der neuen Bahn befördert werden: 5 000 000 Pud verschiedener Waaren und 4 500 Haupt Grossvieh und 3 200 Haupt Kleinvieh. Die Gesammteinnahme, mit Einrechnung des Erlöses aus dem Personenverkehr, ist auf 330 000 R. berechnet worden. Die Baukosten der Hauptlinie mit der Zweigbahn sind auf 2 686 000 R., d. h. 17 000 R. für die Werst, veranschlagt worden. Die Betriebsausgaben zusammen mit den Zinsen- und Amortisationszahlungen werden unter diesen Bedingungen 362 000 R. betragen. Infolge dessen wird die Bahn wenigstens in den ersten Jahren ihres Bestehens Unkosten bringen, die sich auf 30 000 R. im Jahre oder auf 200 R. für die Werst belaufen werden. In Anbetracht dessen will die „Erste Gesellschaft der Zufuhrbahnen“ den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Fellin bis Reval nur unter Bewilligung einer Staatssubsidie übernehmen.

Da nun die Einnahmen der neuen Linie sicherlich von Jahr zu Jahr nach Maassgabe der Entwickelung des Personen- und Waarenverkehrs zunehmen werden, hat die Kommission es für möglich erachtet, während der ersten 10 Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn der Gesellschaft folgende Summe als zinsfreies Darlehen auszuzahlen: im ersten Jahre 30 000 R., im zweiten 27 000 R., im dritten 24 000 R. usw. in jedem folgenden Jahre 3 000 R. weniger, unter der Bedingung, dass das auf diese Weise ausgezahlte Darlehen im Gesammtbetrage von 165 000 R. ohne Verzinsung von der Gesellschaft zurückerstattet werde.

Ueber die Form der Rückzahlung schweigt das amtliche Organ.

— Die vereinigte Session des Ministerkomitees und des Staatsökonomiedepartements des russischen Reichsraths hat den **Bau einer schmalspurigen Bahn** von der Station **Borshom** über Daby bis **Bakurjani** mit einer Zweigbahn von Daby nach Zagweri gestattet. Der Bahnbau wird von der Regierung ausgeführt werden und 1 500 000 R. kosten.

— Die Gesellschaft der **Rjäsan - Uralbahn** hat beim Ministerium der Verkehrsanstalten darum nachgesucht, an der Wolga einen **Hafen in der Nähe der Pokrowskaja Ssloboda** anlegen zu dürfen, welche bekanntlich Ssaratow gegenüber, am linken Ufer der Wolga belegen ist. Dieses Gesuch wird durch den Hinweis darauf motivirt, dass die Wolga mit jedem Jahre immer weiter von Ssaratow zurücktritt, während bei diesem bedeutenden Wolgaplatz immer eine grosse Schiffskarawane überwintert, für welche eine bequeme Bucht nothwendig ist.

— Für die Entwickelung der Industrie, für den Eisenbahn- und Schiffsverkehr in **Sibirien** ist es von der grössten Bedeutung, genügendes Heizmaterial und namentlich gute **Steinkohlen** zur Verfügung zur haben. Sibirien, das ja von allen Schätzen der Erde, den Berichten nach, eine stattliche Auswahl besitzen soll, hat aber gerade in diesem Punkte eine Ausnahme gemacht, gute und reiche Steinkohlenlager sind bisher noch nicht entdeckt. Es ist daher interessant zu hören, dass im fernen Osten doch Kohlen in grösseren Mengen abgelagert sind. Die „Pet. Wedom.“ wissen hierüber das Folgende zu berichten: Das Grenzgebiet am stillen Ozean weist grosse Steinkohlenlager auf, von denen gegenwärtig jedoch nur die Kohlenlager auf der Insel Ssachalin ausgebeutet werden, wo sich die Kohlenfundorte längs dem Westufer der Insel auf Hunderte von Werst hinziehen. Trotz des dortigen sehr grossen Kohlenvorraths vermindert sich doch die Bedeutung desselben für das Festland durch den Umstand, dass der Verkehr mit der Insel während eines bedeutenden Theiles des Jahres unterbrochen ist und dass daselbst während der Navigationsperiode die Verladung der Waare, sowie auch die Verankerung der Schiffe mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, weil es dort keine tiefen und vor den örtlichen heftigen Stürmen geschützten Buchten gibt. Somit entstand die Nothwendigkeit, auf dem Festlande und zwar möglichst nahe bei Wladiwostok Steinkohlen zu gewinnen. Behufs Ausführung der erforderlichen Enquete wurde also im Jahre 1888 eine Bergexpedition nach dem Südussurigebiet abkommandirt. Durch die Expedition wurde festgestellt, dass sich in jenem Gebiet grosse Steinkohlenlager befinden, die in der Nähe der chinesischen Grenze bei Poltawka und Konstantinowka belegen sind. Ferner fanden sich Steinkohlenlager an verschiedenen Stellen des Systems der Mangugai und der Ambobira, von wo sie sich längst den Ufern der Amurbucht über die Mündung des Suifun und die Erdmannhalbinsel bis nach der Murawjewhalbinsel und dem Russki Ostrow hinziehen. Ausserdem wurden noch an vielen anderen Orten Steinkohlenlager entdeckt. Es erwies sich jedoch, dass ein grosser Theil dieser Fundorte keine praktische Bedeutung haben könne und man kam nach einer genauen Erforschung zu dem Schluss, dass nur die Lager im Thale des Ssutschan ausbeutungsfähig seien, weil sie von der tiefen und für die Ankerung der grössten Schiffe geeigneten Bucht Nachodka nur 42 Werst entfernt belegen sind. Die Ausbeutungsfläche dieses Fundortes umfasst 25—32 Quadratwerst, doch stellte sich heraus, dass dieselbe 2 Sorten Kohle enthält, von denen die eine — rauchlose Kohle (ein Anthracit von hervorragender Qualität) ist. Der Gesammtvorrath an Kohle wurde von der Expedition auf 350 - 450 000 000 Pud geschätzt, wovon 12—15 000 000 Pud auf die rauchlose Kohle entfallen. Eine grosse Bedeutung ist dem Vorhandensein der rauchlosen Kohle beizulegen, welche für Kriegsschiffe unumgänglich nothwendig ist und sich bis jetzt im fernen Osten nur im Thale von Ssutschan vorgefunden hat. Bei Verwendung dieser Kohle durch die Escadre des stillen Ozeans haben sich sehr günstige Resultate ergeben und man ist zum Schluss gekommen, dass diese Kohle den englischen Cardiff vollständig zu ersetzen imstande ist.

— Nach Berichten englischer Blätter machte **China** der russischen Regierung neue erhebliche Zugeständnisse auch zu Gunsten **neuer Eisenbahnlinien**. Russland hat das Recht erhalten, eine Eisenbahn von Petung nach Talienwan und Port Arthur unter denselben Bedingungen wie bei der mandschurischen Bahn (chinesischen Ostbahn) zu erbauen. Als Endstation der mandschurischen Eisenbahn ist Talienwan an die russische Regierung auf 25 Jahre pachtweise abgetreten worden. Nach Beginn der Schneeschmelze dürfte die russische Regierung den Bau der mandschurischen und der nach der Liaotonghalbinsel führenden Eisenbahnen in Angriff nehmen lassen. Sobald die Flussschifffahrt eröffnet worden ist, soll mit der Beförderung von Baubedarf in grossem Maassstabe begonnen werden. Nicht nur der Amur, sondern auch dessen Nebenflüsse, nämlich der Schilka, Argun und der Ussuri sowie der Sungari mit dem Nonni sind schiffbar. Die Flusslinie Sungari-Nonni ist bis zu den Ortschaften Bodune und Tsitsikar schiffbar, was das für den Bau und den Betrieb nöthige Baumaterial, wie Werkzeuge, Schienen, Schwellen, Maschinen, Lokomotiven, Wagen und sonstige Materialmengen auf dem Flusswege bis in das Herz Mandschuriens zu transportiren ermöglichst. Es sind zu diesem Behufe auf dem Amur bereits 40 Dampfer und 100 Barken vorhanden. Auf dem Sungari und Nonni werden dieses Frühjahr 14 Dampfer und 40 Barken den Dienst aufnehmen, und auf dem Ussuri verkehren 2 grosse Dampfer. Die transsibirische Gesellschaft will — wie bereits gemeldet — übrigens auf dem Amur ebenfalls eine Flottille schaffen, wodurch die Zahl der auf diesem Flusse verkehrenden Schiffe verdoppelt werden würde.

— **Japans Eisenbahnnetz** soll nach Mittheilungen russischer Blätter durchweg auf Grund strategischer Grundsätze angelegt worden sein und für Defensive wie für Offensive die jederzeitige schnelle Zusammenziehung des Heeres und der Reserve von jedem beliebigen Punkte des Landes ermöglichen. Anfang 1896 waren 3505 km Eisenbahnen in Betrieb und 1981 km im Bau. Im ganzen wurden für die Zeit von 1895 bis 1905 68 000 000 Yen (Rubel) für Eisenbahnneubauten bewilligt.

— **Verkehrswege in Persien.** Das Bestreben der Engländer, sich neben dem Suezkanal einen neuen Weg nach Indien unter Benutzung persischen Gebiets zu verschaffen, berechtigt zu einem gewissen Interesse für die persischen Verkehrswege. Eisenbahnen gibt es dort bekanntlich noch nicht, wenn auch ein verhältnissmässig ausgedehntes Telegraphennetz vorhanden ist. Die Landstrassen befinden sich indessen grösstentheils in recht schlechtem Zustande. Daher sind die Handelsbeziehungen der europäischen Kulturländer zu Persien aufs Aeusserste erschwert. Auf 3 Wegen verschafft sich indessen der Handel dieser Länder Zugang zu jenem von der Kultur bisher wenig berührten Theil der Erde. Teheran ist als Hauptort der Zielpunkt der europäischen Handelsbestrebungen und wird unter thunlichst ausgedehnter Benutzung des Seeweges vorzugsweise von 3 Häfen aus erreicht, nämlich von Enzeli am kaspischen Meer, von Trapezunt am schwarzen Meer und von Abuschehr am persischen Meerbusen.

1. Der Weg von Enzeli über Rescht und Kaswin nach Teheran hat etwa 360 km Gesammtlänge und ist zwar schwierig, aber am kürzesten für die Einführung von Waaren aus Russland und Centraleuropa, weil von Batum nach Baku die Eisenbahn benutzt werden kann. Der Transport dauert mit Karawanen 10–12 Tage im Sommer und 20—25 Tage im Winter. Der Beförderungspreis bewegt sich zwischen 12,5 Frcs. für 100 kg im Sommer bis zu 25 Frcs. im Winter.

2. Der Weg von Trapezunt führt über Erzerum und Täbris und ist bei 1760 km Länge der am regelmässigsten benutzbare. Die Fracht beträgt von Trapezunt nach Teheran im Mittel 125 Frcs. für 100 kg. Die Reisedauer schwankt indessen je nach den Jahreszeiten und den sonstigen Umständen (Ernte usw.) von $2^1/_2$ bis zu 4 und selbst 5 Monaten.

3. Der Weg von Abuschehr nach Teheran über Ispahan und Schiras wird bei rund 1200 km Länge von dem grössten Theil der Einfuhren aus dem europäischen Westen benutzt. Die mittlere Reisedauer beträgt 55 Tage. Je nach dem grösseren oder geringeren Vorrath von Futter für die Lastthiere bewegt sich der Beförderungspreis für 100 kg zwischen 17 bis 35 Frcs. im Sommer und 40 bis 50 Frcs. im Winter.

Alle übrigen Wege (von Bagdad, Bender-Abbas usw. aus) kommen erst in zweiter Linie in Frage und der Weg vom nördlichen Ende des persischen Golfs bietet nicht genügende Gewähr für Sicherheit und Bequemlichkeit, um den Handel von dem jetzt bevorzugten Wege über Abuschehr abzulenken.

Jedenfalls erscheint für die Beziehungen zu Westeuropa der Weg über Abuschehr bei weitem als der vortheilhafteste, denn Abuschehr wird von zahlreichen Schifffahrtslinien als Anlaufhafen benutzt, was zur Niederlassung mehrerer, namentlich englischer Handelsagenturen geführt hat. Daraus ist eine Regelmässigkeit auch in der Zollabfertigung entstanden, die durch den angenehmen Gegensatz zu den früheren unerträglichen Plackereien wesentlich zur Beseitigung des Vorurtheils beigetragen hat, das der Handel gegen diesen Hafen hegte. Ausserdem haben dieselben Handelshäuser auf dem ganzen Wege von Abuschehr nach Teheran an geeigneten Orten Agenten eingesetzt, welche für die Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung sorgen.

Von Abuschehr aus werden nur Esel und Maulthiere als Transportmittel benutzt, da die Kameelkarawanen unregelmässig verkehren und die Ansprüche der Kameeltreiber häufig übertriebene sind. Es ist aber durchaus nöthig, dass die Frachtstücke, der Leistungsfähigkeit der Lastthiere entsprechend, das Gewicht von 70—75 kg nicht überschreiten. Wer dieses ausser Acht lässt, setzt sich erheblichen Transportverzögerungen sowie Beschädigungen und sogar Verlusten der Stücke aus. Für Waaren von grösserem Umfange und Gewicht wird gewöhnlich der Weg von Trapezunt aus benutzt, der von Kameelkarawanen regelmässig bedient wird. Auch hier sorgen Agenturen europäischer Firmen für prompte und sichere Beförderung. Für solche Sendungen, welche die russischen Zölle vertragen können, empfiehlt sich der Weg über Batum-Baku und Enzeli wegen der Schnelligkeit und Billigkeit der Beförderung.

Im Postverkehr mit Persien sind Packete bis zu höchstens 3 kg Gewicht zugelassen.

Wer in Persien Güter in Empfang nehmen will, muss unbedingt mit allen auf die Beförderung bezüglichen Papieren versehen sein, um sofort die Zollformalitäten erledigen zu können, anderenfalls darf er sich über Verzögerungen oder Verluste nicht wundern.

Welches Kulturvolk es auch sein mag, das in Persien die ersten Schienenwege herstellt, so viel ist sicher, dass abgesehen von politischen Rücksichten die Produktionsverhältnisse und die Aufnahmefähigkeit des Landes ernsthafte Bemühungen um bessere Verkehrswege durchaus rechtfertigen.

(„Moniteur des chemins de fer.")

Allgemeines.

— Ueber **elektrische Lokomotiven auf Endbahnhöfen** schreibt das „Centralbl. der Bauverw.": Mag auch die Zeit noch fern sein, wo die elektrische Lokomotive den Dampfbetrieb auf den Hauptbahnen verdrängt haben wird, so ist doch ein stetiger Fortschritt in der Anwendung der elektrischen Zugkraft im Lokomotivbetriebe unverkennbar. Der „Scientific American" berichtet von einer bemerkenswerthen Neuerung, die ein weiterer Beleg hierfür sein würde. Danach ist geplant, den Endbahnhof „Union Depot" in Boston in Zukunft nur mit elektrischen Lokomotiven zu betreiben und auch innerhalb einer Meile (1,6 km) von dieser Station keinen Dampfbetrieb mehr anzuwenden. Die Dampflokomotiven sollen die Züge bis an diese Grenze des elektrischen Bahnhofes bringen und hier an die elektrischen Lokomotiven für den inneren Bahnhofsdienst abgeben, an derselben Stelle auch die ausfahrenden Züge von diesen übernehmen. Trotz des damit verbundenen Zeitverlustes und der erhöhten Kosten hält man die Maassnahme für vortheilhaft, weil dadurch die Umwohner des Bahnhofes von der Plage des Rauches und des Geräusches der Dampflokomotiven befreit würden, namentlich aber die Bahnhofshallen in allen einzelnen Gebäudetheilen der zerstörenden und verunreinigenden Einwirkung der Lokomotivgase entzogen würden. Für solche Bahnhöfe, deren Zugänge in Tunneln liegen, würde hierzu der Vortheil einer reineren Luft in den Tunnelstrecken treten. Man kann sich dieser Nachricht gegenüber kaum des Eindruckes erwehren, als sei der Wunsch einiger Liebhaber für elektrische Lokomotiven der Vater des Gedankens.

Dieselbe Quelle berichtet im Anschluss hieran über die Einführung einer elektrischen Vorschublokomotive auf der Hoboken Shore Road in Newjersey. Dieselbe hat schwere Güterzüge von den Eisenbahnstationen Newjerseys zu den Liegeplätzen der transatlantischen Dampfer in Hoboken zu befördern. Jede der 4 Achsen ist mit einem Triebwerk von 135 PS ausgerüstet, sodass insgesammt 540 PS geleistet werden. Der dicht bevölkerte Stadttheil, der hier zu durchfahren ist, wird den Ersatz der Dampflokomotiven freudig begrüssen.

— Die Newyork, Newhaven und Hartford Eisenbahn hat nach einer Mittheilung des „Iron Age" einen mit **Kupfer beschlagenen Eisenbahnwagen** zwischen Newyork und Boston in Dienst gestellt. Bei diesem Wagen, einem Personenwagen, ist die äussere Fläche mit schwachem Kupferblech bekleidet. Die einzelnen Holzstreifen, aus denen der übliche äussere Belag des Wagens besteht, sind durch Feder und Nuth miteinander in Eingriff und wurden durch eine einfache Börtelmaschine mit

dünnem Kupferblech überzogen, ehe sie befestigt wurden, wie die obenstehende Figur zeigt, so dass das Holz einen wasserdichten Metallüberzug hat.

Selbstredend ist jede weitere Befestigung des Bleches überflüssig, ebenso jeder Anstrich, da das Metall sehr bald an der Luft eine dunkle Farbe annimmt. Die Kosten einer derartigen Kupferhaut sind nicht grösser, als die eines lackirten Eisenblechbeschlages. Immerhin würde man auch die Kupferhaut noch mit einem Farbenton versehen können, etwa einer Patina, die nach irgend einem bekannten Verfahren hergestellt sein könnte, vielleicht, wie der Einsender der vorliegenden Notiz bemerkt, nach dem, welches im Patent 93543 beschrieben ist. Nach diesem Verfahren wird, beiläufig bemerkt, die Herstellung einer künstlichen Patina aus kohlensaurem Metallsalz auf elektrolytischem Wege bewirkt, indem das Metall als Anode in Flüssigkeiten gebracht wird, die kohlensaure Verbindungen oder solche Verbindungen enthalten, bei denen durch Elektrolyse Kohlensäure entsteht.

— Die **Einführung des elektrischen Betriebes bei den Strassenbahnen** verursacht eine ungewöhnliche **Mehrbelastung der Strafgerichte.** Bekanntlich stehen die Strassenbahnen in Deutschland unter dem Schutze der §§ 315 und 316 des Reichsstrafgesetzbuches, welche die Gefährdung eines Eisenbahntransports mit Zuchthaus oder Gefängniss bedrohen. Nach Berliner Lokalberichten finden in Berlin täglich, fast regelmässig, derartige Termine statt. In der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Zusammenstösse mit Fuhrwerken allerlei Art. Meistens wollte der Wagenführer die Kreuzung der Gleise kurz vor einem Strassenbahnwagen erzwingen und verrechnete sich in der Entfernung und Geschwindigkeit des Motorwagens. Die Kutscher erhalten in der Regel eine Strafe von 1 oder 2 Tagen Gefängniss. Ausnahmsweise und wohl nur in Wiederholungsfällen wird auf 8 Tage Gefängniss erkannt. Wenn erst der elektrische Betrieb allgemein durchgeführt sein wird, wird den Gerichten eine überaus grosse Arbeitslast dadurch aufgebürdet

werden. Andererseits aber steht zu hoffen, dass die Kutscher lernen werden, sich in die veränderten Verhältnisse zu schicken.

— **Eistransporte.** Trotzdem der diesjährige Winter Deutschlands kein Eis gebracht hat, wird kaum Mangel an diesem für viele Betriebe und Einrichtungen so nothwendigen Artikel herrschen, denn aus Norwegen findet gegenwärtig eine ungemein grosse Eisausfuhr statt, deren Ziel hauptsächlich Deutschland ist. Wie der „V. Ztg." mitgetheilt wird, vergeht kaum ein Tag, an dem nicht von Christiania mit deutschen oder norwegischen Schiffen Ladungen Eis abgehen. Die Verhältnisse ausnutzend, halten die Norweger hohe Eispreise und einige Handelsleute haben sich mit dem diesjährigen Eisgeschäft ganze Vermögen erworben. Aller Nachfrage zum Trotz wird aber schliesslich, wie die „Baltische Schifffahrtsztg.", ein die Interressen des Ostseeverkehrs vertretendes Blatt, meint, das Angebot den Bedarf übersteigen, denn zu der Einfuhr von Eis aus Norwegen gesellt sich nun auch die Eiseinfuhr von Russland und Schweden, von denen grosse Eisangebote, und zwar zu billigeren Preisen wie aus Norwegen gemacht wurden. In der That ist auch in diesen Tagen in Hambnrg die erste grosse Ladung russischen Eises eingetroffen. Es stammt aus einem Binnensee in der Nähe von Reval und eine Anzahl Dampfer sind befrachtet, die nicht weniger denn 40 000 t Eis von Reval nach Hamburg bringen sollen. Trotzdem halten die Norweger, wie man aus norwegischen Blättern ersehen kann, ihre hohen Preise aufrecht.

— Kürzlich hatte Professor Intze von der technischen Hochschule in Aachen die Ehre, Sr. Majestät dem Kaiser einen Vortrag über **Thalsperren im Riesengebirge** zu halten. Professor Intze, der die schlesischen Gebirge wiederholt bereist hat, legte in seinem Vortrage auf Grund eingehender Berechnungen an der Hand eines umfangreichen Kartenmaterials dar, dass es in Zukunft möglich sein werde, durch die Anlegung von Thalsperren und eine damit im Zusammenhang stehende gründliche Regulirung der Flüsse im Riesengebirge nicht nur die Gefahren aus dem Niedergange so gewaltiger Wassermassen, wie der vorige Sommer sie in einer ganz kurzen Zeit gebracht hat (rund 80 000 000 cbm im Niederschlaggebiete des Bobers und des Queis) zu beseitigen, sondern auch die in Thalsperren aufgespeicherten Wassermengen für die Landwirthschaft und die Industrie nutzbar zu machen. Dem Vernehmen nach besteht die Absicht, das Gutachten des Professors Intze über Thalsperren im Riesengebirge durch den Druck zu vervielfältigen und so weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Anwesend waren von Ministern die Herren Dr. von Miquel, Thielen, Freiherr von Hammerstein-Loxten und Brefeld.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens.

In der am 14. d. Mts. in Wien stattgehabten Sitzung des Vereins hielt der Eisenbahncentralinspektor a. D. Spitzer einen Vortrag. Das von demselben gewählte Thema lautete: „Allgemeine Betrachtungen über den Eisenbahnbetrieb mit spezieller Rücksichtnahme auf Lokalbahnen."

Einleitend betonte der Vortragende, dass dort, wo die ökonomisch-technischen und volkswirthschaftlichen Bedingungen für Hauptbahnen nicht gegeben sind und dennoch das zwingende Bedürfniss nach einer raschen und leichten Verbindung und dem Güteraustausche sich fühlbar mache, die Grundlage zum Bau von Lokalbahnen erblickt werden müsse. Von dieser Erkenntniss durchdrungen hätten einzelne Männer schon frühzeitig dem Lokalbahnbau den Schatz ihrer reichen Erfahrungen zugewendet. Die Beispiele aus dem praktischen Leben hätten überzeugend dargethan, wie bereits beim Bahnbau die wichtige Frage des Eisenbahnbetriebes mit in Rechnung gezogen werden müsse, sofern das geschaffene Verkehrsmittel nicht nur rationell und lukrativ, sondern auch einer späteren und grösseren Verkehrsentwickelung gewachsen sein solle. Es müsste daher zwischen dem Eisenbahnbau und dem Eisenbahnbetrieb ein gewisser Kontakt hergestellt und in Bezug auf die Wahl der Trasse, Anlage der Stationen und den Bau im allgemeinen ein entsprechender Einfluss dem Betriebe eingeräumt werden. Hierauf besprach der Redner, auf den eigentlichen Betrieb übergehend, einzelne Ausgabenfaktoren des Eisenbahnbetriebes, welche die Herabminderung des Betriebskoeffizienten in hohem Grade beeinflussen könnten. In erster Reihe seien hier die Materialanschaffungen, die Ausgaben für Reparaturwerkstätten und jene für die Zugförderung zu nennen. Der übersichtlichen und einfachen Abwickelung in der Geld-, Materialien- und Werkstättenverrechnung, der ökonomischen und rationellen Verwendung der Materialien in allen Zweigen des Betriebes überhaupt, müsste die besondere Aufmerksamkeit der Bahnverwaltung unablässig zugewendet werden, da in dieser Richtung die relativ grössten Ersparnisse zu erzielen seien. Im weiteren erörterte der Vortragende die bei der Bahnverwaltung zu erzielenden Ersparnisse und erläuterte, dass eine zu weitgehende Sparsamkeit beim Oberbaue sich auf Kosten der anderen technischen Materien oft sehr unangenehm fühlbar mache; ferner bekämpfte er die beim Personale versuchten Ersparnisse, indem er den Schwerpunkt einer solchen Maassnahme in eine vereinfachte rationelle Organisirung, somit in eine geringe und durch eben diese einfache Organisirung gleichwohl genügende Anzahl der Bediensteten — verbunden mit einer in den Hauptpunkten angedeuteten und vereinfachten Verrechnungsvorschrift — zu verlegen empfiehlt, um auch den Bediensteten durch komplizirte Verrechnungen und durch übermässige Berichterstattungen seiner eigentlichen Bestimmung nicht zu entziehen. Der Vortragende bemerkte hierbei, dass solch' eine einfache Organisirung — von der Bahnlänge unabhängig — bei einer Hauptbahn von 600 km Länge während vieler Jahre und bis zu ihrer erfolgten Verstaatlichung bestanden und sich vollkommen bewährt habe.

Eine der wichtigsten Fragen, welche sowohl bei Hauptbahnen als Lokalbahnen eine einschneidende Bedeutung erlange, sei die Benutzung und Ausnutzung der eigenen und fremden Güterwagen, sowie die Vorsorge der Deckung des Wagenbedarfes für den eintretenden stärkeren Verkehr bis zur Bewältigung von Massentransporten. Diesem Gegenstande widmete der Redner eine eingehende Darlegung, indem er hierbei einige drastische Fälle aus seiner Praxis vorführte und an der Hand der einschlägigen Bestimmungen des seit 1. April 1897 in Geltung stehenden Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, den Nachweis versuchte, dass hierdurch namentlich die ersten, aufnehmenden, die Güter verladenden Transportanstalten in ungünstiger Weise betroffen würden. Für den Eintritt aussergewöhnlichen Verkehrs seien wohl in dem erwähnten Uebereinkommen die einzuleitenden Maassnahmen niedergelegt, doch schienen dieselben zu allgemein gehalten zu sein. Spitzer empfiehlt für solche Fälle das System der Kontingentirung der Wagen, andernfalls jeweilig zu treffende spezielle Abmachungen.

In seinem Schlussworte bemerkte er, dass die Mannigfaltigkeit des Eisenbahnbetriebes, welche in seinem Vortrage für diesmal nur rücksichtlich einiger Zweige beleuchtet wurde, zweifellos mit den von Jahr zu Jahr steigenden Anforderungen eine komplizirtere Gestaltung annehmen werde und namentlich heute, wo wir bereits auf eine überwältigende Entwickelung der Eisenbahnen in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von 50 Jahren zurückblickten und an der Schwelle der Erkenntniss von der ungeheuren Bedeutung der elektrischen Kraft ständen, dränge sich trotzdem mit zwingender Gewalt der Gedanke auf, dass noch viele und durchgreifende Veränderungen auf dem grossen Gebiet des Bahnwesens der Zukunft vorbehalten bleiben.

Amtliche Bekanntmachungen.

I. Güterverkehr.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. In Radolfzell ist mit Wirkung vom 1. April l. J. eine amtliche Güterbestätterei errichtet worden. Die Zusatzbestimmung im badischen Gütertarif zu § 68 der Verkehrsordnung wird entsprechend ergänzt.

Diese Ergänzung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, den 26. März 1898. (773)

Generaldirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher (früher westdeutscher) Thier- etc. Tarif.

Infolge Herausgabe der neuen deutschen Eisenbahn-Güter-, Thier-, Personen- und Gepäcktarife, Theile I, gültig ab 1. April 1898, kommen mit Gültigkeit von gleichem Tage im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen (früher westdeutschen) Thier- etc. Tarif die Bestimmungen bezw. die besonderen Tarifvorschriften für die Ab-

fertigung von Leichen und Fahrzeugen in Wegfall.

Der letztgenannte Tarif findet daher nur noch Anwendung auf die Abfertigung von lebenden Thieren.

Hannover, den 27. März 1898. (774)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Vom 1. April 1898 ab gelten im Verkehr mit der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn durchweg die niedrigeren in Heft 1 des Tarifs unter E. I, 2, a angegebenen Entfernungen.

Am gleichen Tage wird der Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken auf den Versand nach der mecklenburgischen Friedrich Franz- und der Eutin-Lübecker Eisenbahn ausgedehnt.

Berlin, den 29. März 1898. (775)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 15. März 1898 wird der in beschränktem Maasse eingeführte Ausnahmetarif für Eis mit sofortiger Gültigkeit auch gleichmässig auf den Verkehr mit der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm, Paulinenaue-Neuruppiner, Eutin-Lübecker, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Farge-Vegesacker, Zschipkau-Finsterwalder, Stendal - Tangermünder, Osterwieck - Wasserlebener, Eisenberg-Crossener sowie westfälischen Landeseisenbahn ausgedehnt.

Vorgenannter Ausnahmetarif hat somit im obengenannten Verbande allgemein Gültigkeit, mit Ausnahme im Verkehr mit der Ruhlaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Hohenebra-Ebeleber, Arnstadt-Ichtershausener, Weimar-Berka-Blankenhainer, Altona-Kaltenkirchener, Neubrandenburg-Friedländer und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.

Hannover, den 27. März 1898. (776)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - schweizerischer Eisenbahnverband. In das Heft 2, zweite Abtheilung, des Theiles II der norddeutsch - schweizerischen Gütertarife (Kohlen- etc. Tarif vom 5. Juni 1897) wird mit Wirkung vom 1. April 1898 die Station Vogelheim (Direktionsbezirk Essen) mit einem Schnittfrachtsatze von 143 Cts. für 100 kg für die deutschen Strecken (576 km) aufgenommen. Frachtsätze für den Verkehr mit der Gotthardbahn enthält die genannte Station zunächst nicht.

Karlsruhe, den 22. März 1898. (777)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif Nr. 7 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben. (778)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr von der Pfalz nach preussischen Stationen. Zum Saarkohlentarif Nr. 3 erscheint am 1. April d. J. der Nachtrag II, welcher die Stationen der Strecke Wemmetsweiler-Lebach mit den pfälzischen Stationen Altenglan, Bexbach, Bruchmühlbach, Eisenbach-Matzenbach, Glan-Münchweiler, Homburg i. d. Pf., St. Ingbert und Theisbergstegen in den direkten Verkehr einbezieht.

Die Abgabe des Nachtrages erfolgt unentgeltlich. (779)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Der Ausnahmetarif Nr. 7 (auf Seite 5 des Nachtrags I zum Tarif) für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben. (780)

St. Johann-Saarbrücken, 23. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Nassau - bayerischer und Frankfurt a/M.-Gustavsburg-bayerischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 7. März bis 1. Juni d. J. ist in den oben bezeichneten Verkehren ein Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen auf Grundlage der gleichen Frachtsätze eingeführt, wie solche in den preussischen Gruppen- und Gruppenwechselverkehren für Wegebaumaterialien bestehen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1898. (781)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-thüringischer Verband. Am 1. April 1898 gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen der Nachtrag IX zur Einführung.

Durch denselben erhalten das Vorwort, die besonderen Bestimmungen und die Vorbemerkungen zu den Tariftabellen eine anderweite Fassung.

Ausserdem werden durch diesen Nachtrag die Frachtsätze für sonstiges Vieh in ein- und mehrbödigen Wagen zwischen Gera (Reuss), preuss. Staatsb. einerseits und Görlitz i. Schles. andererseits abgeändert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags zu erlangen sind.

Erfurt, den 26. März 1898. (782)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April 1898 tritt für den Binnenverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen ein neuer Tarif, Theil II, für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft, durch welchen die seither maassgebend gewesenen Bestimmungen und Frachtsätze vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen aufgehoben werden.

Für die Beförderung von Leichen und der bei den Gepäckabfertigungsstellen zur Auflieferung kommenden Fahrzeuge gelten in Zukunft die Bestimmungen und Frachtsätze des Personen- und Gepäcktarifs, Theil I und II, und für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und von Land- (Strassen-) und Wasserfahrzeugen als Eil- oder Frachtgut die Bestimmungen und Frachtsätze des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, und die betreffenden Theile II.

Die in dem neuen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind vom königlich sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Abzüge dieses Tarifs können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 23. März 1898. (783)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - sächsischer Verkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Durch diesen Nachtrag wird bestimmt, dass der vorbezeichnete Tarif in Zukunft nur noch für die Beförderung von lebenden Thieren gilt.

Die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen erfolgt vom 1. April ab nach den Bestimmungen des am gleichen Tage in Kraft tretenden deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I.

Abzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, den 25. März 1898. (784)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband. Der im obenbezeichneten Verkehr eingeführte Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April d. J. erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Zeitpunkte aufgehoben.

Breslau, den 23. März 1898. (785)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Aus Anlass der am 1. April 1898 in Kraft tretenden Theile I zum deutschen Eisenbahngütertarif, zum deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren und zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif gelangt vom gleichen Tage ab ein Nachtrag V zum sächsisch - südwestdeutschen Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Einführung, durch den bestimmt wird, dass der letztbezeichnete Tarif in Zukunft nur noch für die Beförderung von lebenden Thieren gilt.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 25. März 1898. (786)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die auf Seite 426 bis 430 des Gruppentarifs IV angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a für Steinkohlen usw. gelten vom 1. Juli d. J. ab nur noch für den Versand von den Hafenstationen Kiel, Flensburg und Tönning, soweit sie niedriger sind, als die regelmässigen Frachtsätze des Spezialtarifs III.

Die auf Seite 431 des bezeichneten Tarifs vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze gelten vom gleichen Zeitpunkt ab ebenfalls nur noch für den Versand von Karolinenkoog mit Ausnahme der Sätze nach Albersdorf, Nordhastedt und Osterhof, welche bereits früher zur Aufhebung gelangt sind.

Die auf die Ausnahmefrachtsätze von Karolinenkoog bisher im Rückvergütungswege gewährte besondere Frachtermässigung wird vom 1. Juli d. J. ab im Versande nach Beringstedt, Büsum, Gokels, Hademarschen, Heide, Hemme, Tiebensee, Weddinghusen und Wesselburen auf 0,01 ℳ für 100 kg herabgesetzt.

Durch die mit dem 30. Juni 1898 erfolgende Aufhebung der bisherigen Aus-

nahmefrachtsätze treten Frachterhöhungen von 0,1 bis 0,5 ℳ für die Tonne ein.
Näheres ist bei den betheiligten Versandstationen und der Auskunftsstelle Hamburg-Dammthor zu erfahren.
Altona, den 25. März 1898. (787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengüterverkehr. Für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg, Reval oder Moskau über St. Petersburg gelangen, tritt für die Zeit vom 1. April bis 1. Oktober d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.
Lübeck, den 28. März 1898. (788)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Der Einführungstermin der in unserer Bekanntmachung vom 7. März d. J. angekündigten Ausnahmetarifsätze für frische Fische von Braila, Constanta und Galatz nach Berlin wird auf den 15. April festgesetzt. Die Beförderung der als Frachtgut (mit weissem Frachtbriefe) aufzugebenden Sendungen findet nur nach Thunlichkeit mit den zu diesem Zwecke von der Eisenbahn bestimmten und bekannt gemachten Personen- oder Eilgüterzügen statt.
Breslau, den 26. März 1898. (789)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. April d. J. gelangen zum vorgenannten Tarif die Nachträge VI zum Tarifheft Nr. 1 und III zum Heft Nr. 2 zur Einführung.
Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger:

1. direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie einzelner Ausnahmetarife zwischen den Binnenstationen der Liegnitz-Rawitscher Bahn (einschliesslich Liegnitz Nebenbahnhof und Rawitsch Ost) und einzelnen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Berlin, Stettin, Altona, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle, Hannover, Köln und Magdeburg;
2. direkte Frachtsätze zwischen den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und den Stationen Stöven und Ratzeburg;
3. Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II zwischen Gross-Wartenberg, Station der Breslau-Warschauer Eisenbahn, und den Stationen Biadki, Lonkocin, Ostrowo, Posen, Pitschen und Schildberg des Direktionsbezirks Posen.

Ferner kommen mit Gültigkeit vom 1. April d. J. direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Eisersdorf, Kunzendorf a. Biele, Landeck i. Schl., Seitenberg a. Biele und Ullersdorf des Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau andererseits zur Einführung.
Der durch Nachtrag II zu Heft 1 und durch Nachtrag I zu Heft 2 des ostdeutschen Privatbahn-Gütertarifs eingeführte Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der zum 1. April 1898 erfolgenden Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III zu dem gleichen Termin aufgehoben.

Ueber die Höhe sämmtlicher, vorstehend erwähnten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Stettin, den 25. März 1898. (790)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband. Am 1. April d. J. wird die Station Sperenberg der königlichen Militäreisenbahn in den Gütertarif des vorbezeichneten Verbandes einbezogen. Der Frachtberechnung werden die um 20 km gekürzten Entfernungen für Gross-Lichterfelde a. d. Bahn Berlin-Halle zu Grunde gelegt.
Berlin, den 23. März 1898. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V.
1. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 4 zum Heft 1 des oben genannten Tarifs in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen Gebühren für die Ueberführung von Eisenbahnwagen aller Art, welche auf eigenen Rädern laufen, zwischen den Bahnhöfen in Elsterwerda, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz.
Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.
2. Am gleichen Tage treten im Heft 2 des oben genannten Tarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Brenitz-Sonnewalde-Wünsdorf, Grüna-Zahna und Jüterbog-Treuenbrietzen einerseits und den Stationen der Strecke Gr. Räschen-Lübben, sowie der Station Lübbenau Ort und Uebergang andererseits theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Ferner treten am 1. April d. J. die im Tarif und in den Nachträgen für Dallgow enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.
Magdeburg, den 24. März 1898. (792)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnthiertarif und Privatbahn-Staatsbahnthiertarif. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 tritt je ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil II, in Kraft:

a) für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie der Farge-Vegesacker, Ilme- und Kreis Oldenburger Eisenbahn,
b) für den Privatbahn-Staatsbahnthierverkehr.

Aufgehoben werden, soweit die Beförderung von lebenden Thieren in Betracht kommt, durch den Tarif

zu a) der für den Verkehr der preussischen und hessischen Staatsbahnen, sowie der Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn herausgegebene Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 1. Oktober 1895 nebst den Nachträgen 1 und 2,
zu b) der für den Verkehr der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossener Privatbahnen herausgegebene Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 1. Oktober 1896, nebst Nachtrag 1, sowie der Binnentarif der königlichen Militäreisenbahn für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 1. April 1893.

Die in den bisherigen Tarifen enthaltenen Bestimmungen für Leichen und Fahrzeuge gehen von den besonders bekannt zu machenden Terminen ab in die Personen- und Gepäcktarife, Theile II, über.
Die neuen Tarife enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen, des Kilometerzeigers und der Tariftabellen, sowie Erweiterungen der direkten Verkehrsbeziehungen. Neben Ermässigungen treten vereinzelt auch geringe Erhöhungen ein, die jedoch erst vom 15. Mai 1898 ab Gültigkeit erlangen.
Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier, Alexanderplatz.
Berlin, den 25. März 1898. (793)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April 1898 wird der Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) infolge Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III aufgehoben.
Hannover, den 26. März 1898. (794)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa. Mit Gültigkeit vom 8./20. März cr. ist zum Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. der I. Nachtrag in Kraft getreten. Druckstücke desselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben.
Danzig, den 22. März 1898. (795)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher und rheinisch-westfälisch-süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge III zu den Tarifheften 1 bis 6 vom 1. Mai und 1. August v. J. und der Nachtrag I zu dem Tarif vom 1. Januar d. J. in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Weisweiler des Bezirks Köln und — im Nachtrag III zum Tarifheft 3 — Berichtigungen. Soweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung. Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.
Essen, den 23. März 1898. (796)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren etc. der Nachtrag I in Kraft. Er enthält ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, die auf das Ausscheiden der Bestimmungen über die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen aus dem Tarife (Theil I) zurückzuführen sind, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Oels-

nitz i. V. und Triebes der sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 24. März 1898. (797)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Verbandsviehverkehr. Am Anlass der am 1. April d. J. in Kraft tretenden Theile I des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren und des deutschen Personen- und Gepäcktarifs gelangt vom gleichen Zeitpunkte ab der Nachtrag VII zum mitteldeutschen Verbandsviehtarife zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen. Ausserdem wird durch den Nachtrag die Station Karlsruhe-Viehhof in den direkten Viehverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. März 1898. (798)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 6 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Erfurt, Halle und Magdeburg) tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 19. März 1898. (799)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung von Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg kommen am 1. April d. J. im Verkehr von den Stationen der Prinz Heinrichbahn Athus, Differdingen, Rodingen, Rodingen französische Grenze und Steinfort nach Neumühl (Dir.-Bez. Essen), Deistern (Dir.-Bez. Elberfeld) und Langenhagen (Dir.-Bez. Hannover) direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Strassburg, den 21. März 1898. (800)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April 1898 wird für Steine des Spezialtarifs III von Thaingen nach Waldshut transit, gültig für Sendungen nach schweizerischen Stationen jenseits Aarau und Suhr, ein Ausnahmefrachtsatz von 14 ₰ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 24. März 1898. (801)

Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. April 1898 wird der Artikel „Zuckerrüben - Futterschnitzel (Rückstände aus der Zuckerfabrikation)“ im Verkehr von Offstein, Station der Worms-Offsteiner Nebenbahn, nach sämmtlichen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen und der süddeutschen Nebenbahnen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Karlsruhe, den 24. März 1898. (802)

Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. April 1898 wird der Ausnahmetarif Nr. 17 für die Beförderung von Cement ab Station Kirchheim bei Heidelberg auf den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Main-Neckarbahn mit Ausnahme von Grosssachsen-Heddesheim und Ladenburg, für welch letztere die niedrigen Frachtsätze des Spezialtarifs III in Anwendung kommen, ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 25. März 1898. (803)

Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Der allgemeine Eisenbahngütertarif, Theil I (nebst den Nachträgen I bis V) und der allgemeine Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I (nebst den Nachträgen I bis IV) für die deutsch-luxemburgischen Verkehre — beide vom 1. Januar 1893 — treten am 1. April d. J. ausser Geltung. An deren Stelle kommt am genannten Tage eine Neuausgabe des allgemeinen Eisenbahngütertarifs, Theil I, für die deutsch-luxemburgischen Verkehre zur Einführung, welcher in besonderen Abschnitten auch die Beförderungsbedingungen für Leichen und lebende Thiere enthält.

Strassburg, den 21. März 1898. (804)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Viehusw. Verkehr. Am 1. April 1898 tritt der Nachtrag IV zum Theil II des rheinisch-westfälisch-belgischen Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Pferde und Ponies im Verkehr mit der Station Bingerbrück sowie erhöhte Frachtsätze für Grossvieh und Kleinvieh im Verkehr mit den Stationen Andernach, Bonn, Coblenz Rh. und Bingerbrück; ferner Aufnahme der Station Thulin der belgischen Staatsbahn mit Frachtsätzen für Pferde, Ponies, Esel und Fohlen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 15. Mai 1898 bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 27. März 1898. (805)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. treten in Kraft:

1. Ein Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen von den Stationen Basel Bad. B. und Els.-Lothr. B., Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut der badischen Staatsbahn sowie Friedrichshafen der württembergischen Staatsbahn nach sämmtlichen rheinisch-westfälischen Verbandsstationen (ausgenommen diejenigen der Kerkerbachbahn). Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern bezw. in den Stationstariftabellen der Tarifhefte 1—6 der Abtheilung A, I—IV der Abtheilung F und des Tarifheftes der Abtheilung G enthaltenen Entfernungen und die in den Tarifheften „Theil II“ vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien unter Anwendung der Bestimmungen, betreffend die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, zu Grunde gelegt. Der Ausnahmetarif für Eis ist nur bis einschliesslich 31. Mai d. J. gültig.

2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Blei in Blöcken von den Stationen Call, Mechernich, Münsterbusch und Stolberg-Hammer des Bezirks Köln und Niederfischbach des Bezirks Elberfeld nach den Stationen Darmstadt (Hauptbahnhof) und Bensheim der Main-Neckarbahn. Der Frachtberechnung werden die Sätze des Spezialtarifs II zu Grunde gelegt.

Köln, den 27. März 1898. (806)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-pommersche Schmalspurbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr von Jarmen und Anklam nach Friedland i/M. trans. und umgekehrt, sowie von Jarmen nach Anklam trans. und umgekehrt, die nachbezeichneten ermässigten Durchgangsfrachtsätze in Kraft:

Frachtsätze für 100 kg in Mark

	Eilgut	Stückgut	allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarif I für Holz
			A 1	B	A 2	I	II	III	
von Jarmen und Anklam nach Friedland i/M. trans.	0,80	0,40	0,24	0,22	0,18	0,16	0,13	0,10	0,11
von Jarmen nach Anklam trans.	0,88	0,44	0,27	0,24	0,20	0,18	0,14	0,11	0,12

Diese Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche zur Weiterbeförderung nach fremden Bahnen über Friedland i/M. bezw. Anklam aufgeliefert, oder von fremden Bahnen über Friedland i/M. bezw. Anklam expedirt werden.

Gleichzeitig bringen wir zur Kenntniss, dass unser Verkehrsbüreau in allen Frachtenangelegenheiten kostenfrei Auskunft ertheilt.

Friedland i/M., den 27. März 1898. (807)

Direktion.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. April d. J. tritt zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, des mitteldeutschen Verbandes der Nachtrag II in Kraft, enthaltend die bereits im Verfügungswege durchgeführte Herabsetzung der Gebühren für die Ueberführung der Reisenden in Berlin und die Bestimmung über die Entrichtung des tarifmässigen Zuschlages bei Benutzung von L-Zügen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Gleichzeitig tritt zu den Preistafeln

der Nachtrag II in Kraft, welcher im Verfügungswege eingeführte, sowie abgeänderte und neue Tarifsätze enthält.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Erfurt, den 26. März 1898. (808)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahngesellschaft. Aufhebung der vom 1. Juli 1891 gültigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" in Hinsicht auf die durch die Einbeziehung der Stadt Triest in das Zollgebiet eintretenden geänderten Verhältnisse und Einführung von neuen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest." Die vom 1. Juli 1891 gültigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" in Hinsicht auf die durch die Einbeziehung der Stadt Triest in das Zollgebiet eintretenden geänderten Verhältnisse treten mit 31. März d. J. ausser Kraft.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. gelangen neue „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" zur Einführung.

Exemplare dieser „Erläuterungen und Bestimmungen" können um den Preis von 20 Heller pro Stück bei den k. k. Staatsbahndirektionen, bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien, sowie bei den Güterabfertigungsstellen in Triest bezogen werden.

Wien, am 15. März 1898. (809)

Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, auch namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Für Eis in ganzen Wagenladungen tritt bis zum 1. Juni d. J. auch im Binnenverkehr der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn ein Ausnahmetarif zu den gleichen Sätzen in Kraft, wie solche nach dem Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien berechnet werden. Der Ausnahmetarif tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft. (810)

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Der Vorstand:

Betriebsabtheilung Halle a/S. der Ges. m. b. H. Lenz & Co., Stettin.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. Mai d. J. werden die nachstehenden Tarife aufgehoben:

1. für Rundreiseverkehre, welche die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen Frankfurt a/M., Hannover, Erfurt und Köln (rrh.) bezw. der hessischen Ludwigseisenbahn und bezw. der Cronberger Eisenbahn berühren — gültig vom 1. Mai 1890, nebst Nachtrag —,
2. für den Rundreiseverkehr Köln/Deutz-Betzdorf - Wetzlar - Limburg - Niederlahnstein - Köln/Deutz — gültig vom 1. Mai 1890 —,
3. für die Beförderung von Personen mit Rundreisefahrkarten für die Fahrt Giessen - Alsfeld - Fulda - Elm - Gehnhausen - Nidda - Giessen — gültig vom 1. Mai 1894 —,
4. der im übrigen bereits aufgehobene Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den grossherzoglich oberhessischen Eisenbahnen — Theil II — vom 1. April 1894 nebst Nachtrag, hinsichtlich der besonderen Fahrpreisermässigungen für Besucher des Vogelsberges.

An Stelle derselben tritt mit dem angegebenen Zeitpunkt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — Theil II —, enthaltend besondere Bestimmungen nebst Preistafeln für Rundreisen innerhalb der Bezirke Cassel, Frankfurt a/M., Köln, Mainz und der Cronberger Eisenbahn und zwar

a) nach dem Taunus, der Lahn und dem Rhein,
b) nach dem Vogelsberg und Oberhessen und
c) für sonstige Rundreisen.

Die in diesem Tarif enthaltenen, die Verkehrsordnung ergänzenden Bestimmungen sind gemäss der Eingangsbestimmung unter I 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Gegen die bisherigen Preise treten durch denselben theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein, die schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau — Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59 — zu erfahren sind.

Frankfurt a/M., den 22. März 1898. (811)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt.

An Stelle

a) des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil II für den Verkehr des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag;
b) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen sowie für die Farge - Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält,

tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 28. März 1898. (812)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 40. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 28. April 1898, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1897.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1897.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1897 erzielten Reingewinnes.
4. Verwaltungsrathswahl nach Maassgabe der Gesellschaftsstatuten.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1898.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens bis 19. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 26. März 1898. (813)

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft, oder bei dem vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl aufweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustim-

mung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 10 Stück Centesimalwaagen nebst Wiegehäuschen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen"

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 13. April 1898, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1898. (814)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

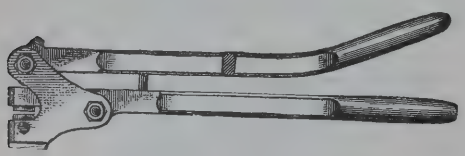
Scherenberg's
Eisenbahn-technisches Büreau
Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à ℳ.	10.50
Universal-Handprofillehre .	à ℳ.	15.—
Hand-Ladelehre	à ℳ.	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à ℳ.	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen. Wespienstr. 21 a,
Aachen.

F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen.

Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Steierischer Façonstahlguss,
unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft
in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.
(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Eisenbahn-Fahrräder
(drei- und vierrädrige)

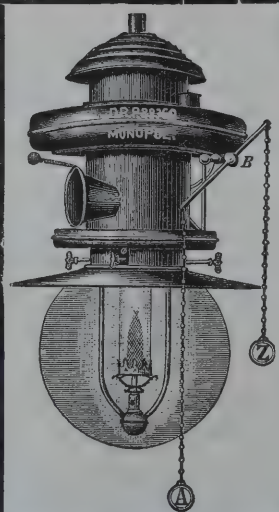
bewährtester Konstruktion, für Normal- und Schmalspur baut als **Spezialität** und empfiehlt billigst **die erste und älteste schlesische Eisenbahnfahrradfabrik**

von

Rudolph Williger, Haynau i. Schl.
gegründet 1886.

Referenzen: Kgl. E.-Betr.-Insp. Altona, Berlin, Breslau, Cottbus, Dortmund, Halle, Hannover, Kiel, Sorau, Oldesloe; Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn in Warschau, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien.

Illustrirte Preisliste gratis und franko.



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27.
Fernspr. V. 1877.

Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol" D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 26. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. April 1898.

Inhalt:

Ueber die Unfallversicherungspflicht des auf einen inländischen Betrieb übergehenden ausländischen Bahnpersonals.
Sozialdemokrat. Eisenbahner.
Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben u. kulturelle Entwickelung.
Direkte Expresszüge und der Wiener Fremdenverkehr.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung des Hauptbahnhofes Dresden-Altstadt. — Schliessung von Güternebenstellen. — Aenderung von Stationsnamen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Eisenbahnsignalwesen. — Berathung des preuss. Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause. — Gültigkeitsdauer d. Rückfahrkarten. — Lübeck-Büchener E. — Eisenbahnregiment Nr. II. — Sachsengänger-Transporte. — Italienische Arbeiter auf deutschen Bahnen. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Eisenbahngesetzesvorlagen. — Anträge im österr. Abgeordnetenhause. — Tarifpolitik der österr. Eisenbahnen und Schifffahrtsgesellschaften. — Kleinbahn Tetschen-Bodenbach-Ullgersdorf. — Wiener Tramway. — Eistransporte vom Csorbasee.
Vereins-Ausland: Schweiz. Bergbahnen. — Verwaltung der Gotthardbahn. — Simplondurchstich. — Weiterführung des Nord-Süd-Expresszuges nach Brindisi. — Bahnprojekt Gellivara-norweg. Grenze. — Durchsicht der russ. Zuckertarife. — Neue Normen der russischen Bahnen für die bei Ueberführung von Nachnahmezahlungen erhobenen Kommissionsgebühren. — Kommerzabtheilung der sibirischen E. — Verkehr der Moskau-Kasaner E. — Bahnlinie Moskau-Brjansk. — Bahnbau nach Klondyke. — Tarifkrieg der Kanada-Pacificbahn. — Kongo-Eisenbahn.
Allgemeines: Familienbeirath der Eisenbahnbeamtenvereine. — Anti-Eisenbahnliches. — Zahnradbahn Eisenerz-Vordernberg. — Frachtkosten im Güterverkehr auf weite Entfernungen. — Rangiren der Güterwagen mittelst elektr. Lokomotive. — Rebhühner aus Ostsibirien.
Bücherschau:
Lehrbuch der Geographie. — Elementarer prakt. Leitfaden der Elektrotechnik. — Experimentalvorlesungen über Elektrotechnik.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Nachruf.
2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
6. Offene Stellen.
Anzeigen.

Ueber die Unfallversicherungspflicht des auf einen inländischen Betrieb übergehenden ausländischen Bahnpersonals.

Von Offizial **Dr. Reindl** in München.

In Bd. XIII S. 301 der von Dr. Eger herausgegebenen „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen“ ist ein Urtheil des Oberlandesgerichts Köln vom 27. Mai 1896 und in Bd. XIV S. 123 l. c. ein Erkenntniss des 2. Civilsenates des Reichsgerichts vom 11. Dezember 1896[1]) mitgetheilt, in denen die Frage erörtert ist, ob ein belgischer Bahnbeamter, der ausschliesslich Arbeitnehmer der belgischen Staatsbahn, von dieser angestellt ist und seinen durch Anstellungsvertrag bestimmten Gehalt bezieht, der ferner nur der belgischen Staatsbahn gegenüber vertragliche Rechte und Verpflichtungen hat und in dieser Stellung Dienste verrichtet, die auf der Bahnstrecke Welkenraedt-Aachen als Dienstleistung in einem für Rechnung des preussischen Eisenbahnfiskus erfolgenden Bahnbetriebe sich darstellen, — ob dieser Beamte, wenn er nach dem Uebergange der belgischen Eisenbahnzüge auf preussisches Gebiet auf letzterem einen Betriebsunfall erleidet, gegen den preussischen Eisenbahnfiskus als Betriebsunternehmer Entschädigungsansprüche auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes oder aber auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes und des Ausdehnungsgesetzes hierzu erheben kann.

Das Oberlandesgericht hat sich in ersterem Sinne ausgesprochen. Der preussische Eisenbahnfiskus könne, so führt das Urtheil des Oberlandesgerichts aus, seine Haftung aus dem Reichshaftpflichtgesetze nicht deshalb ablehnen, weil er nach § 1 des Ausdehnungsgesetzes zum U.-V.-G. vom 28. Mai 1885 mit seinem ganzen Betriebe unter das Unfallversicherungsgesetz falle, der Kläger aber in diesem Betriebe als Arbeiter beschäftigt, also nach § 1 des U.-V.-G. vom 6. Juli 1884 gegen die Folgen

[1]) Auch in Entsch. des R.-G. Bd. 38 S. 90 ff. publizirt.

eines hierbei stattgefundenen Unfalls versichert gewesen sei. Denn wenn auch der preussische Eisenbahnfiskus auf der fraglichen Bahnstrecke als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes anzusehen sei, so habe er doch zur Zeit des Unfalls dem Kläger nicht als Betriebsunternehmer im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes, d. h. nicht als Arbeitgeber, gegenübergestanden.[2]) Es habe zwischen den Parteien kein Arbeits- oder Dienstvertrag bestanden, welcher den Kläger verpflichtet hätte, zum Bahnbetrieb des preussischen Eisenbahnfiskus gehörige Dienste zu verrichten.

Der II. Civilsenat des Reichsgerichts dagegen hat diese Anschauung für unzutreffend erklärt, da einmal der Begriff des Betriebsunternehmers im Haftpflichtgesetze kein anderer sei als im Unfallversicherungsgesetze[3]) und da ferner das letztere Gesetz, damit einer Person die Fürsorge desselben zu gute komme, keineswegs erfordere, dass diese Person zu dem Unternehmer in einem direkten Vertragsverhältnisse stehe. In letzterer Hinsicht ist in dem Erkenntnisse folgendes ausgeführt: Das Gesetz erfordere, um den Arbeiter mit den aus der Unfallversicherung sich ergebenden Rechten auszustatten, weder ein dauerndes Arbeitsverhältniss, noch, wie § 1 des Krankenversicherungsgesetzes, eine Beschäftigung gegen Gehalt oder Lohn, sondern eben nur die Thätigkeit im Betriebe. Dass dabei eine Thätigkeit vorausgesetzt werde, die der Arbeiter nicht gegen den Willen des Unternehmers leistet, sei im Gesetze nicht ausdrücklich ausgesprochen, folge aber aus der Natur der Sache, da es nicht in der Absicht des Gesetzgebers liegen könne, Personen, die sich in einen Betrieb eindrängen oder einmischen, der Fürsorge durch die Unfallversicherung zu unterstellen. Jedenfalls aber verlange das Gesetz weder eine bestimmte Form des Arbeitsvertrages, noch den Abschluss eines Arbeitsvertrages zwischen dem Unternehmer und dem Arbeiter in der Weise, dass zwischen beiden obligatorische Beziehungen bestehen; vielmehr seien, wenn der Unternehmer seinen Betrieb im ganzen oder in einzelnen Zweigen durch Beauftragte bethätigen lässt, auch alle mit dem Willen dieser Beauftragten im Betriebe beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten gegen Unglücksfälle versichert, sei es auch, dass ihnen aus dieser Beschäftigung Ansprüche auf Lohn nur gegen den Beauftragten selbst erwachsen, weil dieser sie in eigenem Namen angenommen hat. Gehe man von diesen Grundsätzen aus, so könne nicht zweifelhaft sein, dass die Beamten der belgischen Staatsbahn, welche die Eigenschaft von Arbeitern oder Betriebsbeamten im Sinne des § 1 U.-V.-G. haben, während der Zeit, in welcher sie auf der preussischen Strecke der Eisenbahn Welkenraedt-Aachen Züge bedienen, wenngleich sie persönlich nur zum Staate Belgien in einem Dienst- oder Vertragsverhältniss stehen und nur von diesem Besoldung zu beanspruchen haben, doch als Arbeiter oder Betriebsbeamte im preussischen Eisenbahndienste beschäftigt seien; denn ihr unmittelbarer Arbeitgeber betreibe auf dieser Strecke nicht ein selbstständiges Eisenbahnunternehmen, sondern wirke kraft des mit dem preussischen Staate getroffenen Uebereinkommens in dessen Betriebe mit, sodass also die von ihm angestellten Personen mit dem Willen der preussischen Staatsbahnverwaltung in deren Unternehmen beschäftigt seien; auf die Einzelheiten des Abkommens zwischen beiden Staaten, insbesondere wie die Abrechnung zwischen ihnen erfolgt, komme es für die Rechte der beschäftigten Personen nicht an.

Diese Anschauung des II. Civilsenates des Reichsgerichts scheint mir nun mit der in einem Urtheil des VI. Civilsenates vom 25. Oktober 1894 in einem ähnlichen Falle niedergelegten Auffassung nicht übereinzustimmen.

Der diesem Urtheile des VI. Civilsenates zu Grunde liegende Thatbestand war folgender:

Ein bayerischer Kondukteur, welcher auf Grund des zwischen der württembergischen, badischen, elsass-lothringischen und bayerischen Eisenbahnverwaltung getroffenen Abkommens, wonach bei durchgehenden Schnellzügen die Begleitung der eingestellten bayerischen Wagen auf der Fahrt durch Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen durch bayerische Kondukteure gegen Ersatz der Bayern erwachsenden Selbstkosten besorgt wird, einen Expresszug Avricourt-Simbach-Wien begleitete, verunglückte bei Entgleisung dieses Zuges in der württembergischen Station Esslingen. Seine Hinterbliebenen erhoben Anspruch gegen den württembergischen Eisenbahnfiskus auf Grund des Haftpflichtgesetzes. Der württembergische Fiskus lehnte jedoch die Haftung mit der Begründung ab, dass der verstorbene bayerische Bahnbedienstete durch den Uebergang auf die württembergische Bahn im Betriebe der letzteren beschäftigt gewesen sei und als württembergischer Hilfsbeamter, der dem württembergischen Fürsorgegesetze vom 23. Mai 1890 unterliege, eventuell aber als württembergischer Betriebsarbeiter, der nach § 1 des Unfallversicherungsgesetzes und des § 1 des Ausdehnungsgesetzes hierzu unfallversicherungspflichtig sei, anzusehen wäre. Dieser Einwand des württembergischen Fiskus wurde jedoch sowohl vom Oberlandesgericht Stuttgart als vom VI. Civilsenate des Reichsgerichts für unzutreffend erklärt.[4])

In dem oberlandesgerichtlichen Urtheile vom 6. April 1894 ist unter Billigung seitens des Reichsgerichts das erwähnte, zwischen der bayerischen, württembergischen, badischen und elsass-lothringischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Uebereinkommen dahin ausgelegt worden, dass ein derartiger auf den Betrieb einer anderen Verwaltung übergehender bayerischer Bahnbediensteter in keinerlei Dienstverhältniss zu der fremden Verwaltung trete; soweit er in Württemberg usw. Funktionen ausübe, die an sich württembergischen usw. Eisenbahnbeamten zukämen, und soweit er den Befehlen württembergischer Beamten oder Behörden zu folgen habe, thue er dies lediglich auf Grund der ihm von seiner vorgesetzten bayerischen Dienstbehörde ertheilten Weisung, wozu die württembergische Verwaltung ihr Einverständniss ertheilt habe. Die Annahme, dass jeder beliebige bayerische Kondukteur mit dem Augenblicke, da der betreffende Wagen in den Betrieb der württembergischen Verwaltung übergehe, ganz von selbst, ohne sein Zuthun, vielleicht ohne oder gegen seinen Willen, württembergischer Hilfsbeamter werde, sei ausgeschlossen. Die in Rede stehenden Kondukteure bezögen auch keinerlei Bezüge von Württemberg und nur an den bayerischen Staat, nicht an den Beamten selbst, habe Württemberg einen Ersatz zu leisten. Dadurch aber, dass der verunglückte Kondukteur bei seiner Fahrt durch Württemberg lediglich als bayerischer Beamter innerhalb seiner Berufssphäre thätig gewesen sei und dass er die Begleitung der bayerischen Wagen nur auf den Befehl seiner vorgesetzten Behörde besorgt habe, sei ausgeschlossen gewesen, dass er während der Fahrt als ein der Unfallversicherung unterworfener Arbeiter der württembergischen Eisenbahnverwaltung angesehen werden konnte.

Man wird nun schwer einzusehen vermögen, warum ein bayerischer Bahnbediensteter, welcher auf Grund eines zwischen der bayerischen und der württembergischen Eisenbahnverwaltung geschlossenen Uebereinkommens Dienste im Betriebe der letzteren Verwaltung leistet, nicht als unter die Unfallversicherung fallender Arbeiter oder Betriebsbeamter dieser Verwaltung anzusehen sein soll, dagegen aber ein belgischer Bahnbediensteter, der auf Grund des zwischen seiner Verwaltung und der preussischen Verwaltung getroffenen Abkommens im Betriebe der letzteren Verwaltung thätig ist. In beiden Fällen ist es doch m. E. zweifellos, dass Betriebsunternehmer die württembergische und die preussische Eisen-

---

[2]) Dieselbe Ansicht vertritt auch Lass, Haftpflicht und Reichsversicherungsgesetzgebung, Marburg 1890, S. 54 und 155.

[3]) Genau besehen hat dies m. E. das Urtheil des O.-L.-G. auch gar nicht behauptet.

[4]) Vergl. das Urtheil des R.-G. bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abh. Bd. XII S. 204 u. näher meine Abhandlung in den „Bayer. Verk.-Bl." Nr. 9 v. J. 1895.

bahnverwaltung sind, dass der bayerische und der belgische Bahnbeamte im Betriebe einer fremden Verwaltung thätig sind und dass diese Beschäftigung erfolgt nicht auf Grund eines zwischen dem Beschäftigten und dem Betriebsunternehmer abgeschlossenen Arbeits- oder Dienstvertrages, sondern auf Grund des mit der bayerischen bezw. der belgischen Verwaltung, an welche allein der württembergische bezw. preussische Staat Ersatz zu leisten hat, eingegangenen Dienstvertrages.

Man wird auch nicht etwa darin einen Grund für die verschiedene rechtliche Behandlung der beiden Fälle finden können, dass nach dem zwischen der belgischen und der preussischen Staatsbahn abgeschlossenen Vertrage die erstere den Betrieb auf der preussischen Strecke als Beauftragte des Unternehmers führe, dass dagegen von einer solchen auftragsweisen Betriebsführung nach dem zwischen der bayerischen und württembergischen Bahnverwaltung getroffenen Abkommen nicht die Rede sein könne. Denn wenn dieses auch richtig ist, so ist doch nicht minder unzweifelhaft, dass der auf Grund des letzteren Uebereinkommens auf die württembergische Strecke übergehende bayerische Bahnbedienstete ebenso mit dem Willen der württembergischen Eisenbahnverwaltung, also mit dem Willen des Betriebsunternehmers, in dessen Betrieb beschäftigt ist, wie der auf Grund des belgisch-preussischen Uebereinkommens auf preussischen Betrieb übergehende belgische Bahnbedienstete im Betriebe der preussischen Verwaltung; nur darauf aber, dass eine Thätigkeit im Betriebe vorliegt und dass diese nicht ohne oder gegen den Willen des Betriebsunternehmers erfolgt, soll es nach der Entscheidung des II. Civilsenates ankommen.

Auch der Umstand wird einen Unterschied in der rechtlichen Beurtheilung der beiden Fälle nicht bilden können, dass der betreffende bayerische Bedienstete ein in einer Betriebsverwaltung eines Bundesstaates mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellter Beamter war, auf welchen gemäss § 4 des Unfallversicherungsgesetzes die Bestimmungen des letzteren Gesetzes überhaupt keine Anwendung finden könnten, während bezüglich der belgischen, auf deutschen Betrieb übergehenden Bahnbeamten der § 4 des U.-V.-G. auf alle unanwendbar sei, da der Betrieb der belgischen Bahn kein inländischer sei. Denn § 4 des U.-V.-G. schliesst die Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes auf die mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellten Beamten nur insoweit aus, als sie in der Betriebsverwaltung, in welcher sie angestellt sind, verunglücken, nicht aber auch insoweit, als sie bei Beschäftigungen in anderen Betriebsverwaltungen, denen gegenüber sie nicht Anspruch auf festen Gehalt und auf Pension haben, einen Unfall erleiden, wie dieses m. E. aus dem Sinne des § 4 l. c. und den Motiven hierzu[5]) ohne Zweifel hervorgeht.

Es kann daher nach dem Vorausgeführten m. E. wohl keinem Zweifel unterliegen, dass zwischen den oben mitgetheilten Entscheidungen des II. und des VI. Civilsenates des Reichsgerichts ein nicht zu erklärender Widerspruch besteht.

Welche von den beiden Auffassungen erscheint nun als die zutreffende?

Bei Beantwortung dieser Frage möchte ich mich für die dem Urtheile des VI. Civilsenates zu Grunde liegende Auffassung entscheiden.

[5]) Vgl. bei Landmann, Komm. zum U.-V.-G. S. 45.

Es ist zwar, wie in dem Erkenntnisse des II. Civilsenates ausgeführt ist, richtig, dass der § 1 des U.-V.-G. weder ein dauerndes Arbeitsverhältniss, noch, wie § 1 des Krankenversicherungsgesetzes, eine Beschäftigung gegen Gehalt oder Lohn erfordert[6]), und ebenso wenig wird bestritten werden können, dass der Arbeits- oder Dienstvertrag nicht unmittelbar zwischen dem Arbeiter oder Betriebsbeamten und dem Betriebsunternehmer abgeschlossen sein muss, um die Versicherungspflicht der ersteren zu begründen[7]), dagegen aber ist zur Begründung der Versicherungspflicht erforderlich, dass nicht blos eine rein thatsächliche Arbeitsleistung in einem Betriebe stattfindet, sondern dass ein Arbeits- oder Dienstvertrag, sei es nun, dass dieser mit dem Unternehmer selbst oder einer Mittelsperson abgeschlossen wird, vorliegt, der auf Ausübung einer Thätigkeit in einem bestimmten unfallversicherungspflichtigen Betriebe gerichtet ist, dass also der Arbeiter oder der Betriebsbeamte zu einer Betriebsbeschäftigung in einem bestimmten Betriebe angestellt ist.[8]) Es muss daher nicht blos der Wille des Arbeitgebers oder seines Beauftragten, sondern auch derjenige des Arbeitnehmers darauf gerichtet sein, dass der letztere kraft seines Arbeits- oder Dienstvertrages eine Thätigkeit in einem bestimmten Betriebe, wenn auch nur vorübergehend, auszuüben berufen sei. Der Arbeiter oder Betriebsbeamte, welcher ohne oder vielleicht gegen sein Wissen und seinen Willen in einem anderen Betriebe eine Thätigkeit ausübt, als in demjenigen, für den er sich durch Arbeits- oder Dienstvertrag verpflichtet hat, ist m. E. nicht als im ersteren Betriebe im Sinne des U.-V.-G. beschäftigt zu betrachten. Die Bediensteten der belgischen Staatsbahn, welche nur durch einen Vertrag mit der belgischen Staatsbahnverwaltung für den Betrieb der letzteren ihre Dienste zur Verfügung gestellt haben, haben sich dadurch nicht auch schon verpflichtet, Dienste im Betriebe eines anderen Unternehmers zu leisten, ebenso wenig wie ein bayerischer Bahnbediensteter durch den mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung abgeschlossenen Dienstvertrag die Verpflichtung eingegangen ist, auch Dienste im Eisenbahnbetriebe des württembergischen Staates zu verrichten. Wenn derartige Bedienstete bei Uebergang der von ihrem Arbeitgeber gestellten Züge oder eines Theiles derselben auf fremde Betriebsstrecken auf letztere mit übergehen, so ist ihnen in der Regel gar nicht bekannt, dass sie damit aus dem Betriebe ihres Arbeitgebers, dem sie durch Vertrag ihre Dienste zur Verfügung gestellt haben, ausgetreten und in einen fremden Betrieb eingetreten sind. Die Annahme, dass jeder belgische Bahnbedienstete mit dem Augenblick, in welchem der von ihm bediente Zug die belgische Landesgrenze überschritten hat, ohne sein Zuthun, vielleicht ohne oder gegen seinen Willen, preussischer Bahnarbeiter oder Betriebsbeamter wird, ist daher m. E. mit dem Begriffe des „in einem unfallversicherungspflichtigen Betriebe beschäftigten Arbeiters oder Betriebsbeamten“ im Sinne des § 1 des U.-V.-G. nicht vereinbar.

[6]) Vgl. auch Piloty, Das Reichsunfallversicherungsrecht, Bd. I S. 219 Anm. 1 und S. 222; Seydel, Bayer. Staatsrecht, Bd. III S. 147 Anm. 24.

[7]) Piloty, l. c. S. 221 in fine, 222, 234 Anm. 4; Seydel, l. c. S. 147.

[8]) Piloty, l. c. S. 222; Seydel, l. c. S. 148.

Sozialdemokratische Eisenbahner.

Bei der Berathung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause am 21. März streifte Minister Thielen auch kurz das Hinübergreifen der sozialdemokratischen Agitation in die Kreise gewisser Eisenbahnbeamten und Arbeiter. „Dass unter den Beamten vielfach Unzufriedenheit vorhanden ist,“ sagte der Minister, „muss ich leider zugeben.“ Aber diese Unzufriedenheit sei nicht von innen heraus entstanden, sondern von aussen herein getrieben worden durch die sozialdemokratische Agitation, wie sie seit Jahren angebahnt wird. Der Minister verwies auf den Inhalt der sozialdemokratischen

Zeitungen und Schriften, auf die Reden in den sozialdemokratischen Versammlungen und beklagte, was den Eisenbahnbeamten und Arbeitern von dieser Seite her alles in die Hand gedrückt wird unter Verletzungen und Verleumdungen des ehrenwerthen preussischen Beamtenstandes. Niemand wird darüber im Zweifel sein können, dass die gute Sache der Eisenbahner aller Klassen auf das Empfindlichste geschädigt werden muss durch unberufene Vertreter, die sich vordrängen, mit ihrer Opferwilligkeit prahlen und dabei in erster Reihe ihre persönlichen Interessen im Auge haben. Ein Agitator dieser Art ist der Herr Heinrich Bürger in Hamburg. Nach seiner Angabe war er annähernd 7 Jahre im Post- und Eisenbahndienst beschäftigt, verliess diesen Dienst oder aber musste ihn verlassen und hatte dann den Einfall, sich unter sozialdemokratischer Protektion zu einem öffentlichen Anwalt der Eisenbahner aufzuwerfen. Herr Bürger gründete in Hamburg den „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ und liess sich zum Vorsitzenden dieses Verbandes machen. Das war seine Politik. Nebenbei rief er eine Zeitung für die Eisenbahner ins Leben unter dem Titel „Weckruf der Eisenbahner“, als dessen Redakteur und Herausgeber er zeichnet, und das ist sein Geschäft. Seither ruft Herr Bürger alle Eisenbahner Deutschlands auf, seinem Verbande beizutreten und selbstverständlich, was für ihn das Wichtigste ist, seine Zeitung zu bestellen, die halbmonatlich in 1 bis 1 ½ Bogen zu dem hohen Preise von 6 ℳ jährlich erscheint. Gedruckt wird diese Zeitung in der grossen sozialdemokratischen Buchdruckerei von Auer & Co. in Hamburg.

Da bisher die Agitation des Herrn Bürger nur von verschwindendem Erfolg begleitet gewesen ist, so hat er am 15. Februar in Hamburg eine gemeinschaftliche Versammlung der Eisenbahn- und Postunterbeamten veranstaltet und diese Versammlung zur Annahme einer Resolution veranlasst, worin gesagt wird, dass eine selbständige gewerkschaftliche Organisation der in staatlichen Betrieben beschäftigten Unterbeamten nothwendig und dass allen Betheiligten der Beitritt zu dem Bürger'schen Verbande anzuempfehlen sei. In den Tagesblättern wurde über diese Versammlung nicht berichtet, sie scheint sehr wenig besucht worden zu sein. Erst jetzt bringt das Organ des Herrn Bürger einen Bericht, der indessen die Zahl der Theilnehmer verschweigt.

Wer dieser Versammlung beigewohnt haben sollte, wird unmöglich mit Sympathien für die Geschäftspolitik des Herrn Bürger erfüllt worden sein. Zunächst trat der ehemalige Postassistent Otto Vieth aus Berlin als Redner auf und behauptete, es sei „eine bekannte Thatsache, dass für die schwerste und anstrengendste Arbeit der geringste und schlechteste Lohn bezahlt wird, und je leichter und angenehmer die Arbeit ist, desto höher steigen die Einkommenziffern, bis schliesslich denjenigen Herren, deren ganze Thätigkeit in der Vollziehung einiger Namenszüge den Tag über besteht, eine Beschäftigung, die man auch Regieren nennt, Tausende, Hunderttausende, ja Millionen in die weiten Taschen fliessen.“

Bisher war es in der ganzen Welt üblich, dass man diejenigen, die sich am besten vorgebildet und am tüchtigsten gezeigt hatten, in die leitenden und verantwortlichen Stellen setzte und sie am höchsten bezahlte. So wird man es voraussichtlich auch im sozialdemokratischen Zukunftsstaate halten und halten müssen, wenn er jemals irgendwo entstehen sollte. Beziehen doch schon jetzt die sozialdemokratischen Agitatoren in leitenden Stellungen so hohe Gehälter, dass in den Reihen der Genossen darüber wiederholt Beschwerde erhoben wurde. Durch seine tendenziösen Uebertreibungen will der Herr Postassistent a. D. Vieth seine Hörer nur mit Unzufriedenheit erfüllen und verhetzen. Wäre er ehrlich und wahrhaftig, so müsste er ihnen sagen, dass selbst im sozialdemokratischen Zukunftsstaat ihre Lage nicht erheblich anders werden würde. Und wer ein aufrichtiger Freund der Eisenbahner ist, wird hinzufügen müssen, dass, wenn sie auf eine Verbesserung ihrer Lage hinstreben, sie sich solche Agitatoren vom Leibe halten müssen, um sich wohlwollende Freunde in anderen Berufskreisen und in der Eisenbahnverwaltung selbst zu erhalten.

Herr Postassistent a. D. Vieth erzählte auch einige Märchen von den angeblich kläglichen Abfindungen, welche die preussische Eisenbahnverwaltung an verdiente Unterbeamte gewährt haben soll. So u. a. an den Weichensteller Thomas in Essen 20 ℳ wegen Abwendung eines grossen Zusammenstosses zweier Züge und an einen Lokomotivführer 2 ℳ wegen Abwendung einer Zugentgleisung. In letzterem Falle sei die Empörung in der breitesten Oeffentlichkeit so gross gewesen, dass man zu den 2 ℳ schliesslich noch 36 ℳ zugelegt und die Belohnung auf 38 ℳ erhöht habe. Nicht diese Zustände sind skandalös, wie Herr Vieth meinte, sondern einzig und allein seine Darstellung, eine böswillige Entstellung, wie jeder Eisenbahner zugeben wird. Erst kürzlich ist an dieser Stelle in Nr. 15 (Die „Vossische Zeitung“ über die Belohnung für Entdeckung von Schienenbrüchen) dargelegt worden, dass gerade bei den Belohnungen für die Verhütung von Unfällen im Interesse eines gerechten Verfahrens alle besonderen Umstände sorgsam in Betracht gezogen werden und dass die Höhe der Belohnungen im grossen und ganzen derjenigen entspricht, die auch in anderen Ländern üblich ist.

Als früherer Postbeamter berührte Herr Vieth die Interessen der Eisenbahner nur nebenbei und zu seiner Ergänzung ergriff nach ihm Herr Bürger das Wort, der Vorsitzende des „Verbandes der Eisenbahner Deutschlands“, wozu er sich gemacht hat und wie er sich selbst nennt. „Staatsknechte“ sind nach seiner Versicherung die unteren Staatsbeamten und Staatsarbeiter. Einer ducke sich vor dem anderen und je mehr es nach unten gehe, je mehr werde er getreten und am meisten würden die unteren Beamten und Arbeiter getreten. Aber bessere Zeiten ständen in Aussicht, schon habe sich manches geändert, seitdem, wie Herr Bürger mit nachdrücklicher Selbstanerkennung hervorhob, der „Verband der Eisenbahner Deutschlands“ ins Leben getreten sei und dessen Organ, der „Weckruf der Eisenbahner“, bestehe. Die Eisenbahnverwaltungen seien in kurzer Zeit zu den unteren Beamten und Arbeitern in eine ganz andere Stellung gedrängt worden, man sei bemüht, bestehende Missstände, freilich zunächst nur die gelinderen, zu beseitigen, lediglich um der Eisenbahnerbewegung, die Herr Bürger begründet haben will und mit seiner Person vertritt, Herr zu werden. Man sieht, dass Herr Bürger von sich keine geringe Meinung hat, aber man sieht auch, dass man es mit einem berufsmässigen Agitator zu thun hat, der grosse Worte macht und eine einflussreiche Persönlichkeit zu sein glaubt, weil, wie es scheint, der sozialdemokratische Parteivorstand ihm seine Unterstützung angedeihen lässt.

Schliesslich kam die Hauptsache, eine Empfehlung des „Weckrufes der Eisenbahner“ zum Abonnement. Ein Herr Rundé ermahnte mit kräftigen Worten die Versammelten, das Organ des Verbandes der deutschen Eisenbahner, das Unternehmen des Herrn Bürger, zu fördern. Der „Weckruf der Eisenbahner“ könne schon jetzt auf grosse Errungenschaften zurückblicken, deshalb sollte jeder noch nicht zum Verbande gehörige Eisenbahner dieses Organ kräftigst unterstützen. In dieser Mahnung lag wohl der Hauptzweck der sozialdemokratischen Versammlung, die überwiegend von Genossen aus anderen Berufskreisen besucht war, ausserdem aber wohl auch von Postunterbeamten. Wenigstens behaupten sozialdemokratische Blätter, dass die Postunterbeamten, die der Versammlung beigewohnt hatten, später darüber vernommen worden seien, wie sie sich gegenüber den angedeuteten Reden verhielten, ob sie den Tendenzen der Vorträge zustimmten und ob sie wussten, dass die Versammlung von sozialdemokratischer Seite einberufen worden war.

Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und kulturelle Entwickelung.*)

Ob es in der Welt besser oder schlechter geworden sei seit der Zeit, da der Grossvater die Grossmutter nahm, ist eine Frage, die immer und immer wieder das einfache Gemüth, wie den Denker, den Philosophen, wie den Historiker beschäftigt.

Es ist nicht besser, es ist nicht schlechter, es ist einfach anders geworden! Alle menschliche Entwickelung geht nothwendig in Extremen und Aeusserlichkeiten vor sich, sodass die Besserung nach der einen Seite fast immer eine Verschlechterung nach der anderen Seite enthält.

Darum ist es nicht leicht, in allen Fällen mit Sicherheit zu entscheiden, ob die Entwickelung einer Periode in civilisatorischem Sinne vor sich ging oder nicht.

Ganz zweifellos hat jedoch mit der Dampfmaschine und mit der Lokomotive eine neue Epoche in der kulturellen Entwickelung der Menschheit im allgemeinen, und auch in unserem Vaterlande begonnen. Nur hält es schwer, die grossartigen Wirkungen und bedeutenden Veränderungen, welche durch die modernen Verkehrsmittel hervorgerufen wurden, auch immer im einzelnen festzustellen. Denn diese Wirkungen erfolgen vielfach in engstem Zusammenhange und stehen in unlösbaren Beziehungen mit einer ganzen Reihe anderer Erscheinungen des so vielgestaltigen Lebens. Sie kommen als spezifische Wirkungen des Verkehrswesens nur selten rein zum Ausdrucke; sie werden durch Nebenwirkungen und Gegenbewegungen zum Theile abgelenkt und abgeschwächt, zum Theile auch ganz aufgehoben.

Wir dürfen auch nicht übersehen, dass durch alle technischen Umwälzungen, die der Welt fast ein ganz neues Antlitz verliehen haben, die Stetigkeit des Entwickelungsprozesses, den unser Geschlecht zu durchlaufen hat, keineswegs unterbrochen ist. Die scheinbar so mächtigen Veränderungen, welche die jüngste Zeit unserer Kultur eingeprägt hat, betreffen doch zumeist nur die Oberfläche. Der Hauptkern unserer Natur und Kultur ist zweifellos das Ergebniss der Einwirkung früherer Jahrhunderte.

Um nun jene spezifischen Wirkungen des modernen Verkehrswesens im allgemeinen, und der Eisenbahnen im besonderen zu erkennen, muss nach der Isolirmethode vorgegangen werden, d. h. es muss zu erforschen gesucht werden, wie die Eisenbahnen wirken könnten, und wie sie ohne das Walten von Kräften, ohne den Einfluss von Institutionen wirken würden, welche diese Wirkungen thatsächlich beeinträchtigen oder gar nicht in Erscheinung treten lassen.

Auch sind wir fin-de-siècle-Menschen mit den verfeinerten Gewohnheiten und gesteigerten Ansprüchen einer Ueberkultur häufig gar nicht in der Lage, den Einfluss, den die Eisenbahnen auf alle Seiten und Beziehungen unseres Daseins nehmen, zu überblicken, und aus der Fülle der uns umgebenden Erscheinungen, des uns Gebotenen und des von uns als etwas selbstverständliches Empfangenen herauszulösen. Denn die Erinnerung der wenigsten unter uns reicht zurück bis zur eisenbahnlosen Zeit. Wir werden uns gar nicht mehr bewusst, dass es anders sein könnte, als es eben ist; wir übersehen, was und wie viel wir entbehren müssten, wenn es keine Eisenbahnen gäbe.

Um den Unterschied von sonst und jetzt in seiner ganzen Bedeutung zu begreifen und vor Augen zu haben, müssen wir uns nur die früheren Verkehrsverhältnisse gegenwärtig halten. Wie bewegten sich zur „guten alten“ Zeit, zur Zeit der Post- und Landkutschen sowie der Lastkarren mit 6 bis 10 vorgespannten Pferden das Leben und der Verkehr in engen, gemessenen Grenzen, bis es der modernen Technik gelang, die Fesseln plötzlich zu sprengen, die auf aller grossartigen Bewegung bis dahin gelastet hatten.

Am bedeutendsten und am sichtbarsten ist der ungeheuere, sich an die Wirkungen der heutigen Verkehrsmittel anknüpfende Umschwung der Gegenwart im wirthschaftlichen Leben des Volkes gewesen; dieser Umschwung hat auch von tiefgehender Einwirkung auf das gesammte gesellschaftliche Leben, auf den Komplex der individuellen und sozialen Bedürfnisse sein müssen.

Die Eisenbahnen in Verbindung mit der Schifffahrt beziehen immer neue Theile der Erde in den Bereich des Güteraustausches ein und erweitern beständig, auch innerhalb der Kulturländer selbst, das Absatzgebiet. Die Erzeugnisse ferner fremder Länder, die früher nur den Wohlhabenden erreichbar waren, wie z. B. Thee, Kaffee, Gewürze u. v. a. m., sind jetzt zum Theile unentbehrliche Nahrungs- und Genussmittel des Volkes und Gegenstände des Massenverbrauches geworden. Seefische werden in das Inland befördert, im Winter erhalten wir frische Gemüse, Früchte und Blumen aus sonnigen Strichen; unsere eigenen vorzüglichen Biere und Weine und zahlreiche andere Güter, die wir erzeugen, wurden durch die Eisenbahnen in ganz Europa, in der gesammten Kulturwelt heimisch gemacht. Der Versand von Vieh und Fleisch, von Eiern, Fetten, Käsen, Milch u. a. m. nimmt von Jahr zu Jahr grösseren Umfang an. Man ist hinsichtlich der Ernährung nicht mehr an die Erzeugnisse eines kleinen Gebietes gebunden; die Eisenbahnen lassen es als möglich erscheinen, die Wahl nach dem besten und billigsten Erzeugungsorte vorzunehmen.

Auch die Ermässigung der Preise von Kleidungsstücken ist theilweise auf die verbilligte Zufuhr von Rohstoffen aus oft weit entfernten Erzeugungsstätten zurückzuführen.

Wesentlich sind die Wirkungen hinsichtlich der Verbesserung von Wohnungs- und anderen Bauten, infolge Verwendung soliden Materiales auch in solchen Gegenden, die fern vom Gewinnungsorte liegen, so Bautheile von Eisen an Häusern und Brücken, die Eisen- und Thonröhren für Wasserleitungen und Kanäle, die Steine zum Pflastern der Strassen u. a. Die Kohlen, mit denen wir heizen, das Petroleum in der Lampe sind alles Dinge, die selbst dem Aermsten unentbehrlich geworden sind, und deren allgemeine Verbreitung wir den Eisenbahnen verdanken.

Eine ungeheuere Summe von Verbesserungen des menschlichen Daseins, von Erleichterung in Befriedigung der wichtigsten Bedürfnisse, von Erhöhung und Erweiterung der Genüsse vermag durch die Eisenbahnen herbeigeführt zu werden, und ist durch die im allgemeinen zu beobachtende Erhöhung des standard of life zweifellos auch in unserer Heimath herbeigeführt worden.

Erst durch die Eisenbahnen ist es möglich geworden, Bedarf und Ueberfluss an Nahrungsmitteln selbst auf die grössten Entfernungen hin mit Leichtigkeit auszugleichen, während früher Mangel und Ueberfluss häufig fast nebeneinander wohnten und rein örtlich festgelegt waren, so dass bei ungleichem Ernteausfall in verschiedenen Landstrichen an der einen Stelle empfindlicher Nothstand herrschte, während gleichzeitig an der anderen die Ueberfülle der Früchte wegen mangelnden Absatzes zu Grunde ging.

Hand in Hand mit diesem Ausgleiche an Bedarfs- und Vorrathsmengen, der für Oesterreich mit seinen, so grosse Unterschiede aufweisenden klimatischen und Produktionsverhältnissen im Hochgebirge, südlich und nördlich der Alpen sowie im Osten und Westen der Monarchie von besonderer Bedeutung war, wirken die Eisenbahnen an sich auch auf einen Ausgleich in den Güterpreisen, indem an Stelle der örtlichen, grosse Unterschiede und Schwankungen aufweisenden Preise für eine immer wachsende Zahl von Gütern Weltmarktpreise treten, was allerdings wieder in anderer Hinsicht Nachtheile im Gefolge hat.

*) Von Dr. Reichsfreiherr zu Weichs. Aus dem Kaiser-Jubiläumswerk „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.“

Die gesammte Gütererzeugung eines Landes erfährt durch die Eisenbahnen in zahlreichen Fällen nach Menge, Art und Güte eine ungeheuere Steigerung, unter deren Einfluss sich auch die Grossindustrie heranbildet. Der ganze Charakter des gewerblichen Lebens wird ein anderer, ein lebendigerer und intensiverer.

Gehen wir von den rein wirthschaftlichen Folgen, von den Einwirkungen auf unsere Nahrungs-, Kleidungs- und Wohnungsbedürfnisse und Verhältnisse zu jenen über, die schon auf andere Gebiete des gesellschaftlichen Lebens übergreifen, so steht da in erster Linie die Erscheinung einer geänderten Vertheilung der Bevölkerung, der „Zug vom Lande". Es ist dies jener Theil der inneren Wanderungen einer Bevölkerung, welcher seine Bewegung innerhalb eines Staates vom Lande nach den Städten nimmt, und auch in Oesterreich, wenngleich noch in geringerem Maasse als in industriell fortgeschritteneren Ländern, zu beobachten ist. Häufig, wenn auch mit Unrecht, werden die Eisenbahnen als Hauptursache und Erreger dieser in mehrfacher Beziehung bedenklichen Beweglichkeit bezeichnet. In Wahrheit ist dagegen die Hauptursache jener Wanderungen das Streben, bessere Lebens- und Erwerbsbedingungen zu erreichen; wo dieses Wandermotiv fehlt, werden auch die Eisenbahnen niemand zur Ab- oder Auswanderung veranlassen. Auch musste sich die Bevölkerung schon mit den Standorten und der Entwickelung der Industrie unter allen Umständen allerwärts verschieben und neu gruppiren. Fraglos bleibt es jedoch, dass die Eisenbahnen ganz wesentlich auf Erleichterung dieser Massenwanderung und, wenn auch nur mittelbar, sogar zur Steigerung derselben beigetragen haben. Sie beseitigen das Moment der Entfernung immer mehr aus der wirthschaftlichen Kalkulation, und leisten dem Zuge nach Vereinigung mächtigen Vorschub.

Die Beweglichkeit der Massen ist gesellschaftlich, wirthschaftlich und politisch höchst bedeutsam. Neue Ortschaften entstehen, andere verfallen. Die Städte wachsen, hauptsächlich die Grossstädte, deren Bildung und Erhaltung ohne Eisenbahnen ganz undenkbar wäre, die Industrie- und Handelsstädte.

Welche Bewegung die Bevölkerung Oesterreich (Cisleithaniens) in der Zeit von 1843 bis 1890, also unter der Wirksamkeit der Eisenbahnen, durchgemacht hat, ist aus nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen. *)

In der Grössenkategorie der Ortschaften mit Einwohnern	1843		1890			
	Zahl der					
	Ortschaften	Einwohner	Ortschaften	Zuwachs %	Einwohner	Zuwachs %
bis zu 2 000	46 713	13 852 766	57 578	23	16 128 205	16
von 2 000— 5 000	602	1 692 301	1 063	77	3 011 074	78
„ 5 000—10 000	95	543 564	149	57	966 769	78
„ 10 000—20 000	21	264 054	69	229	919 106	248
über 20 000	7	720 546	32	359	2 870 259	298
im ganzen . .	47 438	17 073 231	58 891	24	23 895 413	40

Von je 1 000 Einwohnern des gegenwärtigen Staatsgebietes entfielen:

auf Ortschaften mit Einwohnern:	im Jahre 1843	im Jahre 1890	Zuwachs %
bis zu 2 000	811	675	— 17
von 2 000— 5 000 . . .	99	126	+ 27
„ 5 000—10 000 . . .	32	41	+ 28
„ 10 000—20 000 . . .	16	38	+ 138
über 20 000	42	120	+ 186

Die Landstadt bewahrt nur noch jene Bedeutung, die ihr eigene Produktion und die Funktion als Markt für ihre ländlichen Kreise verleihen; sie verliert aber die Rolle, welche sie früher spielte.

Ueberblicken wir den gesammten Komplex der wirthschaftlichen, geistigen und sozialen Faktoren, welche zusammen die moderne Entwickelung ausmachen, so kann es nicht Wunder nehmen, wenn der Wanderzug, vornehmlich getragen von den Eisenbahnen, die selbst weit mehr eine Folge, als eine Ursache dieser Entwickelung sind, vom Dorfe zur Stadt, von der Kleinstadt zur Mittelstadt, von dort zur Grossstadt gerichtet ist, wenn das Anwachsen der Wohnplätze in den Grossstädten desto rascher erfolgt, ihr Rekrutirungsgebiet sich desto rascher erweitert, je grösser sie selbst sind und je dichter das Netz der Eisenbahnen wird. Es erscheint bei Erwägung dieser Faktoren erklärlich, dass die Beschleunigung und die Wucht der Bewegung stetig, nicht nur im direkten, sondern vielleicht sogar im potenzirten Verhältnisse zu ihrer Masse zunimmt, dass die Nebenwirkungen ins Ungemessene wachsen und man verwirrt von der Grösse und Mächtigkeit dieses Vorganges kaum das Ende auszudenken wagt. Und jeder neue Ring, der sich um den alten Kern einer Stadt ansetzt, jedes neue Element, das sie in sich aufnimmt, wird zum Anlasse weiterer Entwickelung.

Dass diese Entwickelung ein Vortheil für die Menschheit ist, dass sie zur Maximisation des Wohlseins und zur Minimisation des Uebels, sowohl für das einzelne Individuum wie für die Gesammtheit hinführt, muss wohl ernstlich bezweifelt werden. Die nothwendige Folge des dichten Zusammenlebens ist die Verflachung des Individualismus, die Beschränkung seiner Produkte, der persönlichen Freiheit und des Eigenthums. Wir sehen dies klar am Leben in der Grossstadt, in der Kleinstadt, im Dorfe.

Die städtische Bevölkerung bekommt mit ihren Interessen, ihren Anschauungen, Gewohnheiten und Fehlern eine ganz andere Bedeutung als früher. Das war theilweise erst möglich, nachdem die Gesetzgebung eine andere geworden war. Aber unsere ganze Gesetzgebung mit ihren ursprünglichen Zielen der Freizügigkeit, der Gewerbefreiheit und des Freihandels ist ja selbst zum grössten Theile wieder nur ein Ergebniss der geänderten Verkehrsmittel. Hier haben die Eisenbahnen auch in der Hinsicht eingegriffen, dass das Recht der Freizügigkeit erst durch sie praktischen Werth erhielt. Dem an die Scholle gefesselt gewesenen Arbeiter ist durch die Eisenbahnen, wenigstens ideell, allerdings nicht immer in der Wirklichkeit, die Möglichkeit geboten, andere Stätten aufzusuchen, wo er seine Arbeitskraft besser zu verwerthen hofft. Wir können dies an den Zügen der italienischen, böhmischen, slovakischen und polnischen Arbeiter wahrnehmen. So waren in Oesterreich von je 1 000 ortsanwesenden Personen in ihrer Aufenthaltsgemeinde heimathsberechtigt: 1869 787, 1880 697 und 1889 639. Die alte Ordnung der gewerblichen Verfassung ist vornehmlich auch hierdurch durchbrochen worden, und der Arbeitsmarkt wurde in ähnlicher Weise wie der Gütermarkt erweitert.

Nicht unerwähnt darf jedoch hier die besondere Bedeutung bleiben, welche die Eisenbahnen noch in anderer, der Konzentration einigermaassen wieder entgegenlaufender Richtung für die modernen Millionenstädte besitzen. Die Bedeutung für die grossen Bevölkerungscentren kommt den Eisenbahnen eben zu, nicht allein im Hinblicke auf die Versorgung mit den nothwendigen Mitteln des täglichen Bedarfs, die oft aus einem viele hundert Kilometer weiten Gebiete zusammengezogen werden müssen, und mit grosser Pünktlichkeit und Regelmässigkeit an Ort und Stelle zu sein haben, sondern insbesondere auch, weil die Eisenbahnen das durchaus gesunde Streben in der grossstädtischen Entwickelung unterstützen und dessen Verwirklichung überhaupt erst ermöglichen, die Arbeits- von der Wohnstätte zu trennen, und letztere heraus aus den engen Gassen und der verunreinigten Atmosphäre, dem betäubenden Lärm, der Gebundenheit und dem Gedränge in die Aussenbezirke, an die Grenzen des Landgebietes zu verlegen. Derart können selbst die armen Klassen der Bevölkerung nicht unwesentlich verbesserter Lebensbedingungen theilhaftig werden.

Und wie leicht wird auch sonst dem Anreiz zum Reisen, den die Eisenbahnen bieten, Folge gegeben. Man reist heute mit geringeren Kosten durch einen halben Erdtheil, wie früher eine Strecke von wenigen Meilen. Man reist zwar in der über-

*) Rauchberg: „Die Bevölkerung Oesterreichs".

wiegenden Zahl der Fälle geschäftshalber, aber auch um des Vergnügens willen. Der wachsende Besuch der Bäder, Sommerfrischen und Luftkurorte, die Urlaube der Beamten aller Kategorien, die früher nur in Krankheitsfällen ertheilt wurden und jetzt fast ständige Einrichtungen geworden sind, der von Jahr zu Jahr zunehmende Strom von Touristen, die sich im Gebirge, und zwar in wachsendem Maasse in den österreichischen Alpenländern Kräftigung holen, die Volks-, Lieder-, Schützen- u. a. Feste, die Ausstellungen u. dgl. m., sie alle sind mittelbar oder unmittelbar Wirkungen der Eisenbahnen, oder werden doch allein durch diese ermöglicht; sie alle sind Beweise für die Reiselust des modernen Menschen, für dessen tiefe Sehnsucht nach Loslösbarkeit vom Boden sowie Beweise für die Leichtigkeit, diese Reiselust zu befriedigen.

Damit sind jedoch die Wirkungen der Eisenbahnen in den angedeuteten Beziehungen keineswegs erschöpft.

Die Eisenbahnen, wie die modernen Verkehrsmittel überhaupt, haben das Bestreben, alle vorhandenen Produktionsquellen und Arbeitskräfte in Thätigkeit zu setzen, um Werthe zu erzeugen und in Umlauf zu bringen. Sie sind die Achse, um die sich der ganze Güteraustausch der Gesellschaft und der Cirkulationsprozess des Kapitals dreht. Im Systeme unserer Wirthschaft ringen sie nicht allein der Erde im Wege der Urproduktion geradezu die Lebensbedingungen künftiger Generationen verschwenderisch ab, sie haben zweifellos auch das Streben, die Entlohnung der Arbeit und den Werth der Urprodukte möglichst herabzudrücken. Die Verschwendung in allem ist unleugbar auch ein Grundzug unseres wirthschaftlichen und sogar unseres gesellschaftlichen Lebens, den die Eisenbahnen hervorzurufen geholfen haben. Alles lebt in Uebertreibung der Bedürfnisse ohne wahre Befriedigung. Die Lust nach Ortsveränderung, wohl zweifellos auch eine Quelle für Flüchtigkeit in der Pflichterfüllung, ist bei vielen theilweise zur krankhaften Sucht ausgeartet und greift verwirrend in das tägliche Leben der Gesellschaft ein.

So haben die Eisenbahnen wohl einerseits einen ausserordentlichen Fortschritt in den kulturellen Beziehungen der Menschen geschaffen, — einen Fortschritt, der für die civilisatorische Entwickelung der Menschheit nothwendig war — aber andererseits die Quellen aller Werthe, die Urproduktion und Arbeit im allgemeinen und vielfach doch in eine nachtheilige Stellung zu dem Antheile an den Lebensbedingungen versetzt und dazu beigetragen, das wirthschaftliche Leben überhaupt auf die Schneide drohender Katastrophen zu stellen.

Jedes Kulturmittel ist eben immer auch andererseits zugleich ein Hemmniss der Kultur. So bereitet der Telegraph vielleicht ebenso viel Missverständnisse und Verlegenheiten, als er Vortheile gewährt(?). Durch die Erfindung Gutenberg's ist die Litteratur wohl verallgemeinert, aber kaum verbessert worden. Selbst die allerältesten Erfindungen des Pfluges, des Schiffes, des Wagens, sind in gewisser Hinsicht höchst fragwürdig; sie sind auch Werkzeuge der Unterjochung, der Ausbeutung gewesen, mehr vielleicht als der Freiheit und des Glücks. Jede neue Erfindung macht die Menschen noch abhängiger. Jede Verbesserung auf der einen Seite verschlechtert anderwärts etwas. Seit der Erfindung der Papierfabrikation gibt es kaum gutes Papier mehr, seit dem Aufschwung der Chemie keine haltbare Farbe, keinen Glauben an die Echtheit des Weines; Gas und Elektrizität verderben uns Lungen und Augen u. s. f.

(Schluss folgt.)

Direkte Expresszüge und der Wiener Fremdenverkehr.

Es ist in letzterer Zeit bei verschiedenen Anlässen und namentlich auch in den Verhandlungen des niederösterreichischen Landtages darüber Klage geführt worden, dass die Expresszüge Paris-Konstantinopel, Ostende-Konstantinopel und Ostende-Triest die Interessen Wiens und Niederösterreichs dadurch schädigen, dass Wien nicht den Endpunkt, sondern nur einen Durchgangspunkt dieser Züge bildet; ferner wurde die in Vorbereitung befindliche Einführung eines direkten Zuges Petersburg-Wien-Nizza mit dem Hinweise darauf beanstandet, dass dieser Zug die Reisenden aus Russland, für welche Wien bisher gewissermaassen Umschlagsstation gewesen sei, von Wien ablenken werde; endlich wurde die beabsichtigte Einführung eines direkten Wagenverkehres von Budapest über Wien nach Köln abfällig beurtheilt, weil hierdurch angeblich der Strom der von Ungarn nach Deutschland oder ins Salzkammergut reisenden Fremden von Wien abgelenkt werde.

In einem Artikel der „Wiener Zeitung“ wird nunmehr dargethan, dass die angestrebten Maassregeln keineswegs geeignet wären, den Wiener Fremdenverkehr günstig zu beeinflussen. Mit dem Verlangen, dass die Expresszüge nur von Wien ausgehen und hier endigen sollen, kann entweder die Beseitigung der fahrplanmässigen Fortsetzung dieser Züge über Wien hinaus oder nur die Aufhebung des speziell bei diesen Zügen eingeführten direkten Wagenüberganges von und auf dem Westbahnhof gemeint sein.

Sofern die Beseitigung der fahrplanmässigen Fortsetzung der Expresszüge über Wien angestrebt werden sollte, ist zunächst zu bemerken, dass die Zahl der Durchreisenden, welche sich durch eine solche Maassregel allenfalls zu einem Aufenthalte in Wien bestimmen lassen würden, schon deshalb nur eine ganz verschwindend kleine sein könnte, weil alle drei Expresszüge (Paris-Konstantinopel, Ostende-Konstantinopel und Ostende-Triest), von denen jeder nur aus drei bis vier Wagen besteht, zusammen nur fünf Mal in der Woche über Wien hinaus weiterfahren, während auf den sechs Wiener Hauptbahnhöfen täglich über 150 aus 10 bis 15 Wagen zusammengestellte Fernzüge derart ankommen und abgehen, dass sie untereinander thunlichst prompte Anschlüsse vermitteln, wodurch auch den Reisenden der Expresszüge immer Gelegenheit gegeben ist, nach kurzem Stilllager in Wien einen dieser Fernzüge zur Weiterfahrt zu benutzen.

Sollte aber mit der besprochenen Anregung die Aufhebung des direkten Wagenüberganges bei den Expresszügen gemeint sein, so würde hierdurch den Durchreisenden nur die — dermal bei anderen Zügen bestehende — Unannehmlichkeit aufgebürdet werden, in Wien bei der Ankunft das Gepäck beziehen, dann mittelst Wagen von einem Bahnhofe zum anderen fahren, bei der Weiterfahrt wieder eine Fahrkarte lösen und das Gepäck neu aufgeben zu müssen. Dass sich aber auch bei Aufhebung des Wagenüberganges diejenigen Reisenden, welche sich in Wien nicht aufhalten wollen, von der sofortigen Weiterfahrt nicht abhalten lassen würden, kann nach den Erfahrungen, welche bei den vielen dermalen ohne Wagenübergang verkehrenden Zügen gemacht werden, als feststehend gelten.

Sowohl die fahrplanmässige Unterbrechung der Fahrt der Expresszüge als auch die Aufhebung des direkten Wagenüberganges bei diesen Zügen müsste somit zunächst nur das Reisen über Wien erschweren, vertheuern und überhaupt unangenehm gestalten, ohne dass hierdurch der mittelbar angestrebte Zweck des längeren Verweilens der Reisenden in Wien erreicht würde. Ja, es würden sogar hierdurch in weiterer Folge die Errungenschaften der durchgehenden Expresszüge verloren gehen, welche darin liegen, dass durch diese Züge die Reiseroute über Wien beliebt geworden, ihr der Vorzug vor Konkurrenzrouten gesichert, ja sie überhaupt erst so recht zu einer Weltreiseroute geworden ist.

Was den beanstandeten Zug Petersburg-Wien-Nizza betrifft, so liegt seiner Einführung die Absicht zu Grunde, die Fahrtdauer von Russland an die Riviera gegenüber den dermal günstigen Verbindungen über Berlin-München und über Berlin-

Frankfurt-Basel abzukürzen, der neue Zug wird aber zugleich auch die Verbindung zwischen Russland und Wien gegen jetzt wesentlich verbessern. Daraus ergibt sich aber unzweifelhaft, dass Wien durch diesen geplanten Zug nicht nur nichts verlieren, sondern lediglich gewinnen kann, indem der bestehende russische Verkehr mit Wien eine Erleichterung erfahren und überdies noch ein neuer, gegenwärtig über Deutschland sich bewegender Verkehr von und nach Russland über Wien herangezogen werden wird.

Die ebenfalls beanstandete Einführung direkter Wagen zwischen Budapest und Köln wird sich darauf beschränken, dass täglich bei je einem bestimmten Zuge in jeder Richtung ein Wagen, welcher jetzt zwischen Wien und Köln verkehrt, von und nach Budapest rollen wird. Auf den Fremdenverkehr wird diese Einrichtung, aus dem schon früher rücksichtlich des direkten Wagenlaufes angegebenen Grunde, ganz ohne Einfluss bleiben, und es ist somit die ausgesprochene Befürchtung, es werde dadurch „der Strom der von Ungarn nach Deutschland oder ins Salzkammergut reisenden Fremden von Wien abgelenkt werden", vollständig unbegründet.

Rücksichtlich des Verkehrs zwischen Ungarn und Deutschland und dem Salzkammergut muss übrigens erwähnt werden, dass dieser Verkehr sich so wie auch der Verkehr zwischen Ungarn einerseits und Kärnten und Tirol andererseits jetzt zum grossen Theile überhaupt nicht über Wien bewegt. Der ungarisch-deutsche Verkehr benutzt vielmehr gegenwärtig vorwiegend die Route über Sillein-Oderberg (Breslau, Berlin, Hamburg) und über Pragerhof-Franzensfeste (München usw.), während der ungarische Verkehr mit dem Salzkammergut, mit Kärnten und Tirol sich über die Routen über Fehring-Graz und Pragerhof-Pusterthal ausgiebig abwickelt, welche Thatsache auf die unbedingte Nothwendigkeit hinweist, die Konkurrenz der Wiener Route zu stärken, also zunächst prompte Anschlüsse in Wien zu unterhalten und den direkten Wagenverkehr möglichst zu erweitern.

Ein gewisser Theil der Durchreisenden unterbricht gern die Fahrt in Wien; je grösser die Zahl der Durchreisenden ist, desto mehr Fahrtunterbrechungen werden sich für Wien naturgemäss ergeben, ein Zwang zur Fahrtunterbrechung würde aber den Durchgangsverkehr ausserordentlich schwächen, von dem aus die Alimentirung des Fremdenverkehres erfolgen soll.

In anderen und insbesondere in deutschen Städten, welche die Hebung des Fremdenverkehres ebenso wünschen wie Wien, wird der Durchgangsverkehr bestens gepflegt. Auch in Budapest bestehen direkte Zuganschlüsse von und nach allen Richtungen und wo thunlich, gehen auch die nach Budapest kommenden Wagen von dort direkt weiter.

Wohin käme man auch mit dem Reiseverkehr, wenn dem nicht so wäre und wenn den Reisenden in allen grossen Städten längere Aufenthalte aufgenöthigt würden?

Wien hat keinen Grund, sich darüber zu beklagen, dass die Bahnen der Entwickelung des Fremdenverkehres nicht volle Sorgfalt widmen. In den letzten zehn Jahren von 1888 bis 1897 hat sich der Fremdenverkehr Wiens von 238 170 auf 363 691 Personen, das ist um 52 % gehoben, und dazu haben die Eisenbahnen unzweifelhaft das Meiste beigetragen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung des Hauptbahnhofes Dresden-Altstadt. Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Inbetriebnahme des gesammten Hauptbahnhofes Dresden-Altstadt für Personen- und Gepäckverkehr wird am 16. April d. J. erfolgen. Vom 16. bis 30. April d. J. verkehren sämmtliche Züge noch nach dem Winterfahrplane.

Schliessung von Güternebenstellen. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zur Station Stettin gehörige Eisenbahngüternebenstelle Züllchow ist mit Ende des Monats März d. J. geschlossen worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien-Salzburg gelegenen Station „Weidlingau-Hadersdorf" wird, vom 1. Mai 1898 an, in Hadersdorf-Weidlingau und die bisherige Bezeichnung der an der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station „Triestinghof" vom gleichen Tage an in Berndorf-Fabrik abgeändert.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Laun-Stadt der Lokalbahn Postelberg-Laun ist am 1. April d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Temesvár-Lippa-Radnaer Lokalbahn gelegene Station Charlottenburg, welche bisher nur eine für Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgutverkehr (ohne Verrechnung) eingerichtete Halte- und Verladestelle war, ist am 15. März d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere, sowie auch derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Station weder auf- noch abgegeben werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 903 vom 24. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Vereinsbetriebsreglements (abgesandt am 30. März d. J.).

Nr. 929 vom 26. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. März d. J.).

Nr. 930 vom 26. März d. J. an die Verwaltungen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen und die k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin, betreffend Neuwahl einer Verwaltung in den Personenausschuss (abgesandt am 30. März d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Bezüglich des **Eisenbahnsignalwesens** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zwei Erlasse herausgegeben, welche sich mit den Hornsignalen und den elektrischen Rückmeldern beschäftigen. In Bezug auf das erstere wünscht der Minister alsbald Bericht darüber, ob es sich empfiehlt, die Hornsignale neben den mit elektrischen Läutewerken zu gebenden Signalen allgemein einzuführen oder sie, wie bisher, auf einzelne Strecken zu beschränken. Auch sollen sich die Eisenbahndirektionen darüber gutachtlich äussern, ob bei allgemeiner Einführung nur die Bahnwärter oder auch die Weichensteller und Blockwärter mit Signalhörnern auszurüsten sein würden. Bezüglich der elektrischen Rückmelder soll angegeben werden, ob und in welchem Umfange Vorrichtungen in Benutzung sind, welche dem Stationsbeamten ein Bild von der Stellung der Signalarme an fernstehenden Masten geben, ferner ob die Rückmelder den an sie zu stellenden Anforderungen entsprechen, wie sie angeordnet sind und wie es verhütet wird, dass bei Störung in der Leitung unrichtige Signalbilder entstehen.

— Bei der dritten **Berathung des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause** kam der Abg. Nadbyl auf die Müngstener Brücke zu sprechen, nannte sie ein technisches Kunstwerk ersten Ranges und knüpfte daran folgenden Vorschlag: „Solche Kunstwerke sind meiner Meinung nach geeignet, dem Abgeordneten, der über die Bewilligung von Mitteln zur Erbauung von Eisenbahnbrücken zu bestimmen hat, das grösste Interesse einzuflössen, und ihn zu befriedigen, wenn er in der Lage ist, sie sich anzusehen. Das ist aber meiner Meinung nach von der Eisenbahnverwaltung nicht in genügender Weise gefördert worden. Ich glaube, wenn ein derartiges Werk, wie die Müngstener Brücke von allen Abgeordneten in Augenschein genommen würde, so würden sie mit der preussischen Eisenbahnverwaltung viel zufriedener sein, als sie es vielfach jetzt sind, und es würde manchmal eine grössere Anerkennung der Eisenbahnverwaltung ausgesprochen werden, als das bisher geschehen ist. Ich möchte deshalb den Herrn Minister im allgemeinen ersuchen, wenn er wieder einmal ein solches schönes Bauwerk errichtet, und das eröffnet wird, dass da den Abgeordneten Gelegenheit gegeben würde, sich von seiner Trefflichkeit zu überzeugen, es zu bewundern und dem Herrn Minister dann dankbar dafür zu sein." Auf diese Anregung ging der Abg. v. Eynern ein und versicherte, dass die Abgeordneten in seinem Wahlkreise willkommen sein würden, setzte indessen voraus, dass

diese lange Fahrt nicht auf Staatskosten gemacht werde. Darüber, meinte er, würde sonst der Finanzminister mitzusprechen haben, und wir würden nach seiner Zustimmung einen neuen Etat als Vergnügungsetat für das Abgeordnetenhaus und das Herrenhaus in unseren allgemeinen Etat einzustellen haben. Das Haus nahm diese Bemerkungen mit Heiterkeit auf.

— Der Abg. Gothein hat im preussischen Abgeordnetenhause zu der dritten Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung folgenden Antrag eingebracht: „Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: die königliche Staatsregierung zu ersuchen, die **Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten** einheitlich auf 10 Tage festzusetzen."

— Der Gesellschaftsausschuss der **Lübeck - Büchener Eisenbahn** hat am 29. März d. J. beschlossen, bei Gewährung eines ausserordentlichen Zuschusses von 200 000 ℳ zur Beamtenpensionskasse und einer Rücklage von 403 797 ℳ in den Erneuerungs- und Reservefonds die Dividende der Aktien für das Jahr 1897 — vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung — auf 7 % festzusetzen.

— Zum Geburtstage und dem Jubiläum Sr. Majestät des Königs Albert von Sachsen am 23. April werden die beiden sächsischen Kompagnien (7. und 8.) des **Eisenbahnregiments Nr II.** nach Dresden fahren, um an der Parade theilzunehmen. Die 8. Kompagnie wird von Berlin aus mit der Bahn unmittelbar nach Dresden befördert werden, die 7. dagegen rückt bereits am 12. April nach Zeithain aus, um während einer sechstägigen Uebung eine Vollbahn von Zeithain nach Riesa zu bauen. Vom Uebungsgelände geht sie zur Parade nach Dresden.

— Der **Sachsengängertransport** geht gegenwärtig in grossem Umfange vor sich. Allein auf dem Bahnhof in Halle a/S. sind, wie das „Volksblatt" mittheilt, am 22. März 34 Wagen mit Arbeitern aus Schlesien eingetroffen.

— Unter jenen fremden Reisenden, welche die deutschen Eisenbahnen bevölkern, dürften den tschechischen, polnischen, russischen usw. die **italienischen Arbeiter** an Zahl voranstehen. Nach dem „Ann. statistico Aoliano" ist die zeitweilige Auswanderung, die in der italienischen Statistik von der dauernden streng geschieden wird, schon seit Jahren eine sehr erhebliche, sie richtet sich im grossen und ganzen nach der Nachfrage, belief sich im Jahre 1876 auf 89 000 Personen, sank im Jahre 1886 auf 83 000 und war im Jahre 1896 auf nahezu 124 000 Personen gestiegen. Beiläufig befanden sich darunter 12 150 Frauen und 10 748 Kinder unter 14 Jahren. Es lässt sich nicht genau bestimmen, wie viel dieser zeitweiligen italienischen Auswanderer nach Deutschland kommen, um hier unter erheblich günstigeren Bedingungen als in der Heimath, d. h. zu höherem Lohn Arbeit zu suchen. Nach der Volkszählung vom 2. Dezember 1895 befanden sich damals in Deutschland 22 693 Italiener, indessen dürfte mit Rücksicht darauf, dass die Italiener zum grösseren Theile mit Stein- und Erdarbeiten und in Ziegeleien beschäftigt sind, die Zahl der fremden Arbeiter im Sommer erheblich grösser sein.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath Röttger, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Münster i/W., ist zum Oberregierungsrath und der Regierungs- und Baurath Pilger, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz, zum Oberbaurath mit dem Range der Oberregierungsräthe ernannt worden.

Oesterreich - Ungarn.

— **Eisenbahngesetzvorlagen.** Der österreichische Eisenbahnminister hat in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses mehrere Gesetzvorlagen wegen Baues neuer Eisenbahnlinien eingebracht. Die wichtigsten derselben betreffen den Bau der zum grösseren Theile im Okkupationsgebiete (Hercegovina) und zum kleineren Theile in Dalmatien gelegenen schmalspurigen Eisenbahn von Gabela in die Bocche di Cattaro mit Abzweigungen nach Trebinje und Gravosa (Ragusa).

Durch den Bau der an das bosnisch - hercegovinische Eisenbahnnetz anschliessenden Hauptlinie erhalten der südöstliche Theil der Hercegovina und das südliche Dalmatien eine vom strategischen Standpunkt wichtige und lange angestrebte Verbindung mit dem österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetz, während diese Gebiete bisher nur vom Meer aus zugänglich waren. Ausserdem ist es in administrativer und politischer Beziehung für die bosnisch - hercegovinische Landesverwaltung unzweifelhaft von grossem Werthe, wenn eine Bahnlinie von den beiden Hauptstädten des Landes — Sarajevo und Mostar — bis Trebinje, sonach hart an die montenegrinische Grenze geführt wird, indem trotz des vorzüglichen Zustandes des dermaligen Strassennetzes dieses letztere zur administrativen Beherrschung dieser sehr schwierigen Grenzgebiete nicht vollständig genügen kann. Dagegen sind die wirthschaftlichen und Produktionsverhältnisse der von der projektirten Bahnlinie berührten Landestheile der Hercegovina derzeit allerdings noch wenig entwickelt und nur zum Theile einer grösseren Entwickelung fähig. Gleichwohl ist aber zu erhoffen, dass durch die neue Verbindung mit dem Meere, namentlich im Hinblicke auf die günstige Lage des nunmehr dem Hinterlande erschlossenen Hafenplatzes Gravosa (Ragusa) die Ausfuhr der Bodenerzeugnisse der Okkupationsländer, worunter in erster Linie Bau- und Werkholz, Erze und Kohle zu rechnen sind, wesentlich gehoben, die Einfuhr der nothwendigen Konsumtionsartikel erheblich erleichtert und der allgemeine Verkehr sohin in solchem Maasse gefördert werden wird, dass die Betriebsergebnisse der fraglichen Bahnlinie schon in näherer Zukunft ein angemessenes Reinerträgniss ausweisen dürften.

Was den auf dalmatinischem Gebiet gelegenen Theil der neuen Linie betrifft, so wird durch denselben das fruchtbarste Gebiet Süddalmatiens, das sogenannte Canalithal, welches Wein, Oel und Chrysanthemumblüthen in bedeutenden Mengen erzeugt und in diesen Artikeln bereits gegenwärtig einen lebhaften Ausfuhrhandel betreibt, dem allgemeinen Verkehre näher gerückt.

Nach Maassgabe der bisher gepflogenen Studien über die Trasseführung der fraglichen Eisenbahn soll die von der Station Gabela der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn Mostar-Metkovic abzweigende Hauptlinie über Utovi, Cavas, Hum (von hier geht die Zweigbahn nach Trebinje) und Uskoplje (von hier beginnt die Abzweigung nach Gravosa) bei Glavska auf das dalmatiner Gebiet gelangen und sich sodann in südöstlicher Richtung auf dem hoch über dem Canalithale gelegenen Karstplateau durch den Sattel Smrkovo Korito gegen die Ortschaft Michanici bewegen. Indem sich die Trasse von dort an dem gegen das genannte Thal abfallenden Steilhange mit einem Maximalgefälle von 25 ‰ in einer ausgedehnten Schleife zum Orte Zvekovica entwickelt, gelangt sie zur Thalsohle, durchzieht sodann längs der von Ragusa in die Bocche di Cattaro führenden Strasse das fruchtbare Canalithal nahezu in seiner ganzen Ausdehnung und erreicht, über Gruda, dem Hauptorte des Thales, mässig ansteigend, die dalmatinisch-hercegovinische Landesgrenze am Sattel Na Gumanac.

Nachdem die Trasse sodann an den Thalhängen der Sutorina in einer beiläufigen Ausdehnung von 8 km hercegovinisches Territorium durchzogen hat, übersetzt sie an der Bucht von Topla zum zweiten Male die dalmatiner Grenze und erreicht, dem Meeresufer der Bocche di Cattaro entlang führend, unterhalb Castelnuovo ihren Endpunkt an der Bucht von Meljine.

Die Länge der Hauptlinie von Gabela über Hum und Uskoplje bis zur dalmatiner Grenze bei Glavska beträgt 104,33 km, jene der Strecke in der „Sutorina" 8 km, der Flügel von Hum nach Trebinje hat eine Länge von 15,60 km und der Flügel von Uskoplje nach der Landesgrenze gegen Gravosa eine solche von 2,50 km. Die Gesammtlänge beträgt somit 130,43 km.

Die dalmatinischen Theilstrecken der Hauptlinie haben eine Länge von zusammen etwa 44 km, die Theilstrecke der Abzweigung nach Gravosa (Ragusa) von der Grenze bis zur Endstation eine solche von etwa 12 km.

Was den im Okkupationsgebiet gelegenen Haupttheil der neuen Strecken anbelangt, welche gleich den bosnisch-hercegovinischen Bahnen eine Spurweite von 0,76 m erhalten werden, so soll zur Bestreitung der Baukosten seitens der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung ein in 60 Jahren zu amortisirendes Darlehen von 11 000 000 fl. aufgenommen werden.

Die zur Bestreitung der Zinsen und Amortisationsraten für das gedachte Darlehen, sowie die zur Deckung des eventuellen Betriebsdefizits in den ersten Jahren des Betriebes erforderliche Summe soll bis zum Gesammthöchstbetrage von 800 000 fl. jährlich, vom Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn an gerechnet, durch längstens 10 aufeinanderfolgende Jahre an Bosnien-Hercegovina aus den jährlich rückfliessenden Zinsen der Aktiven der bestandenen Centralfinanzen vorgestreckt werden, wogegen nach Ablauf von 10 Jahren die Landeseinnahmen Bosniens und der Hercegovina für die Amortisation und Verzinsung des Darlehens aufzukommen haben. Die Verzinsung und Amortisation der aus den gemeinsamen Aktiven vorzustreckenden Beträge hat in der Weise zu erfolgen, dass die Zinsen aus den Landeseinnahmen Bosniens und der Hercegovina jährlich zu bestreiten sind, als Amortisationsraten aber die reinen Betriebsüberschüsse der neuen Bahn zu dienen haben.

Durch die übereinstimmend in Oesterreich und Ungarn eingebrachten Gesetzvorlagen sollen nur die beiderseitigen Regierungen ermächtigt werden, zur Bedeckung der Baukosten unter vorstehenden Modalitäten ihre Zustimmung zu ertheilen. Die Baukosten von etwa 3 000 000 fl. für die dalmatinische Strecke sollen nach der diesfalls im österreichischen Abgeordnetenhause eingebrachten Vorlage im österreichischen In-

vestitionspräliminare angesprochen werden. Für 1898 sind 500 000 fl. zu diesem Zwecke eingestellt

Mit dem Ausbau der neuen Bahn wird das Netz der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen über 800 km umfassen. Die Hauptlinien sind Bosnisch-Brod-Sarajevo, Sarajevo-Mostar-Metkovic, Doboj-Simin Han, Lasva-Travnik-Bugojno und Jajce. Ausserdem sind noch verschiedene Industriebahnen, die Sarajevoer Stadtbahn (4,9 km) usw. im Betrieb. Ganz unabhängig von dem Netze und der Verwaltung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen ist die normalspurige 105 km lange strategische Bahn Banjaluka-Doberlin. Dieselbe steht unter der Leitung des gemeinsamen Kriegsministeriums, während die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen ihre eigene Direktion haben.

Die weiteren Gesetzvorlagen betreffen den Bau der normalspurigen Eisenbahnen Przeworsk-Rozwadow (etwa 75 km), Lemberg-Sambor-ungarische Grenze (etwa 159—166 km), Linz-Urfahr (2,12 km) und Freudenthal-Klein-Mohrau (17 km). Die sämmtlichen Linien sollen vom Staate gebaut und in Staatsbetrieb übernommen werden.

Die erstgenannte, durch das untere Santhal führende Bahn würde, abgesehen von gesammtstaatlichen Interessen, auch eine nicht zu unterschätzende wirthschaftliche Bedeutung besitzen, nachdem die ökonomische Entwickelung des unteren Santhales, welches stellenweise zu den produktivsten Landstrichen Galiziens zählt, lediglich durch den Mangel entsprechender Verkehrsmittel bisher ungünstig beeinflusst worden ist.

Die zweitgenannte Bahnverbindung, welche sichergestellt werden soll, das ist die projektirte Eisenbahn von Lemberg über Sambor zur galizisch-ungarischen Grenze in der Richtung gegen Nagy-Berezna, bildet die auf österreichischem Gebiete gelegene Theilstrecke einer neuen Verbindung des ungarischen Eisenbahnnetzes mit dem galizischen, deren Herstellung aus Gründen gesammtstaatlicher Natur unabweislich erscheint. Abgesehen von diesem Zwecke wird es eine weitere Aufgabe dieser neuen Karpathenbahn sein, die von ihr durchzogenen, bisher mangels entprechender Verkehrsmittel wirthschaftlich wenig entwickelten Landestheile dem Verkehre zu erschliessen. Was die Produktionsverhältnisse des Attraktionsgebietes anlangt, so kommt zunächst die Forstwirthschaft sowie die Viehzucht in Betracht.

Der Bau der Linie Linz-Urfahr bezweckt den Anschluss der Staatsbahnen in Linz an die am jenseitigen Donauufer gelegene Station Urfahr der Mühlkreisbahn. Der Anschluss der Mühlkreisbahn an die Staatsbahnen in der Station Linz erscheint in hohem Maasse geeignet, einerseits zur wirthschaftlichen Entwickelung des in seinen Erwerbsverhältnissen merklich zurückgehenden Mühlviertels, andererseits zum Aufschwunge des in Linz neu angelegten Donauumschlagplatzes und zahlreicher, theils bestehender, theils zu errichtender industriellen Etablissements wirksam beizutragen. Auch lässt der projektirte Gleiseanschluss schon infolge der billigeren und schnelleren Frachtüberstellung von der Station Urfahr zum Staatsbahnhofe Linz, welche bisher im Wege des Achstransportes erfolgen musste, eine Steigerung des Verkehrs und damit auch eine Erhöhung des Erträgnisses der Mühlkreisbahn erwarten, und wird derselbe diesem Unternehmen insofern einen nicht zu unterschätzenden Vortheil zuwenden, als durch die unmittelbare Verbindung mit dem Donauumschlagplatze die Möglichkeit geschaffen wird, Urfahr und die Stationen der Mühlkreisbahn in den internationalen Verbandsverkehr einzubeziehen.

Der Bau der Linie von Freudenthal nach Klein-Mohrau bezweckt die schon lange angestrebte Einbeziehung der westlich von Freudenthal an der mährisch-schlesischen Grenze gelegenen Industriegebiete in das Eisenbahnnetz, um der, wenn auch noch immer ansehnlichen, so doch stark im Niedergange begriffenen Industrie dieses dichtbevölkerten Gebietes (Spinnerei, Weberei usw.) den Mitbewerb durch Hebung der allgemeinen wirthschaftlichen Vorbedingungen, unter denen die Herstellung geeigneter Verkehrsmittel obenan steht, zu erleichtern.

Die Baukosten der geplanten Linien (ausschliesslich der mit 9 700 000 fl. bezifferten, den okkupirten Provinzen zur Last fallenden Kosten des hercegovinischen Theils der Linien in die Bocche) werden in den Regierungsvorlagen wie folgt veranschlagt:

Przeworsk-Rozwadow mit	5 170 000 fl.
Lemberg-Sambor-ungarische Grenze mit	18 500 000 „
Gabela in die Bocche di Cattaro:	
österreichischer Theil mit	3 000 000 „
Linz-Urfahr mit	1 070 000 „
Freudenthal-Klein-Mohrau mit	720 000 „
Zusammen . . .	28 460 000 fl.

Diese Kosten vertheilen sich bis zum Jahre 1901, dem Zeitpunkte, bis zu welchem die letzte dieser Bahnen, nämlich die Linie von Lemberg zur ungarischen Landesgrenze vollendet sein wird. Der Staat, welcher, wie an früherer Stelle erwähnt, die Kosten trägt, erhält zu denselben verschiedene Interessentenbeiträge à fonds perdu. So gewährt das Land Galizien einen Beitrag von 250 000 fl. zu der Linie Przeworsk-Rozwadow. Desgleichen erhält die Regierung zur Herstellung der Linie Linz-Urfahr mit der im Zuge derselben liegenden neuen Donaubrücke einen Beitrag vom Lande Oberösterreich von 50 000 fl., der Stadt Linz von 250 000 fl., der Linzer Sparkasse von 30 000 fl., der Mühlkreisbahn von 100 000 fl., zusammen 430 000 fl. Zu den Kosten der Linie Freudenthal-Klein-Mohrau leistet der schlesische Landtag einen Beitrag von 100 000 fl. Ausserdem haben die durch diesen Bahnbau berührten Gemeinden, Industriellen und sonstigen Privatinteressenten nicht rückzahlbare Beiträge in der Gesammthöhe von 101 000 fl. in rechtsverbindlicher Weise zugesichert.

— Im **österreichischen Abgeordnetenhause** wurden **Anträge** eingebracht, betreffend die Verstaatlichung der Wien-Aspangbahn, und Fortsetzung derselben nach Hartberg, ferner wegen Erlassung eines neuen Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Tramwayunternehmungen.

Interpellationen wurden an den Eisenbahnminister gerichtet, ob derselbe geneigt sei, so rasch als möglich die Schädigung vieler Gemeinden an den Staatsbahnen durch den zu hohen Fahrtarif für den Nahverkehr durch Einführung der Halbzonen von 15 und 25 km und der ihnen entsprechenden billigeren Preise zu beseitigen, ferner, ob derselbe dahin wirken wolle, dass die Erweiterung der Bahnhofsanlage der Südbahn in Bruck an der Mur schleunigst durchgeführt werde.

— Bei der vor kurzem in Prag abgehaltenen Industrieenquete wurden mehrfache Beschwerden gegen die **Tarifpolitik der österreichischen Eisenbahnen und Schifffahrtgesellschaften** erhoben. Das österreichische Tarifsystem wurde vor allem als höchst komplizirt und unübersichtlich bezeichnet, eine Orientirung in dem Labyrinth der Ausnahmetarife und Refaktien sei schwer möglich, und doch sei die Komplizirtheit der Tarife durchaus nicht eine Bürgschaft für eine geeignete Individualisirung. Die Tarife für den Bezug von Rohstoffen aus den ferner gelegenen Produktionsorten und dem Auslande seien zu hoch; dagegen werden, wie von einzelnen Experten behauptet wurde, die Importtarife oft so erstellt, dass das ausländische Produkt zu den inländischen Konsumtionsgebieten billiger transportirt werde, als das Erzeugniss abgelegener österreichischer Fabriken, während für den Export auf tarifarischem Gebiete zu wenig geschehe. Ein Experte aus der Textilbranche versicherte, dass die Tarifirung in der Wollindustrie den ganzen Export hemme. Dazu komme, dass auch die Frachtsätze für Kohle sehr hoch seien und man für die Kohle doppelt so viel Fracht bezahlen müsse, als die Kohle koste. Ein anderer Experte führte gleichfalls Beschwerde über die unverhältnimässige Höhe der Kohlentarife, welche sich bei Herstellung leistungsfähiger Wasserstrassen bedeutend billiger stellen müssten. Mehrere Experten bemängelten auch die Tarife und die ganze Manipulation des österr. Lloyd. Die Lloydtarife wurden als hoch und unzweckmässig bezeichnet; mehr noch als über die Tarife wurde darüber geklagt, dass der Lloyd nicht immer den nöthigen Schiffsraum zur Verfügung habe, die Waaren aus diesem Grunde oft lange Zeit auf den Umschlagplätzen liegen lassen müsse, dass sich die Abwickelung des Verkehrs überhaupt sehr schleppend gestalte. Hierdurch werden die Vortheile, welche die günstige Lage Triests für den Handel nach Asien und der Levante biete, paralysirt, und so komme es, dass die böhmische Industrie trotz aller guten Gesinnungen für Triest ihre Produkte nach Indien und Asien über Hamburg befördern müsse, weil sie auf dieser Route trotz der weit grösseren Wegdistanz erheblich billiger und rascher zum Ziele gelange. Auch über die Zollbehörden wurde Klage geführt. Abgesehen von der bedeutenden Höhe der Zollpositionen in einzelnen Artikeln, welche die Industrie nothwendigerweise aus dem Auslande beziehen müsse, sei namentlich das Zollverfahren namentlich bei Maschinen, die oft nur zur Ausbesserung ins Ausland geschickt werden müssen, sehr lästig.

— **Elektrische Kleinbahn vom Bahnhofe in Tetschen zum Bahnhofe in Bodenbach und nach Ullgersdorf.** Auf Grund des Ergebnisses der am 4. Januar durchgeführten Trassenrevision bezüglich der mit 1 m Spurweite auszuführenden, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn mit Strassenbenutzung vom Bahnhofe in Tetschen zum Bahnhofe in Bodenbach und von hier nach Ullgersdorf hat das Eisenbahnministerium dem seitens der betheiligten Gemeindevertretungen erhobenen Einspruche gegen die geplante Mitbenutzung von Gemeindestrassen stattgegeben. Dem Konzessionswerber bleibt es anheimgestellt, nachträglich die Zustimmung der betheiligten Gemeinden zu erwirken oder das Projekt dementsprechend abzuändern.

— Die Betriebseinnahmen der **Wiener Tramwaygesellschaft** betrugen im Jahre 1897 5 710 000 fl. (+ 350 000 fl.), die Be-

triebsauslagen 4 310 000 fl. (+ 600 000 fl.) Es ergibt sich hieraus für 1897 gegen 1896 ein Abgang von 250 000 fl. Die Einnahmen des Jahres 1897 sind trotz des Ausfalles während der Pfingsttage im Juni gegenüber jenen des Jahres 1896 nicht unwesentlich (um 6,55 %) gestiegen, diese Steigerung hielt aber nicht Stand gegenüber der weitaus grösseren Steigerung (16,39 %) der Betriebsauslagen. Diese letztere Steigerung ist zum Theile auf die vermehrten Fahrtleistungen, zum Theile aber auf die seit dem zweiten Halbjahre 1897 eingetretene Erhöhung nahezu aller Löhne zurückzuführen, was um so mehr ins Gewicht fallen musste, als gleichzeitig auch die Arbeitszeit der Bediensteten herabgesetzt wurde. Mit Ende des Jahres standen 3 813 Beamte und Bedienstete im Dienste der Gesellschaft und ergibt das Jahr 1897 eine Zunahme von 936 Personen = 32,5 %. Nachdem neue Linien im Laufe des Jahres 1897 nicht in Betrieb gesetzt wurden, findet diese grosse Vermehrung der Anzahl der Bediensteten ihre Begründung nur in der mehr als 16 % Erhöhung der Fahrtleistung und in der Herabsetzung der täglichen Arbeitszeit der Bediensteten. Es wurden im Jahre 1897 für einzelne Fahrten 61 131 241 Fahrkarten ausgegeben, ferner 8 237 Wochenkarten, 12 392 Monatskarten und 1 831 Halbjahrskarten. Es entfallen auf 1 Wagenkm im Jahresdurchschnitt 33,45 kr. Einnahme und 3,75 Fahrkarten gegen 36,64 kr. Einnahme und 4,41 Fahrkarten im Vorjahre.

— **Eistransporte vom Csorbasee** Da der Winter äusserst mild war, hat sich in den grossen Städten Deutschlands und Oesterreichs ein bedeutender Mangel an Eis eingestellt, so dass dasselbe aus dem Hochgebirge usw. bezogen werden muss. Auch aus dem Csorbasee, welcher 1 387 m über dem Meeresspiegel liegt, wird Eis in grossen Mengen verfrachtet, welches mit der Zahnradbahn von der Station Csorbasee nach der Station Csorba der Kaschau-Oderberger Bahn expedirt wird. Die Eistransporte gehen nach Wien, Oesterreichisch-Schlesien und Deutschland, namentlich nach den Städten Breslau, Ratibor, Kosel usw. und wurden von der Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn durch Gewährung von Tarifermässigungen, durch die Inbetriebsetzung der sonst nur im Sommer eröffneten Csorbaseezahnradbahn und durch die schnelle Beförderung der Eistransporte auf der Hauptlinie wesentlich gefördert. Wie kompakt das Eis aus dem Csorbasee ist, erhellt daraus, dass ein Wagen desselben, welcher am 21. März von der Station Csorba mit 100 dz abrollte, nach zweitägigem Transporte am 23. März in Breslau mit 95 dz anlangte, somit während des Transports nur 5 dz an Gewicht verloren hat.

Vereins-Ausland.

— Ueber die **schweizerischen Bergbahnen** fällt ein Engländer in der Zeitschrift „The Queen“ folgendes absprechende Urtheil: „Die Monte-Generosobahn soll, wie ich höre, weit davon entfernt sein, zu rentiren. Die Rothhornbahn ist bald nach der Eröffnung verkracht und wird ebenfalls nie etwas abwerfen. Nicht mehr als sechs von den etwa 30 bereits erstellten Touristenbahnen bringen ihre Kosten ein, und doch werden immer wieder neue in Angriff genommen. Gäbe es eine zweite Schweiz, wir würden uns weniger über diese Thatsachen aufhalten, aber es gibt keine zweite. Tirol wird nie sein, was die Schweiz ist. Seine Schönheiten sind nicht so leicht zugänglich und die Berge und Seen nicht so vollkommen vereint wie in der Schweiz. Das Salzkammergut ist zu weit entfernt, Norwegen kann nur zu Wasser erreicht werden und dann nur auf grossen Umwegen, über Calais, Hamburg, Kopenhagen und Malmö und zudem ist der Sommer dort zu kurz. Es gibt nur eine Schweiz und die Schweizer sind mit ihrem verwerflichen System der Ausbeutung durch Bahnen, denen sie alles Schöne opfern, auf dem besten Wege, ihr Land in eine Earls Court-Clapham-Junction-Worlds Fair-Variety-Show in grossem Maassstabe umzuwandeln. Denken etwa die Schweizer, die Engländer und anderen Reisenden besserer Klasse seien davon sehr erbaut? Der Rückgang des Fremdenverkehrs während des letzten Jahres hat bewiesen, dass sie es nicht sind. Die zwar kühne, aber unerhörte Verwüstung der „Jungfrau“, des schönsten aller Schweizerberge, wird jedoch nie verziehen werden. Die Jungfraubahn wird nie etwas abwerfen können und ich für mein Theil bin froh, dass sie es nicht kann.“

Wenn das keine Uebertreibungen sind, dann gibt es überhaupt keine. Man weiss nicht, welcher Behauptung man den Vorzug geben soll — derjenigen von der „Verwüstung der Jungfrau“, oder der, dass die Schweizer „ihren Bahnen alles Schöne opfern“.

— Nach einer Berner Zuschrift der „Pol. Korr.“ bestätigt es sich, dass Deutschland und Italien einen Meinungsaustausch über die Wahrung ihrer Rechte bezüglich der **Verwaltung der Gotthardbahn** aus Anlass der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz pflegen. In der Schweiz ist man der Ansicht, dass Deutschland und Italien kein anderes Recht besitzen, als einen Antheil auf den 7 % übersteigenden Gewinn der Gotthardbahn zu beziehen, und will den beiden Mächten den Vorschlag machen, dass die Schweiz entweder eine eigene Buchhaltung für die Gotthardbahn führe und nach den Ergebnissen der Verrechnung an Deutschland und Italien den auf sie entfallenden Antheil des 7 % übersteigenden Gewinnes herauszahle, oder ihnen dieses Antheilsrecht mittelst einer Pauschalsumme abkaufe.

— Die Kantonalbanken von Bern, Lausanne, Zürich und Neuenburg haben sich verpflichtet, für den **Simplondurchstich** 60 000 000 Frcs. Obligationskapital zu 3,5 % al pari zu beschaffen. Der Bundesrath stellte bei der Bundesversammlung den Antrag, die Eidgenossenschaft wolle die Garantie für Verzinsung und Rückzahlung dieses Kapitals übernehmen; der Garantiebeschluss würde in Kraft treten, nachdem der Bundesrath den Finanzausweis und die technischen Vorlagen für den Simplondurchstich genehmigt hat.

— In Bozen ist am 30. März d. J. eine aus Mitgliedern der betheiligten Bahnverwaltungen bestehende Konferenz zusammengetreten, um über die **Weiterführung des Nord-Süd-Expresszuges nach Brindisi** zu berathen. Nachdem die Verwaltung der italienischen Bahnen in anerkennenswerther Weise ihren früheren ablehnenden Standpunkt aufgegeben und der bereits in Kraft getretenen Fortführung des Zuges von Verona nach Venedig und Mailand zugestimmt hat, besteht begründete Hoffnung, dass man zu einem in betreff des allgemeinen Durchgangsverkehrs Berlin-Brindisi dringend zu wünschenden Ergebniss gelangen wird.

— Der schwedische Reichstag berieth am 31. v. Mts. die Regierungsvorlage, betreffend den Bau einer **Eisenbahn von Gellivara nach der norwegischen Grenze.** Der Staatsminister Boström sowie der Minister des Innern Krusenstjerna erklärten, sie würden, wenn die Vorlage nicht zur Annahme gelangte, ihre Demission einreichen.

— Beim russischen Departement für Eisenbahnangelegenheiten wird, wie die „Handels- und Industriezeitung“ mittheilt, in einigen Tagen eine Spezialkonferenz zusammentreten zur radikalen **Durchsicht sämmtlicher auf den russischen Eisenbahnen in Kraft stehenden Zuckertarife.** Die Konferenz wird unter dem Vorsitz des Direktors des genannten Departements stattfinden und unter Betheiligung von Vertretern der betreffenden Regierungsbehörden, von Mitgliedern des Tarifkomitees, von Fabrikanten aller Rayons und von Bevollmächtigten der Börsenkomitees und sämmtlichen russischen Eisenbahnen.

— Demnächst werden in Russland **neue Normen für die von den Eisenbahnen bei Ueberführung von Nachnahmezahlungen erhobenen Kommissionsgebühren** eingeführt. Der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge sind diese Normen bedeutend ermässigt und werden betragen: $^1/_2$ % bei Nachnahmezahlungen bis zu 200 R. für eine Sendung und $^1/_4$ %, aber nicht unter 1 R., von jeder Sendung bei Nachnahmezahlungen über 200 R. Wie gross diese Ermässigung ist, kann daraus geschlossen werden, dass gegenwärtig für die Ueberführung einer Nachnahmezahlung von 100 R. für eine direkte Sendung die Eisenbahnen eine Kommissionsgebühr von 1 R. erheben, während sie in Zukunft 50 Kop. erheben werden, für die Ueberführung von 400 R. wurden 4 R. Kommissionsgebühren erhoben, in Zukunft ist nur 1 R. zu entrichten, von 1 000 R. wurden erhoben 10 R., während die Eisenbahnen in Zukunft nicht mehr als 2,50 R. erhalten werden.

Bei dem sehr verbreiteten Geschäftsgebrauch in Russland, die Lieferung von Gütern fast ausnahmslos gegen Nachnahme zu versenden, ist vorstehend bezeichnete Ermässigung, die eingeführt werden soll, von grosser Bedeutung.

— Eine Mittheilung der **Kommerzabtheilung der sibirischen Bahn**, die an die kaufmännischen Vertretungen der russischen Handelsplätze gerichtet worden ist, verdient allgemeine Beachtung, wo Beziehungen zu Sibirien bereits bestehen oder angebahnt werden sollen. Die Mittheilung lautet: Auf Befehl des Ministers der Verkehrsanstalten ist bei der Verwaltung der mittelsibirischen Eisenbahn in Tomsk eine Kommerzabtheilung der sibirischen Eisenbahn gebildet worden, welcher die Bearbeitung jeglicher Art Fragen über die Beförderung von Reisenden und Gütern auf den westsibirischen und mittelsibirischen Bahnen übertragen worden ist und zwar: über die Transportbedingungen und Tarife des Personen- und Güterverkehrs, über Konventionen mit Dampfschifffahrtsunternehmungen bezüglich der Einführung von Transporten in direktem Verkehr, über die Errichtung von städtischen Stationen und Transportkomptoiren, über die Prüfung von Eingaben von Privatpersonen wegen unregelmässiger Beförderung oder unrichtiger Berech-

nung der Frachtzahlung oder verspäteter Auszahlung der Nachnahmen, über die Organisation von Vorschuss-, Lagerungs- und Kommissionsoperationen, über den Abschluss von Verträgen betreffend Abfuhr- und Stationsspeicher usw. Ferner liegt der Kommerzabtheilung die Mittheilung von Auskünften und Zusammenstellungen jeder Art über die Frachtpreise und Transportbedingungen ob. Die Adresse der Kommerzabtheilung ist: Tomsk, Magistrazkaja Nr. 30.

— Der **Verkehr auf der Moskau-Kasaner Bahn** hat sich in der kurzen Spanne Zeit seit Eröffnung des Betriebes so lebhaft entwickelt und befindet sich fortlaufend in so stark aufsteigender Richtung, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten sich veranlasst gesehen hat — um die im vorigen Jahre auf dieser Bahn stattgehabten Unordnungen fernerhin vermieden zu sehen — der Verwaltung der Bahn vorzuschreiben, behufs Abstellung der Missstände entsprechende Maassnahmen zu treffen. Die Direktion der Gesellschaft und die Verwaltung der Bahn kamen zum Schluss, dass verschiedene Arbeiten erforderlich geworden seien, um die Bahn den an sie gestellten Anforderungen gerecht werden zu lassen und dass ferner das rollende Material vermehrt werden müsse, wofür im ganzen 10 770 000 R. zu verausgaben sein würden (die Bahn ist 992 Werst lang). — Die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten, betreffs Ausführung der nothwendigen Arbeiten, ist, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, bestätigt worden und ausserdem ist der Gesellschaft gestattet worden, behufs Deckung eines Theils der Ausgaben, eine neue Emission von Obligationen im Betrage von 10 590 000 R. nominal vorzunehmen — unter Bedingungen, welche vom Finanzminister zu bestätigen sind.

— Der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn, die bekanntlich die **Bahnlinie Moskau-Briansk** und die Verbindungsbahnen in der Nähe von Moskau und Kaluga sowie die Zweigbahn nach der Stadt Shisdra baut, ist die obligatorische Fertigstellung dieser Linien um 1½ Jahre (bis zum 1. Juli 1899) verlängert worden, angesichts dessen, dass der Bau dieser Linien aus von der Gesellschaft unabhängigen Gründen aufgehalten worden ist. Es hat sich nämlich die Nothwendigkeit ergeben, nach den Weisungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten die anfangs projektirten technischen Bedingungen, die geplante Richtung und das Längenprofil sowie das Projekt der Verbindungsbahn in der Nähe der Stadt Kaluga zu verändern.

— Der **Bahnbau nach Klondyke** scheint nach dem amerikanischen „Engineering and Mining Journal“ ein recht zweifelhaftes Unternehmen zu sein. Würde eine Bahn von der Küste von Alaska nach dem oberen Yukon alsbald fertig gestellt werden können, so würde sie jetzt sicher einen grossen Verkehr nach sich ziehen, für die Zukunft aber wäre ihr Erfolg sehr zweifelhaft. Dessen ungeachtet gibt es bereits nicht weniger als drei fertige Pläne zum Bau von Eisenbahnen auf verschiedenen Wegen, von denen zwei vom Kapital reichlich unterstützt werden. Auch sind die Vermessungen theilweise schon gemacht. Der Bau wird jedenfalls bei allen drei Linien ausserordentlich schwierig sein und mindestens je ein Jahr erfordern. Es ist eine grosse Gefahr, ein so bedeutendes Kapital an ein Land von so zweifelhafter Zukunft zu wenden. Selbst wenn sich einige der Minengebiete am Yukon als von bleibendem Werthe erweisen sollten, so wird der Verkehr doch, nachdem der erste Andrang und der darauf folgende Rückzug vorüber ist, erheblich nachlassen.

— Der **Tarifkrieg zwischen der Kanada-Pacificbahn** und den amerikanischen Bahnen ist in ein weiteres Stadium der Erbitterung eingetreten. Die Reisenden werden augenblicklich von St. Paul bis nach Seattle am Pugetsund — eine Strecke von wohl 2 500 km — für 5 D. befördert. Auch sind die Unterbietungen auf Fracht in verschiedenen Theilen des Landes zu einem für die Bahnen bedrohlichen Uebelstand geworden. Der Halbjahrsbericht der Grand Trunk Company drückt Bedauern darüber aus, dass die freundschaftlichen Beziehungen, welche seit einiger Zeit mit der Kanada-Pacificbahn bestanden, eine Unterbrechung erfahren haben, weil die genannte Bahn sich nicht bereit fand, mit ihren amerikanischen Konkurrenten und der Grand Trunkbahn sich wegen gleichmässig hoher Personentarifsätze von und nach den westlichen Punkten zu verständigen. Die Vertreter der Kanada-Pacific- und der Grand Trunkbahn stimmten jedoch in der Konferenz zu Gunsten der Wiederherstellung der früheren Sätze, aber die amerikanischen Bahnen widerstrebten dem so, dass es zu keiner Verständigung kam. In der nächsten Zeit wird aber ein Subkomitee der Grand Trunk- und der amerikanischen Bahnen sich nach Montreal begeben, um mit den Beamten der Kanada-Pacificbahn weiter zu konferiren.

— Ein Drahtbericht aus dem Stanleypool meldet unterm 29. v. Mts., dass die **Kongo-Eisenbahn** bis zu ihrem Ausgangspunkt beendet ist. Die erste Lokomotive ist am 16. v. Mts. in Dolo auf dem Stanleypool angelangt.

Allgemeines.

— **Familienbeirath der Eisenbahnbeamtenvereine.** Unter den Wohlfahrtseinrichtungen, welche innerhalb des Verbands deutsch-österreichischer Beamtenvereine in mannigfaltiger Weise ins Leben getreten sind, verdient der von einzelnen Eisenbahnbeamtenvereinen eingesetzte Familienbeirath besondere Beachtung. Wenn ein Beamter stirbt und die Familie damit nicht allein den Ernährer, sondern auch den Berather verliert, stehen die Hinterbliebenen einem solchen Falle oft rathlos gegenüber und nicht immer wird der wohlgemeinte Rath guter Freunde oder der aufgedrungene Rath Unberufener den Wünschen und Absichten des Verstorbenen entsprechen. Rasch tritt der Tod den Menschen an; dieses Dichterwort bewährt sich leider besonders oft im Eisenbahnerberuf.

Um den Berufsgenossen die Anregung zu geben, ihre Verhältnisse für den Todesfall zu ordnen, andererseits aber auch die Ausführung der hinterlassenen Wünsche des Verstorbenen zu gewährleisten, ist bereits vielerorts nach im wesentlichen übereinstimmenden Bestimmungen ein Familienbeirath ins Leben gerufen worden. Bei dem allgemeinen Interesse, welches eine solche Einrichtung beanspruchen darf, mögen aus den uns gerade vorliegenden Drucksachen über den jüngst gegründeten Familienbeirath des Vereins der Reichseisenbahnbeamten, Bezirk Metz, die hauptsächlichsten Angaben über seine Zwecke und Ziele hier Platz finden.

Der in der jährlichen Generalversammlung des Vereins gewählte Familienbeirath besteht aus zwei Schlüsselbewahrern, deren Stellvertretern und aus Vertrauensmännern jeder Beamtenklasse. Der Zweck des Familienbeiraths ist, den Hinterbliebenen eines Vereinsmitgliedes mit Rath und That unentgeltlich zur Seite zu stehen und die von denselben geltend zu machenden Ansprüche jeglicher Art möglichst zur Ausführung zu bringen. Die Vereinsmitglieder, welche die Vermittelung des Familienbeiraths nach ihrem Ableben wünschen, haben ihre Anträge niederzuschreiben und diese Niederschrift in einem mit Adresse des Hinterlegers versehenen, vom Verein gelieferten Umschlage versiegelt zu hinterlegen. Zu der Niederschrift ist ein sogenannter Personalbogen zu verwenden, nach dessen Vordruck Spalten mit Personalangaben, Militärdienstzeit (Kriegsjahre usw.), Dienstverhältniss, Erwähnenswerthes, Versicherungen, Sterbekassen, ausstehende Forderungen, Adressen von Freunden usw., angelegte Kapitalien, Eigenthum, Wünsche in Bezug auf Beerdigung, Erziehung der Kinder und sonstige Bemerkungen auszufüllen sind. Die Aufbewahrung der versiegelten Umschläge erfolgt durch die Schlüsselbewahrer in einem mit doppeltem Verschlusse versehenen feuerfesten Geldschranke in alphabetischer Reihenfolge. Ueber sämmtliche Einlagen wird ein Register geführt, aus dessen Einsichtnahme bei jedem Sterbefalle eines Vereinsmitglieds zu ersehen ist, ob eine Hinterlegung stattgefunden hat. Zutreffendenfalls hat der Familienbeirath die Hinterlegungsurkunde aus dem Schranke zu entnehmen und nach deren Oeffnung, die auf Wunsch in der Wohnung und in Gegenwart der Hinterbliebenen zu erfolgen hat, die Ausführung der hinterlassenen Anträge zu veranlassen. Ueber das Geschehene ist schriftlicher Bericht einzureichen, der vom Vereinsvorstand nebst dem Antrage des Verstorbenen dauernd aufbewahrt wird. Eine eingelegte Schrift kann vom Einleger jederzeit gegen Empfangsbescheinigung zurückgezogen oder durch eine andere Niederschrift ersetzt werden. Den Mitgliedern wird strengste Verschwiegenheit zugesichert.

— Zu dem in der letzten Nummer dieser Zeitung behandelten Kapitel „**Anti-Eisenbahnliches**“ gehören auch einige Ausführungen des Grafen Mirbach-Sorquitten in seinem jetzt gedruckt vorliegenden Bericht vor der Vereinigung der Steuer- und Wirthschaftsreformer am 16. Februar d. J. über die wirthschaftliche Lage der Landkreise und der Provinzen in Preussen nach Durchführung der Steuerreform. Am Schlusse seiner Ausführungen wies Graf Mirbach darauf hin, wie die schwierige Lage der Landwirthschaft die Verschuldung der Kreise wesentlich beschleunigt habe und sagte: „Insbesondere in den ärmeren Kreisen gab und gibt es eine erhebliche Anzahl von Besitzern, welche genau wissen, dass sie bei dem heutigen Preisniveau der landwirthschaftlichen Produkte ihren Besitz nicht halten können, dass sie einen Bruchtheil ihres Vermögens nur zu retten vermögen, wenn es ihnen gelingt, ihren Besitz relativ günstig zu verkaufen. Das erscheint ihnen aber nur möglich, wenn ihr Gut an einer Chaussee, einer Bahn oder Kleinbahn liegt. Daher überall ein wahrer Wettbewerb in der Richtung des Baues von Chausseen, Kleinbahnen usw. — ganz ohne Rück-

sicht auf die kommunale Belastung, welche dadurch den Kreisen erwächst.“ Auch für diese Erscheinung, wenn sie in der That vorhanden ist, kann die Eisenbahnverwaltung unmöglich verantwortlich gemacht werden, da sie bei Anlage neuer Bahnen auf die Wünsche der Interessenten wie auf die Gutachten der Sachverständigen angewiesen ist und die Beisteuer der Kreise usw. annehmen muss, ohne über die finanzielle Leistungsfähigkeit der letzteren in eine Prüfung eintreten zu können.

— In der letzten Monatssitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure zu Berlin hielt Regierungsrath Schrey einen Vortrag über die **Zahnradbahn Eisenerz - Vordernberg**, die den steirischen Erzberg überquert. Nach dem System von Roman Abt, theils als Adhäsionsbahn, theils mit Zahnstange, eingleisig, normalspurig, 1889–1891 erbaut, ist die Bahn mit ihren landschaftlichen Reizen und zahlreichen Kunstbauten gleich merkwürdig für den Touristen, wie für den Techniker. Sie überschient den Präbichlpass, der mit 1238 m Seehöhe nahezu den Mont Cenispass erreicht, und steigt in den Zahnstangenstrecken auf je 14 m Länge 1 m an. Von den 19 km Gesammtlänge sind 14 km mit Zahnstange ausgerüstet; insoweit gehört sie zu den längsten Zahnradbahnen der Welt. Durch diese Bahn sind die Flügelbahnen Hieflau - Eisenerz und Vordernberg - Leoben zu einer durchgehenden Linie Hieflau-Leoben ausgestaltet worden, was im besonderen Interesse der Erbauerin, der österreichischen Alpine-Montangesellschaft lag, in deren Hand seit 1890 der gesammte Bergbaubetrieb des steirischen Erzberges vereinigt ist. Die reiche Ausbeute dieses Erzlagers kann nunmehr auch nach südlich gelegenen Punkten abgesetzt werden; erst jetzt können auch die Erzeugnisse aus diesen Erzen, soweit sie dem Süden entstammen, der nördlichen Steiermark in nennenswerthem Umfange zugeführt werden. Die Erzgewinnung am Erzberge reicht ins Sagenhafte zurück; sichere Spuren leiten bis auf die Zeit vor den Römern. Die Fortschritte der Technik ermöglichen es heutzutage, fast alles Erz, das dort ansteht, d. h. fast den ganzen Erzberg, zu verhütten, und so sieht man hier das überaus seltene Schauspiel, dass im Tagebau, in etwa 50 Etagen, allmählich der ganze Bergriese, dessen Spitze auf 1537 m Meereshöhe liegt, abgesprengt wird. Selbst wenn die kolossale Förderung der letzten Jahre beibehalten wird, bei der im Sommer bis zu 3000 Arbeiter beschäftigt sind, und die weit über die Hälfte der gesammten Eisenerzgewinnung Oesterreichs ausmacht, reicht der Vorrath wohl noch auf ein Jahrtausend. Eine Besichtigung dieses Riesenbetriebes bietet des Interessanten viel und kann daher allen Besuchern jener Gegend der schönen Steiermark warm empfohlen werden. Beamtete Führer der Alpine-Montangesellschaft geleiten den Reisenden in deren Reich. Ein reich illustrirter Führer für Bahn und Berg, der vom Oberingenieur Jugoviz der mehrgenannten Gesellschaft verfasst, bei Schworella & Heick in Wien erschienen ist, und auf den sich der Vortragende mit seinen thatsächlichen Angaben stützte, ist selbst für denjenigen eine genussreiche Lektüre, der nicht unmittelbar daraufhin nach Eisenerz fahren will.

— Bei dem heutigen **Güterverkehr auf weite Entfernungen** kommt es immer häufiger vor, dass die **Frachtkosten** weit grösser sind als die Erzeugungskosten einschliesslich des Zolles. So berichteten unlängst österreichische Blätter, dass beträchtliche Mengen sibirischen Weizens zu Lande nach Oesterreich eingeführt wurden. Für diese Einfuhr soll sich die Kalkulation für den Doppelcentner wie folgt gestellt haben: Fracht bis zur österreichischen Grenze 5 R. = 11 ℳ, von der österreichischen Grenze bis Wien 1,70 ℳ, dazu der österreichische Zoll 3 ℳ. Sonach beliefen sich die Kosten an Fracht und Zoll für dieses Getreide annähernd auf 15 ℳ. In Wien betrug der Weizenpreis damals 20 ℳ. Da man annehmen muss, dass die Ausfuhr sibirischen Weizens nach Oesterreich nur erfolgt, wenn sie Gewinn lässt, so musste also an Ort und Stelle der Doppelcentner dieses Weizens weniger als 5 ℳ gekostet haben. Bei steigenden Preisen wird die Ausfuhr sibirischen Weizens voraussichtlich grösseren Umfang annehmen.

— Auf dem Güterbahnhof zu Königstein in Sachsen erfolgte — wie sächsische Blätter melden — versuchsweise das **Rangiren der Güterwagen mit einer elektrischen Lokomotive**, die in den Werkstätten der Dresdner Firma Emil Klemm als Akkumulatorwagen erbaut, eine Batterie von 60 Elementen zur Stromlieferung für den Elektromotor besitzt.

— Auch für die englischen Feinschmecker hat die Eröffnung der sibirischen Eisenbahn ihre Vortheile. Auf dem grossen Geflügelmarkte von Leadenhallstreet in London kamen dieser Tage 1500 ausländische **Rebhühner** an und es wurde in einer Sitzung der Ornithologischen Gesellschaft festgestellt, dass sie **aus Ostsibirien oder aus der Mandschurei** stammen Sie sind mit der sibirischen Eisenbahn gekommen, waren in Eis verpackt und so frisch, als ob sie vor drei Tagen geschossen wären.

Bücherschau.

Lehrbuch der Geographie mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsgeographie. Bearbeitet von Friedrich Weber, Oberinspektor bei den königlich württembergischen Posten und Telegraphen. Stuttgart 1898. Verlag von W. Kohlhammer. 220 Seiten. Preis gebunden 2,60 ℳ.

Nach dem Vorwort des Buches gab den Anlass zu seinem Entstehen der Mangel an einem geeigneten Lehrbuch, den der Verfasser in seiner Eigenschaft als Lehrer der Geographie an dem staatlichen Unterrichtskurse für Kandidaten des württembergischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienstes zu empfinden hatte.

Ein Lehrbuch der Geographie für angehende Beamte der Verkehrsanstalten soll in erster Linie die Bekanntschaft mit den bedeutenderen Verkehrsorten und ihren Verkehrsbeziehungen sowie mit den wichtigeren Verkehrswegen vermitteln. Unter diesem Gesichtspunkt ist in dem Buch neben der politischen Geographie hauptsächlich die Verkehrsgeographie behandelt, auch das Wichtigste aus der Handelsgeographie geboten, dagegen ist die mathematische und die physische Geographie in engeren Rahmen gefasst. Entsprechend der Verdichtung und Verflachung des Verkehrs ist den näher gelegenen Gebieten ein breiterer Raum angewiesen, als entfernteren Ländern, es ist daher die Vaterlandskunde besonders berücksichtigt. Der Eisenbahngeographie der europäischen Staaten ist ein erheblicher Theil des Buches gewidmet.

Bei der Thatsache, dass der Schulunterricht und die Schulbücher den Anforderungen des Verkehrsanstaltendienstes in der Geographie nicht voll genügen, verdient das vorliegende Buch, das mit Sachkenntniss verfasst und geeignet ist die vorhandene Lücke in den Lehrbüchern der Geographie auszufüllen, besondere Beachtung.

— **Elementarer praktischer Leitfaden der Elektrotechnik** in technisch - wissenschaftlichem Zusammenhange mit der Maschinen-, Berg- und Hüttentechnik, aufgebaut auf der technischen Mechanik als der gemeinsamen Grundlage für das Gesammtgebiet der Technik und der erklärenden Naturwissenschaften für Techniker und Nichttechniker von Oskar Hoppe, Dozent für Mechanik und Maschinenwissenschaften an der Bergakademie zu Clausthal. Mit 37 Abbildungen im Text. Essen, Druck und Verlag von G. D. Baedeker. 1898. Gebunden 4 ℳ.

Der Titel dieses Leitfadens ist als eine Art Programm aufzufassen, das dem Verfasser als Richtschnur für die Bearbeitung diente; aber er hat sich nicht genau danach gerichtet. Man kann nicht sagen, dass die Beziehungen der Elektrotechnik zur Maschinen-, Berg- und Hüttentechnik wesentlich mehr in den Vordergrund gerückt wären, als sonst auch in Lehrbüchern über die Elektrotechnik und deren Anwendungen geschieht. Auch kann man zweifelhaft sein, ob auch der Nichttechniker aus dem Leitfaden den gewollten Nutzen ziehen würde; für diesen sind die in der Technik vorkommenden elektrischen Probleme nicht allzu leicht verständlich. Unterwirft man unter Berücksichtigung dieser Bemerkungen in Etwas den Titel des Leitfadens einer Aenderung, so kann man sich mit dem Inhalt und der eigenartigen Stoffbehandlung im übrigen nur einverstanden erklären, namentlich mit der Art, wie der Verfasser verstanden hat, den Lehrgang auf der breiten Grundlage der technischen Mechanik aufzubauen und auf diese Weise mit dem Gesammtgebiet der Technik in engeren Zusammenhang zu bringen. Dadurch ist die Darstellung weiteren Kreisen technisch Gebildeter verständlicher gemacht und die lernende und studirende Jugend schöpft aus ihr besonderen Nutzen; durch die stete Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Praxis ist der Werth des Buches noch wesentlich erhöht.

Der Inhalt gliedert sich in mehrere Hauptabschnitte, die wieder in zahlreichere Unterabschnitte zerfallen. Erstere — nach einem Vorwort und einer Einleitung — handeln von der Bedeutung und Stellung der Elektrotechnik unter den technischen Wissenschaften, geben Erklärung, mathematische, bildliche Darstellung, Verallgemeinerung wichtiger Gesetze der Elektrotechnik, erörtern das absolute Maasssystem, behandeln Dynamomaschinen, Transformatoren und Akkumulatoren, die technische Verwerthung des Stroms und ziehen eine grössere Reihe elektrisch getriebener Arbeitsmaschinen in die Erörterung. Neu, aber nicht ungeschickt gewählt, benutzt der Verfasser die Bezeichnung Drillingsstrom für Drehstrom, ein Analogieausdruck, der aus der allgemeinen Maschinenlehre hergenommen ist.

Das Werkchen, das auch äusserlich mit Sorgfalt hübsch ausgestattet ist, wird sich gewiss viele Freunde erwerben.

— **Experimentalvorlesungen über Elektrotechnik** für Mitglieder der Eisenbahn- und Postverwaltung, Berg- und Hüttenbeamte, Angehörige des Baufaches, Architekten, Ingenieure, Bau- und Maschinentechniker, Chemiker, Lehrer der höheren Lehranstalten, Studirende usw., gehalten von Dr. K. E. F. Schmidt, Professor der Physik an der Universität Halle a. S. Mit zwei Tafeln und vielen Abbildungen im Text. 1. Lieferung. Halle a. S., Verlag von Wilhelm Knapp. 1898.

Dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist der technische Beamtenkörper in hohem Maasse verpflichtet für die durch seine Fürsorge ihnen gewährte Gelegenheit, ihr Wissen durch die Kenntniss der neueren Fortschritte auf elektrotechnischem Gebiet zu erweitern und zu ergänzen. Zur Zeit, als die grosse Mehrzahl der technischen Beamten studirte, sprach man noch nicht von elektrotechnischer Wissenschaft im heutigen Sinne und hätte nicht gedacht, dass sie einmal alle Gebiete der Technik durchdringen werde. Ueberall sind an den Centralstellen im Staatseisenbahnbereich seit Jahren Experimentalvorlesungen über Elektrotechnik gehalten worden, deren Besuch den Beamten durch Diensterleichterungen, Reisevergünstigungen nach Möglichkeit erleichtert wurde und auch Angehörigen anderer Berufszweige bereitwilligst gestattet wurde.

Die Vorlesungen mussten gemeinverständlicher Art sein und insoweit hat dieser Umstand in Deutschland auch für die Allgemeinheit Nutzen gebracht, als man mehr und mehr dem Vorbild der Engländer zu folgen gezwungen war, die es schon lange meisterlich verstehen, verwickelt scheinende Vorgänge leicht verständlich zu erläutern. Der Deutsche ist eine grübelnde Natur und glaubte häufig, durch gemeinverständliche Darstellungsweise sich etwas zu vergeben.

Dass diese Zeiten jetzt glücklich vorüber sind, lehrt die vorliegende Veröffentlichung, soweit sie nach dem vorliegenden ersten Heft beurtheilt werden kann. Das ganze, auf etwa acht Lieferungen von je 1 ℳ berechnete Werk wird alles umfassen, was für den Nichtelektrotechniker wichtig ist. Es wird über den Begriff der Energie und ihre verschiedenen Formen, namentlich eingehend über die magnetische und elektrische Energieform und deren Zusammenhang, die Messinstrumente der Technik, die Maschinen, welche zur Erzeugung von Gleichstrom und Wechselstrom dienen, die Akkumulatoren, Motoren und ihre Anwendung für Klein- und Bahnbetrieb, den Dreiphasenstrom und seine Anwendung, das Beleuchtungswesen alle erforderliche Belehrung bringen und über die elektrischen Sicherheitsvorrichtungen im speziellen Eisenbahnbetriebe berichten. Das vorliegende Heft geht bis zur Betrachtung der elektrischen Energieform.

Man kann dem Verfasser Glück wünschen zu der Art und Weise, wie er den Gegenstand zu behandeln weiss. Es ist eine Freude, den anschaulichen, jedem einleuchtenden Darlegungen des ersten Heftes, das verheissend ist für die späteren, zu folgen; das Studium der Kapitel ist auf eine Weise erleichtert, dass es als eine Erholung anzusehen ist; dabei trägt doch die Darstellung der wissenschaftlicheren Auffassung der Vorgänge vollständig Rechnung. Weitere Kreise, die auf dem Felde der Elektrotechnik Belehrung suchen, werden von der hier gebotenen Gelegenheit mit Freuden Gebrauch machen.

Der Verleger hat der äusseren Ausstattung eine ähnliche Fürsorge angedeihen lassen, wie sie der Verfasser auf den Inhalt verwendet hat. Papier und Druck sind tadellos.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. d. Mts. verschied zu Berlin unerwartet nach kurzem schweren Leiden der königliche Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor

Herr August Rübsamen.

Derselbe gehörte seit längerer Zeit der hiesigen königlichen Eisenbahndirektion an und war gegenwärtig zu besonderen Aufträgen in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten nach Berlin berufen.

Wir betrauern in dem Heimgegangenen den Verlust eines durch besonders tüchtige Leistungen, gediegene Kenntnisse, unermüdliche Pflichttreue und grosse persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Mitarbeiters, dessen Gedächtniss wir immerdar in Ehren halten werden.

Frankfurt a/M., den 31. März 1898.

Der Präsident. (815)
die Mitglieder und Hilfsarbeiter
der königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Nach einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Altona war der Betrieb auf der Strecke Schleswig Fr. bis Schleswig Altst. vom 25. bis 28. März d. J. wegen Hochwassers unterbrochen.

Berlin, den 29. März 1898. (816)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch - sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser den Aenderungen, die durch die Herausgabe eines neuen deutschen Eisenbahn-Viehtarifs (Theil I) bedingt sind, auch ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu erlangen.

Dresden, am 28. März 1898. (817)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser den Aenderungen, die durch die Herausgabe eines neuen deutschen Eisenbahn-Viehtarifs (Theil I) bedingt sind, auch Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lobstädt der sächsischen Staatsbahnen und für die Station Uftrungen des Direktionsbezirks Halle, sowie weitere Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Leutzsch und Rackith (Elbe) des Direktionsbezirks Halle, die jedoch nur unter gewissen Bedingungen zur Anwendung kommen.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 28. März 1898. (818)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. In dem Gütertarife (Heft 1—3) treten vom 1. April d. J. ab folgende Aenderungen ein:

1. Für Blei in Blöcken im Versande von den Bleihüttenstationen der preuss. Staatsbahn nach den Verbandstationen der westdeutschen Privatbahnen tritt ein Ausnahmetarif 13 zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs II in Kraft.
2. Das Waarenverzeichniss des Seehafen-Ausnahmetarifs E wird im Abschnitt II a 2 durch Aufnahme des Artikels „Drahtgeflechte, eiserne (stählerne)“ ergänzt.
3. Der Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) wird aus Anlass der Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III aufgehoben.
4. Eis in ganzen Wagenladungen wird bis zum 1. Juni d. J. zu den Frachtsätzen sowie unter den Ladegewichtsbestimmungen des Ausnahmetarifs 5 (für Wegebaumaterialien) befördert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Münster, den 26. März 1898. (819)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-westdeutscher sowie Berlin- und Stettin-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. April 1898 tritt zu den Tarifen für den ostdeutsch-westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag XIII in Kraft, in welche u. a. die seit dem 1. Februar 1898 gültige anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen sowie die zu diesem Zeitpunkte eingeführten anderweiten Frachtsätze des Ausnahmetarifs D I für Eisen und Stahl zum Bau etc. von Seeschiffen aufgenommen sind. Soweit für die Artikel Anker, Schiffsketten etc. Frachterhöhungen eintreten, kommen bis zum 30. September 1898 noch die Frachtsätze des seitherigen Ausnahmetarifs zur Anwendung.

Die Nachträge können von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. März 1898. (820)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen wie z. B. Einführung neuer Ausnahmetarife für Blei in Blöcken, für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen, Aenderung des Waarenverzeichnisses für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren, Griffel usw., namentlich neue theilweise erhöhte Entfernungen für die aus dem Direktionsbezirke Magdeburg in den Direktionsbezirk Berlin übergehende Station Dallgow sowie für die Stationen Gera (Reuss) Schlachthof (Direktionsbezirk Erfurt) und Neugarten (Direktionsbezirk Magdeburg); theilweise abgeänderte Entfernungen zwischen den Stationen Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz sowie Baruth (Provinz Brandenburg), Brenitz-Sonnewalde, Clesdorf, Drahnsdorf, Golssen, Neuhof (Kreis Teltow), Uckro, Wendisch-Drehna und Wünsdorf einerseits und verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin andererseits; ferner neue Ausnahmefrachtsätze:

a) für gebrannte Steine von Nennhausen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
b) für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von einzelnen Braunkohlenstationen nach einigen Stationen des Direktionsbezirks Stettin,
c) für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation von den Briketversandstationen der Gruppe V nach den Stationen des Küstengebiets, sowie einige zum Theil mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen von Entfernungen. Die im Gruppentarif V für Dallgow enthaltenen Entfernungen treten mit dem 1. April und, soweit Tariferhöhungen eintreten, mit dem 15. Mai 1898 ausser Kraft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 28. März 1898. (821)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Tarifgruppe II. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag 5 zum Gruppentarif II zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen abgekürzte Entfernungen für Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 5 für Wegebaumaterialien und 17 für Blei.

Abdrücke des Nachtrags 5 können durch die Stationskasse Breslau O/S. unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. März 1898. (822)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Zum Binnengütertarif für normalspurige Linien, Theil II, vom 1. April 1897 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag II in Kraft. Er enthält u. a. — und zwar nach dem Vorgang im deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. April d. J. — einen anderweiten Nebengebührentarif unter C, sowie einen neuen Verbindungsbahntarif usw. unter D. Ferner enthält dieser Nachtrag einen Ausnahmetarif 7 für Blei in Blöcken von den Stationen Halsbrücke und Muldenhütten sowie einen Umkartirungstarif für Sendungen nach oder von Stationen fremder Eisenbahnen, die wegen Fehlens direkter Tarifsätze auf einer sächsischen Station umzukartiren sind.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 28. März 1898. (823)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

In der äusseren Anordnung unserer Binnentarife tritt, wie bei den neuen Theilen I, vom 1. April d. J. ab eine Aenderung insofern ein, als die Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen als Eil- und Frachtgut in dem Theil II für den Binnengüterverkehr, die Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen als Gepäck sowie von Leichen in dem Theil II für den Binnenpersonen- und Gepäckverkehr Aufnahme finden. Für die Beförderung von lebenden Thieren im Binnenverkehr wird demnach mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein besonderer Tarif ausgegeben.

Die in dem Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau. Abgabe erfolgt durch unsere Drucksachenkontrole zum Preise von 0,10 ℳ.

Strassburg, den 22. März 1898. (824)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckarbahn. Aus Anlass der zum 1. April d. J. erfolgenden Versetzung des Artikels „feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke)“ in den Spezialtarif III wird der im Binnenverkehr, sowie in den Wechselverkehren der Main-Neckarbahn bisher bestandene Ausnahmetarif gleichzeitig aufgehoben.

Darmstadt, den 28. März 1898. (825)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. ist auf den Strecken der französischen Ostbahn ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von lebenden Thieren in vollen Wagenladungen in Kraft getreten. Durch denselben werden u. a. die Frachtsätze des Frachtgut-Spezialtarifs Nr. 1 des Tarifs für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Reichseisenbahnen und Stationen der französischen Ostbahn hinfällig. Zu diesem Tarife ist mit Gültigkeit vom 12. d. Mts. ein Nachtrag XI ausgegeben worden, welcher die bezüglichen Aenderungen enthält. (Gratis.)

Strassburg, den 22. März 1898. (826)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für Eis findet fortan auch im Verkehr mit den Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Anwendung.

Altona, den 29. März 1898. (827)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. gelangt im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifs 6 b für Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) in Mengen von mindestens 20 t von Schmargorei nach Stationen des pommerschen Küstengebiets ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, welcher auf die Stationen der Strecken Stettin-Jasenitz, Alt-Damm-Cammin und Schievelbein-Polzin ausgedehnt ist und theilweise Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthält. Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 29. März 1898. (828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II Heft 1 und 3 vom 1. Februar 1897, sowie Theil II Heft 9 vom 1. Februar 1898.) Die im Februar und März d. J. eingeführten direkten Eisfrachtsätze von Zell am See bezw. Marienbad nach Frankfurt a/M., Hanau, Darmstadt, Mainz, Kaiserslautern, Zweibrücken und Bruchsal treten am 1. Juni 1898 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, den 24. März 1898. (829)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. werden aufgehoben:

1. die in den Tarifheften der Abtheilungen B, D, E, G und K enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 12 bezw. 30 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) infolge Versetzung dieser Artikel aus Spezialtarif II nach Spezialtarif III,
2. die im Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen enthaltenen Bestimmungen und Tarifvorschriften betreffend die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen infolge Einführung der neuen Eisenbahntarife „Theile I“ für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Thierverkehr vom 1. April d. J.

Der Frachtberechnung für die dem neuen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif „Theil I“ angehörigen Land- (Strassen-) und Wasserfahrzeuge, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, sowie für Leichen werden bis auf weiteres die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt.

Köln, den 30. März 1898. (830)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Am 1. April 1898 tritt der Nachtrag VII zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft.

Derselbe enthält ausser anderweiten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers neue ermässigte Entfernungen für eine Reihe von Stationen des Direktionsbezirks Cassel, sowie Entfernungen für die neu einbezogene Station München Rangirbahnhof. Ferner gelangt der Ausnahmetarif 1 Abth. C für Schleifholz, Schwarten und Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt, zur Aufhebung. Die Artikel Schleifholz bis zu 2,5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende und Schwarten sind in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgenommen worden. Der Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt, wird künftig zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III, der Artikel Schleifholz bis zu 3,5 m Länge zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 1

Abth. A abgefertigt. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 Abth. C noch bis Ende Mai 1898 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. März 1898. (831)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. April 1897.

Am 1. April 1898 tritt der Nachtrag I zu obigem Tarif in Kraft. In demselben sind die besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften für die Beförderung von lebenden Thieren nach Ausscheidung derjenigen für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen, welche in den Personen- und Gepäcktarif übergehen, neu zusammengestellt worden. Die seither maassgebend gewesenen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen (als Reisegepäck) bleiben jedoch bis auf weiteres in Verbindung mit dem deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, vom 1. April 1898 in Geltung. Der Nachtrag enthält ferner neben den seit der Herausgabe des Tarifs im Verfügungswege eingeführten und besonders bekannt gegebenen Ergänzungen noch für mehrere Stationen Schnittsätze und ausgerechnete Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen, ausserdem Berichtigungen des Tarifs. Insoweit durch letztere Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. März 1898. (832)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Am 1. April 1898 treten die Nachträge XXI zum Heft A, I. und II. Abtheilung, XVI zum Anhang des Heftes A, XXI zum Heft B und XX zum Anhang des Heftes B des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Die Nachträge zum Heft A, I. und II. Abtheilung, nebst Anhang enthalten u. a. anderweitige, grösstentheils ermässigte, jedoch in einzelnen Fällen auch erhöhte Frachtsätze für die Stationen Birkenfeld-Neubrücke, Kirn, Oberstein und Staudernheim, einzelne ermässigte Frachtsätze für die Stationen Bingerbrück und Kreuznach (Stadt), anderweitige Anstossfrachtsätze für die Stationen Niederlinxweiler, Ottweiler, St. Wendel, Türkismühle und die Stationen der Strecke Langenlonsheim-Simmern, Aufnahme von Acoz (Station) in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw., der Station Köln-Bonnthor in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien, sowie anderweitige ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 für Thomasschlacken, 9 für Holz und 17 für Hopfenstangen in verschiedenen Stationsverbindungen, sowie Aenderung von Stationsnamen.

In den Nachträgen zum Heft B sind u. a. enthalten Aufnahme von Acoz (Station) in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz, der Station Schalke Süd in die Ausnahmetarife 13 und 14 für Eisen und Stahl, der Station Dinslaken in den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl, der Stationen Ransbach, Wirges und Neuwied in den Ausnahmetarif 26 für Backsteine, sowie Aenderung von Stationsnamen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 15 Mai 1898 bestehen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 29. März 1898. (833)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die im Theil II a des deutsch-französischen Gütertarifs (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen) enthaltenen Frachtsätze für Spiritus und Sprit in Wagenladungen zu 5 000 kg (Ausnahmetarif Nr. 2) treten mit Ablauf des Monats April d. J. ohne Ersatz ausser Kraft. Ermässigte Frachtsätze für Wagenladungen von 10 000 kg kommen demnächst zur Einführung.

Strassburg, den 23. März 1898. (834)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird ein Deckblatt zum Titelblatt des Kilometerzeigers für unseren Binnenverkehr vom 1. Mai 1895 ausgegeben.

Abgabe durch unsere Drucksachenkontrole kostenlos.

Strassburg, den 24. März 1898. (835)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. gelangt unter Aufhebung des Theils II für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Juni 1895 hinsichtlich der Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen als Eil- und Frachtgut ein Nachtrag III zum Gütertarif für unseren Binnenverkehr, Theil II vom 1. Juni 1895 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält neben einigen formellen Aenderungen und den bereits veröffentlichten neuen Ausnahmetarifen einen Ausnahmetarif für raffinirtes Petroleum von Sulz u/W.

Der Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) kommt in Fortfall, weil die durch denselben gewährten Sätze des Sp.-T. III für diese Artikel vom 1. April d. J. ab allgemein im Bereiche des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I gelten.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Abgabe durch unsere Drucksachenkontrole kostenlos.

Strassburg, den 21. März 1898. (836)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Holz über 2,5 m Länge bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Kammer (K. K. St. B.) nach Sohland (S. St. B.) ein direkter Frachtsatz von 128 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 28. März 1898. (837)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Vom 1. April d. J. ab werden nach Haltestelle Uebigau des Direktionsbezirks Halle in obigem Verkehre direkte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Kattowitz, den 24. März 1898. (838)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird die Station Goch des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den direkten Verkehr mit den auf niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft aufgenommen. Das Nähere ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Goch zu erfahren.

Köln, den 30. März 1898. (839)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für Kohlen etc. von belgischen nach rheinisch-westfälischen Stationen. Am 1. April d. J. tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarife der Nachtrag III in Kraft, enthaltend: Aenderung verschiedener Stationsnamen, Aufnahme der Stationen Caternberg Nord des Direktionsbezirks Essen, Geldern Rh., Kreuzau und Niederlahnstein des Direktionsbezirks Köln, Bacharach, Bingerbrück, Boppard, Capellen a/Rh., Oberwesel, Rhens, Salzig und St. Goar des Direktionsbezirks Mainz, Jumet-Brûlotte und Jumet-Brûlotte (Charbonnage du Centre de Jumet) der belgischen Staatsbahn in den Tarif sowie Berichtigungen. Preis 10 ₰

Essen, den 30. März 1898. (840)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April 1898 erscheint zum Gütertarife (Hefte 1—4 vom 1. Januar 1893 bezw. vom 1. Mai 1891) der gemeinschaftliche Nachtrag XI. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Duisburg Hafen II und Caternberg des Direktionsbezirks Essen, Altenhof, Maasbüll i. Angeln und Neu-Wittenbek der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 I nach Station Lübtheen und solche des Ausnahmetarifs 8 III für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen.

Die Sätze für Caternberg gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Station.

Essen, den 30. März 1898. (841)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Für den Verkehr zwischen Aschaffenburg preuss.-hess. Staatsbahn und Würzburg badische Bahn einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) andererseits treten am 1. April l. J. theilweise anderweitige Frachtsätze in Kraft. Ferner werden eine Anzahl Frachtsätze dieser Stationsbeziehungen mit Wirkung vom 15. Juni l. J. ohne Ersatz aufgehoben, wodurch theilweise kleine Frachterhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 27. März 1898. (842)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Stationen der hessischen etc. Nebenbahnen im Privatbetrieb. Am 1. April d. J. kommt für den Verkehr zwischen Stationen der vormaligen hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der vorgenannten Nebenbahnen andererseits unter gleichzeitiger Einbeziehung der Station Dossenheim a. d. B. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Wegebaumaterialien zur Einführung. Das Nähere ist bei den be-

theiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Mainz, den 29. März 1898. (843)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) von Linden Fischerhof und von Linden Küchengarten nach Schöningen in Kraft.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 30. März 1898. (844)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1898 treten im südostpreussischen Gütertarif für den Verkehr zwischen Schrombehnen einerseits und Hammermühle andererseits direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III in Ladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 25. März 1898. (845)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ueberfuhrgebühren in Liegnitz. Die durch unsere Bekanntmachung vom 20. Februar 1898 mangels direkter Tarife für die Ueberführung von Gütern zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Bahnhofe der Nebenbahn in Liegnitz festgesetzten Gebühren werden vom 1. April d. J. ab aufgehoben. An deren Stelle kommen von diesem Zeitpunkte ab die tarifmässigen Frachtsätze zur Erhebung.

Breslau, den 29. März 1898. (846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr. Für den Kohlenverkehr von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Langenberg bei Riesa werden vom 15. April d. J. an ermässigte Frachtsätze unter den gleichen Bedingungen eingeführt, wie solche auf Seite 66 des Tarifs für den böhmisch-sächsischen Kohlenverkehr bezüglich der ermässigten Frachtsätze für die Stationen Gröditz und Riesa vorgesehen sind.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft.

Dresden, den 29. März 1898. (847)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Zum Verbandsgütertarif tritt mit dem 1. April der Nachtrag 5 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die Station Maasbüll der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, anderweite Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn und neue Entfernungen für die Station Dergenthin des Direktionsbezirks Altona.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zum Preise von 0,30 ℳ zu beziehen.

Altona, den 31. März 1898. (848)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April bis Ende Mai d. J. gelangt für den Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen der pfälzischen Eisenbahnen und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken für Eis in vollen Wagenladungen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung. (848a)

St. Johann-Saarbrücken, den 30. März 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif. Am 1. April 1898 gelangen zum vorgenannten Tarif die Nachträge III zum Heft Nr. 1 und VI zum Heft Nr. 3 zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der Ueberfuhrgebühren im Verkehr mit den Stationen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn, der allgemeinen Vorbemerkungen, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife, namentlich neue Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen der niederlausitzer und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.

Die Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der letztgenannten Privatbahn treten jedoch erst an dem später bekannt zu machenden Tage in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen vom 1. April d. J. an die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 29. März 1898. (849)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif theil II Heft 4 vom 1. Dezember 1893. Für Transporte von Holz des Spezialtarifs II bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief gelangen mit Gültigkeit vom 1. April 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898, im Kartirungswege folgende Frachtsätze zur Berechnung:

ab	nach							
	Elberfeld	Elberfeld-Mirke	Köln-Bonnthor	Köln-Deutz	Köln-Ehrenfeld	Köln-Gereon	Köln-Rheinstation	Köln-Süd
	Mark für 100 kg							
Brassó transit	4,59	4,59	4,55	4,53	4,54	4,54	4,55	4,55

Wien, am 26. März 1898.
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen. (850)

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. Für Getreide u. Hülsenfrüchte, Oelsaaten u. Malz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von nachstehenden Stationen:	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Baranów	200 ₰
Barszczowice	206 „
Belz	208 „
Bierzanów	143 „
Bobrka	217 „
Bochnia	155 „
Bogdanówka	234 „
Bogumilowice	166 „
Borki wielkie	229 „
Bortniki	228 „
Borynicze	222 „
Brody	216 „
Buczacz	256 „
Bukaczowce	234 „
Bursztyn	238 „
Chmielów	202 „
Chodorów	226 „
Czarna	176 „
Czerepkoutz	299 „
Czernowitz	292 „
Czortków	268 „
Dabie	186 „
Debica	179 „
Drohobycz	263 „
Dzuryn	267 „
Gródek	196 „
Hadikfalva	304 „
Hadynkowce	275 „
Halicz	242 „
Hliboka	299 „
Husiatyn	282 „
Itzkany	318 „
Jaroslau	189 „
Jezierna	222 „
Jezierzany	256 „
Kalinowszozyzna	267 „
Kálusz	227 „
Kolomea	265 „
Kopyczynce	275 „
Korczów bei Uhnów	208 „
Korosciatyn	248 „
Korszów	258 „
Krasne	211 „
Krechowice	224 „
Krystynopol	208 „
Lancut	201 „
Lemberg	202 „
Lemberg podzamk.	203 „
Lubaczów	208 „
Luzan	283 „
Maxymówka	232 „
Medyka	191 „
Mielec	191 „
Mikalajów	217 „
Monasterzyska	250 „
Mosciska	192 „
Mszana	199 „
Nadbrzezie	209 „
Nizniów	241 „
Nowa grobla	208 „
Nowosielitza	339 „
Oleszów	240 „
Oleszyce	208 „
Ostrów	208 „
Ozydów	214 „
Podgorze-Plaszów	142 „
Podleze	146 „
Podwóloczyska	234 „
Przemysl	192 „
Przeworsk	207 „
Pyszkowce	263 „
Radymno	190 „
Rawa ruska	208 „
Ropczyce	184 „
Rozwadów	215 „
Rzeszów	195 „
Rzochów	189 „
Sadowa-Wisznia	192 „
Sambor	211 „
Sedziszów	186 „

Slotwina	160 ℳ
Sniatyn	277 „
Sokal	206 „
Stanislau	233 „
Stryj	211 „
Surochów	203 „
Szczerzec	220 „
Tarnobrzeg	205 „
Tarnopol	227 „
Tarnów	169 „
Tlumacz-Palahycze	236 „
Tysmienica	233 „
Uhnów	208 „
Wasylkowce	281 „
Wieliczka	146 „
Wybranówka	219 „
Zablotce	216 „
Zablotów	273 „
Zadwórze	208 „
Zagórz	231 „
Zborów	219 „
Zloczów	215 „
Zuczka	292 „

Nach Schönpriesen-Umschlag.

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag sind die Laube-Frachtsätze um 5 ℳ für 100 kg zu kürzen.

Nach Dresden-Elbkai.

Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind die Laube-Frachtsätze um 36 ℳ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 10 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 26. März 1898. (851)

Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. werden aufgehoben:

a) der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Altona vom 1. November 1895 nebst Nachtrag,

b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona nach Stationen der königlichen preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält.

An Stelle derselben tritt mit dem obengedachten Tage ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, in Kraft, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die vorgenannten Verkehre werden hierdurch nicht berührt.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind in Gemässheit der Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft geben die Fahrkartenausgabestellen.

Altona, den 28. März 1898. (852)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt zum diesseitigen Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, gültig vom 1. April 1893, der Nachtrag III in Kraft.

Die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde ist hierzu ertheilt worden.

Perleberg, den 30. März 1898. (853)

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 10 Stück Centesimalwaagen nebst Wiegehäuschen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Centesimalwaagen“

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 13. April 1898, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im März 1898. (854)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Bei der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz ist die Stelle eines

Stationsaufsehers

zu besetzen. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (855)

Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft
in Perleberg.

Anzeigen.

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner**,

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten **1897 neumodellirten**

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Nr. 27.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. April 1898.

Inhalt:

Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und kulturelle Entwickelung.
Die Verpachtung der Bahnhofswirthschaften.
Ueberarbeitung?
Vereinsmittheilungen:
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Eröffnung der 1. preuss. normalspurigen Kleinbahn mit elektr. Betriebe. — Marienburg-Mlawkaer E. — Beschluss der bayer. Abgeordnetenkammer, Ausnahmetarife für Saatgetreide usw. betr. — Lokalbahnzuschläge in Bayern. — Feststellung des Befundes b. Fahrmaterialbeschädigungen auf den bayer. Staatsb. — Werth des Gesammtmobiliars der bayer. Staatsb. — Weibliche Hilfskräfte bei den pfälzischen E. — Lokalbahnaktiengesellschaft in München. — Riedbahn. — Schnellzug Stuttgart - Karlsbad - Prag; Speisewagen. — Leipziger Bahnhofsfrage; Wettbewerb. - Leipzig als Centralpunkt des deutschen Sammelladungs - Verkehrs. — Gera - Meuselwitz. — Erhebungen über die Arbeiterverhältnisse bei den Verkehrsanstalten. — Untersuchungen über die Verhältnisse der Wasserstrassen. — Versuche d. Reichspostverwaltung mit selbstfahrenden Wagen. — Verein Berliner Lokomotivführer. — Sozialdemokratischer Verband der Eisenbahner Deutschlands. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Staatsvoranschlag. — Neuer ungar. - galizischer Eisenbahnanschluss. — Gesetz, betr. die im Jahre 1898 sicher zu stellenden Lokalbahnen. — Deputation der Müllerverbände. — Tarife für Getreide zur Einfuhr nach Oesterreich. — Herstellung einer 2. Bahnverbindung mit Triest. — Transporteinnahmen der Aussig - Teplitzer E. — Buschtéhrader E.; Ausbau des 2. Gleises. — Lemberg-Czernowitz-Jassy - E. — Salonwagen der österr. Staatsbahnen. — Generalversammlung der Südbahn. — Lokalbahnprojekt Leibnitz-Pölfing-Brunn. — Seilbahnprojekt Meran - Segenbüchel. — Errichtung offizieller Frachtbriefrevisionsbüreaus. — Desinfektion von Viehwagen seitens Privatpersonen. — Internat der Kaschau-Oderberger E. — Entscheidung, betr. Erstattung von Frachtmehrgebühren.
Vereins-Ausland: Schweiz. Nordostbahn. — Bahnprojekt St. Gallen-Romanshorn. — Vorkehrungen zur Bewältigung des Herbstverkehrs in Genua. — Italien. Zufahrtslinie zum Simplon. — Pisa - Florenz. — Pariser Stadtbahn. — Nationalkongress der sozialistischen französ. Eisenbahner. — Bahnprojekt Gellivara-norwegische Grenze. — Tarifkrieg der amerikan. Pacificbahnen. — Zahl der Unglücksfälle auf den Newyorker elektr. Strassenbahnen. — Kongo - E. — Ugandabahn. — Pekinger elektrische Strassenbahn.
Allgemeines: Zur grossstädtischen Verkehrsentwickelung. — Graphitschmierung bei Lokomotiven.
Bücherschau:
Die wirthschaftliche Bedeutung eines deutschen Mittellandkanals.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
5. Generalversammlungen.
Anzeigen.

Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und kulturelle Entwickelung.

(Schluss aus Nr. 26.)

Die Faktoren, die das öffentliche Leben beherrschen, waren vor der Zeit der Eisenbahnen gänzlich andere. Das Vereinsleben, die öffentliche Meinung, die heute etwas ganz Neues geworden ist, standen früher unter vollkommen anderen Lebensbedingungen. Wie langsam und träge flogen die Nachrichten, wie war persönlicher Austausch erschwert! Erst durch die Eisenbahnen, diesen bereitwilligen, billigen und zuverlässigen Trägern der Korrespondenz, konnte die Post zu ihrer bewundernswerthen Organisation und ihren grossartigen Leistungen gelangen. Erst durch die Eisenbahnen konnte die Presse ihren auf das gesammte Volksleben so maassgebenden Einfluss ausüben, ihre heutige Macht und Bedeutung gewinnen. Die Eisenbahnen haben die Presse zum Sekundenzeiger der Weltgeschichte gemacht; sie haben es auch zum guten Theile bewirkt, dass die Presse nicht die sechste, sondern vielleicht die erste Grossmacht geworden ist.

Versammlungen von Berufsgenossenschaften und Interessengemeinschaften ganzer Länder und Reiche, wissenschaftliche, wirthschaftliche und politische Kongresse und „Tage" und dergl. waren früher unmöglich. Heute lässt sich die Fülle der Vereinsfreudigen und Kongressbedürftigen kaum erschöpfen.

Zum grossen Theile mit der Eisenbahn hängt auch der Umschwung in unserer ganzen Bildung und geistigen Atmosphäre zusammen. Mit dem Reisen ist unleugbar eine bedeutende Bereicherung durch neue Wahrnehmungen und Begriffe, Anschauungen und Erfahrungen an Menschen und Dingen, eine wesentliche Erweiterung des geistigen Gesichtsfeldes und eine Fülle von Anregung und geistiger Arbeit verbunden, selbst da, wo die Absicht gar nicht darauf gerichtet war. Die Eisenbahn ist eine „neue, grossartige Volksschule" (Knies).

Die Naturwissenschaften sind, vornehmlich auch durch das häufige Reisen, zum Lieblingsstudium der Zeit geworden

Die Geographie und Reiselitteratur haben die philosophische und historische theilweise verdrängt. Alle Vorstellungen, welche den Kopf und das Herz der Menge erfüllen, haben damit eine andere Richtung genommen. Die Kenntnisse vermehrten, die Vorstellungen klärten sich. Wir sind über die elementaren Schranken unseres Daseins, der Zeit und des Raumes, in einer Weise Herr geworden, wie kein anderes Geschlecht je zuvor. Wir erleben und sehen das Hundert- und Mehrfache von dem, was unsere Grossväter gesehen haben, die auf ihren Ferienreisen den heimathlichen Kirchthurm selten aus dem Blicke verloren, während heute schon jeder Mittelschüler in den Ferien in die Alpen oder in sonst entfernte Gegenden reist.

Vorurtheile fallen, heimische Mängel machen sich durch den Vergleich mit Fremden fühlbar; das als besser Erkannte oder besser Geglaubte wird nachgeahmt und übernommen. Die Engherzigkeit schwindet, der Blick wird freier. Manche phantastische Irrthümer, aber auch gar viele Ideale sind wir mit Hilfe der Eisenbahnen losgeworden. Daneben gewinnt auch der Wille. Wir handeln entschlossener, wie wir intensiver leben, geniessen und arbeiten. Die Tugend der Präzision ist vielleicht am meisten gestiegen und ausgebildet worden. Die Eisenbahnen, die wie grosse Nationaluhren wirken, verlangen genaue Einhaltung der Zeit, und zwingen alle, die sich ihrer bedienen, sich nach der bei ihnen geltenden strikten Ordnung zu richten. Sie erziehen hierdurch zweifellos in hervorragender Weise zu Pünktlichkeit und Schätzung des Zeitwerthes, zum raschen Entschliessen sowie zum Vorgehen und Handeln ohne alle Umständlichkeit; Eigenschaften, die sich dann auf das Handeln im Leben überhaupt übertragen. Nicht unerwähnt darf hier die Einflussnahme bleiben, welche die Eisenbahnen auf die für das ganze Volksleben bedeutsamen Bestrebungen hinsichtlich Einführung einer einheitlichen Zeit genommen haben. Bereits eine grosse Zahl von Städten und Orten hat die für Oesterreichs Eisenbahnen maassgebende mitteleuropäische Zeit (d. i. die Zeit des Meridians $22\frac{1}{2}^0$ östlich von Greenwich) angenommen.

Mit jener früher angedeuteten Wirkung der Eisenbahnen steht wohl auch in Verbindung, dass man die Jugend heute mehr fürs Geschäft und weniger wie früher für das Leben und um der Bildung selbst willen erzieht. Andererseits wird die durch die Eisenbahnen bewirkte Leichtigkeit der Ortsveränderung und die damit gebotene Möglichkeit, Vorstellungen und Kenntnisse gewissermaassen im Fluge zu erlangen und zu erweitern, leicht zur Oberflächlichkeit der Beobachtung verführen, die vielfach an Gehalt und Ernst verliert, was sie an Ausdehnung gewinnt. Die Folgen davon sind Frühreife unserer Jugend, Voreiligkeit des Urtheils, Viel- und Halbwissen, Mangel an Innerlichkeit und tieferem Empfinden, Nervosität und Blasirtheit. So lässt sich auch die Eisenbahn dem Leben selbst vergleichen: je flacher, desto schneller die Fahrt.

Schnell muss alles vorwärts gehen! „Keine Minute verlieren!“ ist die Loosung, und das geflügelte Rad, das Sinnbild der Eisenbahn, ist so recht auch zum Wahrzeichen unserer Zeit geworden. Kopfschüttelnd würden unsere Grossväter, die in steifer Gravität noch die gepuderte Perrücke, Zopf und Haarbeutel trugen, am Wege stehen bleiben, wenn sie das Bild der heutigen Welt sähen — —

Mit der Loslösung von der Scholle, der wachsenden Beweglichkeit, geht die Anhänglichkeit an die Heimath, und die Werthschätzung heimischer Einrichtungen verloren. Wo die Lokomotive hindringt, dort schwinden alte Gebräuche und Sitten, die dem Zusammenleben in Gemeinde und Familie vielfach Halt gaben. Die Sesshaftigkeit, die seit jeher als die Mutter vieler wichtiger wirthschaftlicher und bürgerlicher Tugenden galt, wird geringer. Die Eisenbahnen bewirken einen fortschreitenden und raschen Ausgleich zwischen Stadt und Land; die Herrschaft der wechselnden Mode verdrängt die altgewohnten eigenartigen Trachten und Hausgeräthe, an denen gerade wir in Oesterreich eine so reiche und bunte Fülle besassen. Den städtischen Bräuchen, Sitten und Kleidern wird allenthalben der Weg geebnet.

Aber auch die Demokratisirung der Gesellschaft wird zweifellos, und zwar mittelbar und unmittelbar, durch die Eisenbahnen gefördert. Einerseits schon durch den Eisenbahnbetrieb selbst. Alle, ob hoch oder niedrig, ob reich oder arm, müssen sich der Ordnung des Betriebes fügen. Wer den festgestellten Preis zahlt, kann die betreffende Wagenklasse benutzen, und hat Anrecht auf die gleiche Behandlung. Das häufige Nebeneinandertreten verschiedener Stände auf der Eisenbahn ist gewiss auch geeignet, die Unterschiede derselben theilweise zu verwischen und insbesondere in den Vorstellungen der unteren Volksklassen allmählich aufzuheben. Diese Veränderung stärkt dann den Anspruch auf Gleichberechtigung auch auf anderen Gebieten und fördert eine Bewegung, die zu den bezeichnendsten unserer Zeit gehört. Andererseits sind es die Eisenbahnen, auf die sich die Entwickelung der Grossindustrie vornehmlich stützt, und die dadurch mittelbar auf die Entstehung der grossen Arbeitermassen wirken, deren Heranziehung und Konzentrirung möglich machen. Die Arbeiter kommen zum Bewusstsein ihrer Macht, die Leichtigkeit der Ortsveränderung und Nachrichtenvermittelung erleichtert auch ihre Organisation sowie die Verfolgung gemeinsamer Ziele und Interessen. Dies und die Beschleunigung des Gedankenaustausches überhaupt begünstigen das allenthalben zur Geltung kommende Streben nach Vergesellschaftung und führen zu einer gesteigerten Theilnahme des ganzen Volkes am politischen Leben, das heute schneller und kraftvoller sich äussert. Die fortwährende Vermehrung der Berührungspunkte zwischen den einzelnen Individuen muss nothwendigerweise bewirken, dass der Kollektivismus immer intensiver in Erscheinung tritt, immer mehr zunimmt an Geltung, Vertiefung und Ausbreitung.

Gerade in dieser Hinsicht zeigt sich vielleicht am deutlichsten der hervorragend soziale Charakter der Eisenbahnen, die im Dienste des Strebens nach gesellschaftlicher Hervorbringung, Vervielfältigung, Verbreitung und Benutzung aller geistigen Verkehrsmittel stehen und zusammen mit diesen die realen Bänder gesellschaftlicher Verkörperung in Raum und Zeit bilden.

Dem stehen auf der anderen Seite die Macht und Gewalt gegenüber, welche durch die Eisenbahnen in die Hand der Verwaltung des Staates und der Polizei gelegt sind. Die Kräfte des Staates können nun in ganz anderer Weise konzentrirt und von einer Stelle aus geleitet werden. Die Eisenbahnen stellen sich daher auch als ein politisches und administratives Machtmittel ersten Ranges dar. Indem sie an sich auch auf Erhöhung des Bewusstseins nationaler und staatlicher Zusammengehörigkeit wirken, die einzelnen Glieder des Volkes einander nähern, bilden sie ein festes Band für die staatliche Organisation. Schon zur Zeit, da die Eisenbahnen noch in der Wiege lagen, besang ein Dichter [Becker 1838] die Eisenbahnaktien als „Wechsel, ausgestellt auf Deutschlands Einheit“ und die Schienen als „Hochzeitsbänder und Trauungsringe“. Wo diese Wirkung nicht in Erscheinung tritt, wie gerade zeitweise in unserem Vaterlande, da wird sie eben durch stärkere Gegenbewegungen verhüllt oder überwunden. Aber schliesslich kann der nachhaltige Einfluss der Eisenbahnen auch in dieser Hinsicht nicht verloren gehen.

Eine besondere Kräftigung erfährt die Staatsgewalt natürlich dort, wo der Staat den Betrieb der Eisenbahnen führt, und damit ein ganzes Heer von treuen Dienern gewinnt, die sich in Erfüllung schwerer Pflichten vor allen anderen ausgezeichnet und bewährt haben. Und diese Zahl ist nicht gering; nach der Volkszählung von 1890 beschäftigt der Eisenbahnbetrieb in Oesterreich rund 100 000 und ernährt etwa 330 000 Personen. Aber auch die Regelung des Eisenbahnbetriebes durch den Staat, die Erstellung der Fahrordnungen und Tarife mit ihrem weitgehenden Einflusse auf Bestehen und Entwickelung aller Wirthschaftszweige bildet eine der Voraussetzungen, um die Leitung der gesammten Volkswirthschaft in die Hände der hierzu berufenen staatlichen Gewalt zu legen.

So stellen sich die Eisenbahnen als ein wesentlicher Bestandtheil des Volksvermögens in dessen weitestem Sinne dar, als ein wichtiges Glied jenes weitverzweigten Apparates für den organisch-leiblichen Unterhalt, für die persönliche Einzelthätigkeit und für die reale Verknüpfung aller Personen zur unendlich verzweigten Gemeinschaft geschäftlichen Zusammenwirkens und geistiger Mittheilung. Die Eisenbahnen sind das vornehmste Organ jenes grossartigen Apparates des äusseren Wirkens und des inneren Verbandes für die Volksgemeinschaft.

Und wie im einzelnen Staate, so wirken die Eisenbahnen auch in ganzen Staatenwelten in tief einschneidender Weise. Man wird nicht fehlgehen mit der Behauptung, dass an dem Bestreben zur Bildung von Grossstaaten und Staatenbünden die Eisenbahnen nicht unwesentlichen Antheil haben, indem gerade durch sie jene Gleichartigkeit der wirthschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen weiter Gebiete erzeugt wird, welche der Bildung von Kleinstaaten entgegensteht. Jene Interessen verlangen möglichste Gleichartigkeit in Gesetzgebung und Verwaltung und den Schutz einer starken Macht gegen innere und äussere Feinde. Aber auch in den friedlichen Beziehungen der Staaten untereinander treten deutlich die Einflüsse der Eisenbahnen zu Tage, die den Verkehr von Volk zu Volk vermitteln, die Interessen verknüpfen, die gegenseitige Kenntniss vermehren, zum besseren Verständnisse und zur gerechteren Beurtheilung der beiderseitigen Eigenarten beitragen, so als wahre Friedensträger wirken, und als Hauptstützen einer Friedenspolitik dienen, wie solche Oesterreich unter seinem weisen Herrscher mit so grossem Erfolge und zum Segen seiner Völker, wie der ganzen Kulturwelt, verfolgt.

Wenn es dagegen gilt, das Vaterland in schwerer Stunde der Gefahr zu vertheidigen, für den Thron zu kämpfen und die Integrität der eigenen Volkswirthschaft zu schützen, da spielen die Eisenbahnen auch wieder eine erste Rolle. Auf dem Gebiete des Kriegswesens haben sie grossartige Wirkungen nach sich gezogen, und die Wehrhaftigkeit der Völker in ungeheuerem Maasse gesteigert. Der wirthschaftliche wie der sittliche Einfluss grosser Kriege ist insbesondere durch die Eisenbahnen ein ganz anderer geworden. Die Wichtigkeit der Eisenbahnen in dieser Hinsicht liegt nicht allein darin, dass den ungeheueren im Felde stehenden Heeresmassen Proviant und Munition, der erforderliche Ersatz an Mannschaft, Pferden, Waffen und sonst Nothwendigem zugeführt wird, und die Kranken und Verwundeten in Lazarethe oder die Gefangenen in die Heimath zurückbefördert werden. Durch ihre ausserordentliche Bedeutung für die Mobilmachung als Mittel zur Durchführung von Aufmarsch und Angriff, zur Vereinigung der Macht an bedrohten Punkten des Kriegsschauplatzes und zu Bewegungen hinter der Front ermöglichen sie einerseits auch eine beispiellose Schlagfertigkeit der modernen Armeen und stellen eine strategische Waffe von gewaltiger Kraft dar, andererseits jedoch bewirken sie eine wesentliche Verkürzung der Kriege. Wenn es wahr ist, dass der kulturfeindliche verwildernde Einfluss der Kriege sich hauptsächlich bei längerer Dauer derselben zeigt, so liegt in der Abkürzung der Kriege einer der grössten Fortschritte menschlicher Kultur. Und wenn früher die Gegenden, in denen der Krieg gehaust hatte, auf Jahre hinaus verarmten, so sind es heute wieder die Eisenbahnen, die, dem Speere des Achilles gleich, die Wunden, die sie schlagen halfen, in Kürze auch wieder heilen.

Noch sei der Förderung gedacht, welche die Wissenschaften als solche durch die Eisenbahnen erfahren haben. Zunächst die Elektrotechnik, Telegraphie, und neuestens das Telephon, durch die Bestrebungen, diese in immer ausgedehnterem Maasse in den Dienst des Eisenbahnwesens zu stellen. Zweifellos wird die Zukunft in dieser Beziehung noch grosse Aufgaben zur Lösung bringen, deren Anfänge wir in den bereits heute elektrisch betriebenen Bahnen sehen.

Sämmtliche Ingenieurwissenschaften, die Messkunst und Mechanik, die Statik und Dynamik, sind durch den Eisenbahnbau in kürzester Zeit in ganz ausserordentlicher Weise gehoben worden. Wir sehen die bisherigen Ergebnisse dieser Wissenschaften theilweise umgesetzt in den Lokomotiven, Wagen, Maschinen und Werkzeugen aller Art, in den Brücken, Viadukten, Tunnels, Aquädukten, in Sicherheits- und Signalvorrichtungen u. a. m. Die Metallurgie ist durch die Eisenbahnen, den Hauptkonsumenten von Eisen, Stahl, Kupfer und Bronzen, in ein ganz neues Stadium getreten. Auch für Geographie und Geologie, Ethnologie und Geschichte haben die Eisenbahnen manchen grossen Gewinn gebracht. Der Rechtswissenschaft wurde durch die Eisenbahnen und deren mannigfache Beziehungen zu Staat, Gesellschaft und Einzelnen ein ungeheueres und gänzlich neues Feld eröffnet. Infolge der geänderten Verkehrsverhältnisse mussten ganze Gruppen positiven Rechtes neu geschaffen werden. Das private, öffentliche und Völkerrecht erfuhren durch den Einfluss der Eisenbahnen weitgehende Umgestaltung und Ergänzung. Ja, es wird überhaupt kein Wissenszweig zu nennen sein, der nicht an diesem Gewinne theilgenommen hat. Denn die Eisenbahnen vermitteln nicht nur den so wichtigen Austausch von Nachrichten, den persönlichen Verkehr und Bücherversand, sie ermöglichen den Besuch der Brennpunkte des geistigen Lebens und erleichtern die Beschaffung des wissenschaftlichen Arbeitsmateriales. Einerseits wird das letztere aus der ganzen Welt in die Stube des Gelehrten zusammengezogen, andererseits eilt der Forscher hinaus an die Stätten des Geschehens. So haben sich auch Methoden und Hilfsmittel der Wissenschaften verändert, erweitert, verschärft und dementsprechend sind die staunenswerthen Ergebnisse auf allen Gebieten des Forschens und Wissens.

Durch Vermittelung der Eisenbahnen ist die geistige Arbeit unserer Zeit viel weniger wie früher blos eine Summe logischer Einzelthätigkeiten und isolirt betriebener Künste ohne Zusammenhang, sondern eine grosse historische Gesammtleistung geworden. Sie ist durch die Eisenbahnen Kollektivarbeit geworden, ein grosses arbeitstheiliges System besonderer praktischer und theoretischer Erkenntnissakte auf Grund ununterbrochener Tradition und nunmehr ermöglichter Kommunikation der einzelnen Vorstellungen.

Der Einfluss, den die Eisenbahnen auf Kunst und Kunstschaffen genommen haben, lässt sich zwar nicht in gleicher Weise unmittelbar nachweisen und erkennen; aber zweifellos hat auch hier ihr Einfluss gewirkt, indem sie einerseits zahlreichen Künstlern und Kunstfreunden die Möglichkeit gewähren, die Stätten antiker Kunstdenkmale, die Sammlungen und Ausstellungen von Kunstschätzen alter und neuer Meister, die Theater und Aufführungen von Tonwerken zu besuchen. Was früher nur ganz besonders Auserwählten vergönnt war, ist heute — ideell — fast jedem zugänglich gemacht. Die Eisenbahnen wirken in diesem Sinne auf Popularisirung der Kunst; d. h. sie würden an sich wohl ein Mittel bilden, um das gesammte Kunstschaffen gewissermaassen unter die Kontrole des ganzen Volkes zu stellen. Den Eisenbahnen einen unmittelbaren Einfluss auf die Richtung und Ideale der modernen Kunst zuzuschreiben, wäre vielleicht zu weitgehend. Es kann jedoch kaum geleugnet werden, dass die Eisenbahnen infolge ihrer weitreichenden Beziehungen und tiefeinschneidenden Wirkungen auf allen Gebieten des sozialen Lebens, der physischen Arbeit und des geistigen Schaffens nicht unwesentlich zu dem Vordringen des Materialismus auf ethischem Gebiete beigetragen und derart auch in dieser Hinsicht auf die Entwickelung der Kunst mitgewirkt haben. Die Ursachen dieses Prozesses sind jedoch zu verwickelt, um den besonderen Antheil der Eisenbahnen daran bestimmen zu können.

Wohl hängt ja auch sonst ein grosser Theil der ernsten Bedenken, die man gegen unsere Zeit und die gegenwärtige Entwickelung der menschlichen Gesellschaft und ihrer Kultur im allgemeinen in berechtigter Weise erheben kann, mittelbar oder unmittelbar mit den Eisenbahnen zusammen. Aber viel-

leicht, ja gewiss sind die vielfach schweren Uebelstände nicht nothwendig und nicht dauernd mit unseren modernen Einrichtungen verbunden. Vielleicht lassen sie sich durch anderweitige, entgegenwirkende Organisationen, durch geläuterte Sitten und Anschauungen beseitigen; vielleicht ist ein wesentlicher Theil dieser Uebelstände nur eine Uebergangserscheinung und mit einer bestimmten und zu überwindenden Entwickelungsphase verknüpft. Aber vor der Hand bestehen sie — und sie bestehen auch bei uns, das ist nicht zu leugnen. Andererseits ist aber auch nicht zu verkennen, dass wir auf der Bahn des Fortschrittes und der Kulturentwickelung gerade und vornehmlich durch die Eisenbahnen ganz ungeheuer rasch vorangekommen sind, wenn sich dieser Fortschritt auch nicht auf allen Lebensgebieten gleichmässig vollzogen hat, ja, dass wir in der Technik, und insbesondere in der Technik des Verkehrs viel schneller vorwärts gekommen sind, als in unseren sittlichen Anschauungen und gesellschaftlichen Einrichtungen. Aber man muss sich auch bewusst bleiben, dass sich die grossen Fortschritte der Menschheit immer nur in heissen, oft bis zur theilweisen Vernichtung führenden Kämpfen und in Einseitigkeit vollziehen, und dass es nicht einem Zeitalter vergönnt sein kann, auch alle die Früchte zu ernten, zu denen es selbst die Saat gelegt hat.

Wir nennen unser Zeitalter stolz ein prometheïsches. Seien wir darum auch eingedenk der Worte, welche die erhabene Göttin des Lichtes Prometheus zurief:

> „Gross beginnt ihr Titanen! Aber leiten zu dem ewig Wahren, ewig Schönen, ist der Götter Werk; die lasst gewähren!“

So dürfen auch wir in Zuversicht hoffen, dass eine Zeit kommen wird, in der die Eisenbahnen als das uneingeschränkt wirken werden, was sie ihrem eigentlichsten Wesen und dem ihnen innewohnenden Streben nach sind: als eine der vornehmsten Waffen und Werkzeuge für die Civilisation und für die Kultur der Menschheit! — Dabei bleibe uns jedoch stets bewusst, dass wir nicht glücklicher und nicht besser werden durch die Kultur, dass diese ja gar nicht dazu da ist, unser Leben glücklicher zu gestalten, unsere Moral zu verbessern, uns pflichtgemässiger, tüchtiger, gesünder zu machen. — Die Kultur ist nichts als ein grossartiges Kampfmittel des Geistes gegen die Natur und gegen Mitbewerber. Von diesem Gesichtspunkte aus müssen auch die Eisenbahnen angesehen werden.

Die Verpachtung der Bahnhofswirthschaften.

Unser Artikel in Nr. 4: „Eine Quelle von Unzufriedenheit“, der sich im Interesse des Publikums wie der Eisenbahnverwaltungen gegen die Verpachtung der Bahnhofswirthschaften im Wege öffentlicher Ausschreibung und nach dem Meistgebote wendete, hat fast überall Zustimmung gefunden. Nur im „Nürnberger Anzeiger“ hat sich eine Stimme erhoben, welche die öffentliche Ausschreibung als den richtigsten Weg betrachtet. Sie führt wörtlich aus: „Was wir wollen, ist allein, dass die Pachtschillinge mehr dem wirklichen Erträgniss der Bahnhofsrestaurationen, als dies bisher geschehen, angepasst und dieselben nicht zu reinen Sinekuren ausgestaltet werden. Und in diesem Sinne hat sich auch der oberste Leiter der bayerischen Eisenbahnverwaltung im Landtage ausgesprochen. Die bayerische Verwaltung wird zwar künftig vakante Restaurationen zur öffentlichen Bewerbung ausschreiben und aus den Höhen der Angebote sich ihre Pachtschillingssumme ziehen, unter keinen Umständen aber den Zuschlag an das Meistgebot binden. Und das ist unseres Erachtens wenigstens nach den bestehenden Verhältnissen in Bayern das allein Richtige. Es geht doch nicht an, eine Bahnhofsrestauration wie die von München Centralbahnhof um 12 000 ℳ jährlich auch ferner zu verpachten, wenn der Jahresreingewinn des Restaurateurs nachweisbar 60–70 000 ℳ beträgt. Warum in diesem Falle nicht recht gut ein Pachtschilling von 35 000 ℳ angenommen werden sollte, durch den der Pächter immer noch einen Reingewinn von 25 000 ℳ haben würde, bleibt uns unerfindlich. Und mutatis mutandis wird dies auch auf andere, auch wesentlich kleinere Bahnhofsrestaurateure anzuwenden sein. Dass eine Verwaltung von den Bahnhofsrestaurateuren bezüglich ihrer Qualifikation und Charakterveranlagung gewisse Garantien haben muss, wird von niemanden bestritten werden. Ebenso feststehend ist es wohl auch, dass die Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, die Pachtschillingssummen mehr, als dies bisher geschehen, dem wirklichen Erträgniss anzupassen. Die Befürchtung wegen hoher Preise oder mittelmässiger Qualitäten theilen wir nicht, da die Preise von der Eisenbahnverwaltung sanktionirt werden müssen und bezüglich der Qualität der Speisen und Getränke die entsprechende Kontrole das Nöthige besorgen kann. Die Ansicht, dass ein Pächter mit geringem Pachtschilling deshalb weniger bestrebt sein werde, seinen Verdienst möglichst hoch zu schrauben, erscheint uns bei dem Zug unserer Zeit geradezu naiv. Wir erinnern uns aus dem Jahre 1867 schon, wo über hohe Pachtschillinge gewiss noch nicht zu klagen war, einer ganz exorbitanten Uebervortheilung des reisenden Publikums auf einer oberfränkischen Bahnhofsrestauration, die zu zahlreichen berechtigten Klagen des reisenden Publikums und zu deren Abstellung durch endliche Entfernung des gewinnsüchtigen Restaurateurs führte. Die ‚Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen‘ möge daher doch die Kirche beim Dorf lassen, auf bayerische Verhältnisse sind ihre Ausführungen sicher nicht zutreffend.“

An dieser Aeusserung ist der animose Ton ebenso verwunderlich wie der Inhalt, der eigentlich nur bestätigt, was in jenem Artikel in ruhiger und sachlicher Weise ausgeführt ist.

Dass die öffentliche Ausschreibung die Vorbedingung für die Erlangung eines geeigneten Wirthes sein soll, ist doch wohl zu viel behauptet. Die Verwaltung braucht zu einem solchen Mittel schon um deswillen nicht zu greifen, weil sie erstens in ihrem eigenen Bereiche eine grosse Anzahl von Bahnhofswirthen kennen lernen wird und muss, die grösseren Aufgaben gewachsen sind, und zweitens, weil es an Angeboten auch ohne öffentliche Ausschreibung nicht fehlt. Die öffentliche Ausschreibung hat nur die Folge, eine grosse Anzahl von Bewerbern anzulocken, die unsinnige und unbrauchbare Gebote thun. Diesen Geboten gegenüber ist die Verwaltung ganz naturgemäss unfrei in ihrem Handeln. Denn wenn sie auch nicht den Höchstbietenden berücksichtigt, so wird sie sich doch bei Bemessung des Pachtzinses der Rücksicht auf die Höchstgebote nicht entschlagen können. Sie wird, wenn Gebote von 50 000 ℳ da sind, ihrer Ueberzeugung, die Wirthschaft sei mit 25 000 ℳ genügend bezahlt, nicht folgen können. Und wenn sie es dennoch thut, was hatte dann die öffentliche Ausschreibung für Zweck? In dem Artikel des „Nürnberger Anzeigers“ steht wörtlich zu lesen: „Die bayerische Verwaltung wird zwar künftig vakante Restaurationen zur öffentlichen Bewerbung ausschreiben und aus den Höhen der Angebote sich ihre Pachtschillingssumme ziehen“ — — Ja, das ist es eben, was zu befürchten steht und was den Eisenbahnverwaltungen selbst nur Schaden bringen muss. Letzteren stehen zur Feststellung angemessener Pachtschillinge doch viel rationellere Mittel zu Gebote, als eine Handhabe aus den oft geradezu unsinnigen Pachtgeboten mehr oder weniger fremder Bieter. Kein Mensch wird verlangen, dass die Bahnhofswirthschaft eine Sinekure sei; wir rathen den Eisenbahnverwaltungen nur, die Pachtschillinge nicht so hoch zu schrauben, dass die Bahnhofswirthe ihr Publikum zu übertheuern

nöthig haben und wo dies dennoch geschieht, energisch den Wirth vor die Thüre zu setzen, sowie sich in den Pachtverträgen die Möglichkeit einer solchen raschen Expedirung zu sichern. Das alles kann sie bei mässigen Pachtzinsen, bei zu hohen aber nicht, weil sie dann moralisch eine Mitschuld an der schlechten Wirthschaftsführung trägt. In jenen Forderungen fällt aber das Interesse des Publikums mit dem der Eisenbahnverwaltungen völlig zusammen.

Auf eine Gefahr möchte hier noch aufmerksam gemacht werden, die mit der unsinnigen Preistreiberei verbunden, dem Interesse des Publikums und der Eisenbahnverwaltungen droht. Bekanntlich stecken hinter den Meistbietenden nicht selten Brauereien, die, um ihr Bier anzubringen, die vom Bahnhofswirth zu hinterlegende Kaution stellen, auch wohl die Kosten des Inventars tragen, vielleicht sogar — wie behauptet wird — den Pachtzins bezahlen.

Dass auch nach dieser Richtung hin für die Eisenbahnverwaltungen die grösste Vorsicht geboten ist, wird niemand bestreiten. Sie werden dem Wirthe einfach vorschreiben müssen, welche Biersorten er zu führen hat und zu prüfen haben, ob die pekuniären Verhältnisse des Pachtbewerbers ihm die vollste Unabhängigkeit von unstatthaften und für die Wirthschaftsführung schädlichen Einflüssen ermöglichen. Das können sie aber auch wieder nur bei mässigen Pachtzinsen und viel besser ohne öffentliche Ausschreibung.

Dem Vernehmen nach ist übrigens in jüngster Zeit die Bahnhofswirthschaft des neuen Hauptbahnhofes in Dresden-A., jedenfalls eine der grössten Deutschlands, ohne öffentliche Ausschreibung und freihändig vergeben worden. Chr. Kl.

Ueberarbeitung?

In der Sitzung des Reichstags vom 3. März d. J. hat der Reichstagsabgeordnete Dr. Schoenlank von einem System der Ueberarbeitung bei den Staatseisenbahnen gesprochen und zum Beweise für die Richtigkeit seiner Behauptung unter lebhaftem Beifall seiner Parteigenossen eine Unfallversicherungssache mitgetheilt. Nach einem ihm zufällig vorliegenden Aktenstück in einer Unfallversicherungssache sei bei Festsetzung der Unfallrente behördlich festgestellt, dass der Verunglückte — ein Rangirarbeiter auf dem Bahnhof Hanau der preussischen Staatsbahnen — während des letzten Jahres seiner Beschäftigung an 362 Tagen gearbeitet habe, während das Gesetz selbst die durchschnittliche Zahl der Arbeitstage im Jahre auf nur 300 annehme. Also 362 Tage habe der Mann in einem Jahre gearbeitet!

Wie hat sich die Sache in Wirklichkeit verhalten? Nach zuverlässigen Informationen hat Herr Dr. Schoenlank, indem er sich diesen Fall für die Reichstagstribüne aussuchte, keinen glücklichen Griff gethan. Die kurzen Ausführungen verrathen nicht weniger als dreierlei Unkenntniss, nämlich des Gesetzes, der Akten und der thatsächlichen Verhältnisse.

1. Wenn Herr Dr. Schoenlank geglaubt hat, dass das Gesetz 300 Arbeitstage als Durchschnitt für alle Arbeiter ansehe, so hat er sich geirrt. Er hat übersehen, dass das Gesetz auf die grosse Zahl derjenigen Betriebe, in welchen der ständige Arbeiter üblicher Weise mehr als 300 Tage arbeitet oder Lohn empfängt, im § 3 Abs. 2 ausdrücklich rücksichtigt.

2. Hätte der Abgeordnete Dr. Schoenlank die Akten, die er doch in der Hand hatte, einigermaassen sorgfältig gelesen, so hätte ihm nicht entgehen können, dass der Verunglückte, um den es sich handelte, überhaupt kein volles Jahr bei der Eisenbahnverwaltung gearbeitet hatte, und dass daher kraft gesetzlicher Bestimmung der Jahresverdienst eines anderen gleichartigen Arbeiters, hier eines Rangirarbeiters, bei der Rentenfeststellung zu Grunde gelegt werden musste.

3. Aber auch dieser Arbeiter hat nicht an 362 Tagen gearbeitet, sondern für 362 Tage Lohn bezogen. Herrn Dr. Schoenlank scheint es etwas ganz neues zu sein, dass ständige Betriebsarbeiter der preussischen Staatseisenbahnen auch für solche Tage gelöhnt werden, an denen sie theils nur dienstbereit sind, theils überhaupt nicht arbeiten. Es ist ihm unbekannt, dass diesen ständigen Arbeitern planmässig Ruhe- und dienstfreie Tage ohne Lohnabzug gewährt werden, und er hat — vielleicht nach einem Brauche in sozialdemokratisch geleiteten Betrieben — ohne weiteres angenommen, dass Arbeitstage und gelöhnte Tage sich decken. Nach der Diensteintheilung auf dem hier fraglichen Bahnhof Hanau-Ost hat ein Rangirarbeiter in einem Monat durchschnittlich drei freie Werktage und einen dienstfreien Sonntag. Er erhält also für 30 oder 31 Tage Lohn, obwohl er der Regel nach im Monat nur an 26 oder 27 Tagen arbeitet.

So der Sachverhalt, der wahrlich das Tageslicht nicht zu scheuen hat. Was der Herr Reichstagsabgeordnete Dr. Schoenlank der Eisenbahnverwaltung zum Vorwurf macht, muss ihr umgekehrt gerechterweise zum Lobe gereichen. Man kann gewiss den einzelnen Bundesregierungen nicht zumuthen, im Reichstage auf alle Ausführungen und Beschwerden zu antworten. Es könnten im anderen Falle die Rechte der einzelnen Landesvertretungen allzu leicht geschmälert werden. Misslich ist es aber doch, dass von der Reichstagstribüne aus so unbegründete und unrichtige Behauptungen unwidersprochen gemacht werden können und so in weite Schichten der Bevölkerung eindringen, wo sie sicherlich gar oft unbedingten Glauben finden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. April d. J. ist der an der Bahnstrecke Posen-Bentschen zwischen den Stationen Neutomischel und Chroschnitz gelegene Haltepunkt Friedenhorst, welcher bis dahin nur für die Abfertigung von Personen eingerichtet war, auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Eil- und Frachtgut in Wagenladungen, Vieh, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen unter Inser.-Nr. 858 d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 736 vom 30. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruchstatistik (abgesandt am 2. April d. J.).

Nr. 1015 vom 30. März d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 31. März d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Am 31. März d. J. wurde in Briesen in Anwesenheit des Oberpräsidenten v. Gossler die **erste preussische normalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe** eröffnet. Die Bahn verbindet das Ostende der Stadt Briesen in Westpreussen mit dem Staatsbahnhofe daselbst und ist Eigenthum des Kreises. Aus Anlass der Eröffnung wurde ein Tele-

gramm an Seine Majestät den Kaiser abgesandt, auf welches an den Oberpräsidenten v. Gossler folgende Antwort eingegangen ist: „Seine Majestät der Kaiser und König haben allerhöchst sich über die Meldung von der Eröffnung der ersten normalspurigen Kleinbahn mit elektrischem Betriebe sehr gefreut, lassen der Briesener Festversammlung für den Ausdruck unverbrüchlicher Treue bestens danken und eine segensreiche Weiterentwickelung des Kleinbahnwesens in der Provinz Westpreussen wünschen. Auf allerhöchsten Befehl gez. v. Lucanus, Geheimer Kabinettsrath."

— Der Aufsichtsrath der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 % an die Stammprioritätsaktien und von 2,25 % an die Stammaktien vorzuschlagen.

— Auf Antrag des Referenten für Eisenbahnangelegenheiten im Finanzausschusse der **bayerischen Abgeordnetenkammer** wurde namens des letzteren betreffs der **Ausnahmetarife für Saatgetreide usw.** in der Plenarsitzung vom 26. März d. J. folgender, der Landwirthschaft namhafte Vortheile gewährende Beschluss gefasst: „Alle Arten von Saatgetreide, Sämereien, Saatpflanzen, Setzlingen usw. in Wagenladungen künftig nach Spezialtarif III des Gütertarifs zu behandeln und Stückgutsendungen einen Frachterlass von 50 % zu gewähren, wenn durch die Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Bezirksausschusses oder eines dem Landesverband landwirthschaftlicher Darlehnskassenvereine angeschlossenen Vereins der Nachweis erbracht wird, dass die verfrachteten Gegenstände als Saatgetreide usw. im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung gefunden haben, oder von einem der genannten Ausschüsse, bezw. Vereine unter deren Mitglieder zur Verwendung in ihrem Betriebe vertheilt worden sind. Bei Sendungen, welche an die Adresse eines landwirthschaftlichen Bezirksausschusses oder eines der genannten Vereine gerichtet sind, wird vom Nachweis der Verwendung abgesehen." Ferner wurde in dieser Sitzung, nachdem den Nachweisungen der Ausgaben für den Eisenbahnneubau in den Jahren 1894 und 1895 die vom betreffenden Referenten beantragte Anerkennung einstimmig ertheilt worden war, gleichzeitig konstatirt, dass das im Königreich Bayern bis einschliesslich 1897 in Eisenbahnbauten angelegte Kapital bereits die Höhe von 1 158 315 219 ℳ erreicht habe.

— In **Bayern** wurden ab 1. d. Mts. zufolge des im Landtage gefassten, auch in dieser Zeitung bereits erwähnten Beschlusses die bisherigen **Lokalbahnzuschläge**, welche im Stückgutverkehr bei Eilgut für den Centner 12 ₰, bei Frachtgut 10 ₰ und bei Wagenladungsgütern für die Wagenladung 6 ℳ betragen, auf allen denjenigen Lokalbahnen aufgehoben, bei denen sich, nach Wegrechnung dieser Zuschläge, in den Erträgnissen der einzelnen Bahnen kein Defizit mehr ergibt. Von den 48 in Bayern z. Zt. betriebenen Lokalbahnen werden demgemäss von dieser den wirthschaftlichen Verhältnissen der Interessenten sehr zu statten kommenden Maassnahme bereits 39 betroffen, indem auf denselben seit 1. d. Mts. nur noch die Tarife der Hauptbahnen in entsprechende Anwendung kommen.

— In Bezug auf die **Feststellung des Befundes bei Fahrmaterialbeschädigungen** hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, ihre äusseren Organe anzuweisen, bei Fahrmaterialbeschädigungen sowohl im gewöhnlichen Betriebe als auch bei Unfällen unverzüglich soweit möglich eine genaue Feststellung des Befundes sowie der begleitenden Umstände vornehmen zu lassen, da im Unterlassungsfalle oder auch schon bei nicht gründlichen Befundsaufnahmen bei etwa späterer Beurtheilung solcher Fälle es schwierig, ja oftmals unmöglich sei, richtige Schlüsse auf den Zustand der beschädigten Fahrzeuge und deren Einrichtungen zu ziehen, sowie auch hinsichtlich des Verschuldens einen entsprechenden Nachweis zu erbringen. Unter manchem anderen ist in dieser Verfügung beispielsweise auch darauf aufmerksam gemacht, dass bei etwaigen Beschädigungen von Lokomotiven die Siederöhren, Speiseapparate, die Wasserstände usw., dann die Bremsapparate sofort genau zu untersuchen und der Befund festzustellen sei, da es in verschiedenen Fällen nicht ausgeschlossen sein könnte, dass seitens Betheiligter späterhin versucht werden könnte, die Beschaffenheit des verwendeten Materials als die Ursache eines eingetretenen Unfalls usw. hinzustellen u. dergl.

— Welch enormen **Werth das Gesammtmobiliar im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** repräsentirt, geht aus einer nach dem Stande vom 1. April d. J. angefertigten übersichtlichen Zusammenstellung der Versicherung desselben gegen Brandschäden hervor. Nach dieser Zusammenstellung beziffert sich der Gesammtversicherungswerth der Mobilien **auf rund 36 700 000 ℳ, und es werden hierfür an Jahresprämien etwas über 71 000 ℳ bezahlt. An dieser Versicherung** sind verschiedene grössere bayerische bezw. deutsche Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaften betheiligt und es begreift dieses Versicherungsverhältniss nur die durch Brand hervorgerufenen Beschädigungen und Zerstörungen von Mobilien in sich; ausserdem besteht noch ein weiteres Versicherungsverhältniss mit einer bayerischen Versicherungsanstalt hinsichtlich der bayerischen Bodenseedampfschifffahrt, welches alle durch Schifffahrtsunfälle oder höhere Gewalt entstehenden Beschädigungen oder Verluste zum Gegenstande hat, mit einem Versicherungswerthe von 145 000 ℳ und mit einer jährlichen Prämie von 2 100 ℳ.

— Die von der Münchener „Allgem. Zeitung" gebrachte Mittheilung, dass die Verwaltung der **pfälzischen Eisenbahnen zur Verwendung weiblicher Hilfskräfte** übergegangen sei (siehe Nr. 25 d. Ztg.) ist, wie die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen jetzt amtlich bekannt gibt, in dieser Allgemeinheit nicht zutreffend. Es sollen nämlich nur auf einer Anzahl kleinerer Stationen, bei welchen eine Geschäftsaushilfe geringeren Umfangs erforderlich ist, so dass eine volle männliche Arbeitskraft nicht ausgenutzt werden kann, versuchsweise geeignete weibliche Angehörige der auf diesen Stationen verwendeten Beamten, Bediensteten oder Arbeiter zur Aushilfe im Telegraphen- und Güterabfertigungsdienste gegen Tagegebühr herangezogen werden. Ferner ist an einzelnen grösseren Stationen die Verwendung weiblicher Hilfskräfte im Telegraphendienste beabsichtigt, jedoch gleichfalls mit der Beschränkung auf die nächsten weiblichen Angehörigen der auf der betreffenden Station verwendeten Beamten, Bediensteten und Arbeiter oder Wittwen von solchen.

— Die **Lokalbahnaktiengesellschaft in München** wird für das Geschäftsjahr 1897 bei einem Reingewinn von 486 678 ℳ eine Dividende von 4 ½ % (gegen 4 ¼ % im Vorjahre) zahlen.

— Am 1. d. Mts. wurde eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Baden und dem Elsass und zwar zwischen Strassburg und Lahr fertiggestellt, die **Riedbahn**, welche im Anschlusse an die Strassburger Strassenbahn Strassburg-Neue Rheinbrücke-Kehl nach Ottenheim führt und hier in die Lahrer Strassenbahn Rheinufer-Ottenheim-Dinglingen-Lahr-Seelbach mündet.

— Seit 1. d. Mts. läuft in dem 7.25 Vorm. in **Stuttgart** abfahrenden **Schnellzug** nach **Karlsbad und Prag**, sowie in dem um 8.$\frac{48}{}$ Abends in Stuttgart eintreffenden Schnellzug wieder ein **Speisewagen.** Beide Züge haben Anschluss in Stuttgart an die zwischen Paris-Wien usw. verkehrenden Orientexpresszüge.

— Die **Leipziger Bahnhofsfrage** ist von dem Berliner Architektenverein zum Gegenstand eines **Wettbewerbes** gemacht worden und zwar als Aufgabe zur Bewerbung um den nächstjährigen Schinkelpreis auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues. Das Programm ist, wie die „Leipz. Neust. Nachr." glauben, von einem Beamten der höheren Bauverwaltung aufgestellt worden, der die bisherigen Versuche zur Lösung der Aufgabe genau studirt hat. Es wird die Anlage eines Hauptbahnhofes nach dem Programm in Aussicht zu nehmen sein auf dem Areal des jetzigen Dresdener Bahnhofes so, dass eine vom bayerischen Bahnhof parallel zur Nürnberger und Querstrasse die Stadt durchziehende Hochbahn in denselben einmündet und bei viergleisiger Anlage sowohl den Fernverkehr von Nord nach Süd wie auch den Vorortverkehr der Magdeburger und thüringer Linie vermittelt. Wenn der Hauptbahnhof ausserdem einen unmittelbaren Uebergang der Züge von Magdeburg nach Eilenburg und von Dresden nach den thüringer Linien ermöglichen, dabei aber seine Zugängigkeit von der Bahnhofstrasse erhalten und nicht weiter vom Stadtmittel abgerückt werden soll, als die Ausbildung der vorstehenden Durchgangslinien unbedingt erforderlich macht, so wird jedem, welcher sich an der Lösung des Wettbewerbes betheiligen will, bald klar werden, dass es sich um eine Aufgabe mit ungemein grossen Schwierigkeiten handelt. Bis zum 21. Dezember 1898 müssen die Preisbewerber ihre Arbeiten eingereicht haben.

— Für den Sammelverkehr besteht in **Leipzig** das Transportkontor der vereinigten Leipziger Spediteure, welches seit etwa 20 Jahren fast sämmtliche Leipziger Speditionsfirmen zu gemeinschaftlicher Arbeit im Sammelverkehr zusammenhält. Diese Konzentration der geschäftlichen Leistungsfähigkeit hat Leipzig **zum Centralpunkt des deutschen Sammelladungsverkehrs** gemacht. Ueber die Thätigkeit des Transportkontors veröffentlicht die Leipziger Handelskammer in ihrem neuesten Jahresbericht einige Angaben. Danach hat dasselbe in dem Geschäftsjahre vom 1. November 1896 bis 31. Oktober 1897 83 188 530 kg Sammelgüter, d. i. auf die Einheit von Doppelladungen zu 10 000 kg zurückgeführt, 8 319 Doppelladungen von Leipzig fortgesandt, was bei 300 angenommenen Arbeitstagen einem täglichen Versand von fast 28 Doppelladungen entspricht.

Ausserhalb der Sphäre des Transportkontors unterhalten einige Speditionsfirmen selbständige, theilweise sehr bedeutende Spezialsammelverkehre sowohl nach dem Inlande als nach dem Auslande, insbesondere nach England und Russland. Der weitaus grösste Theil dieser Gütermengen ist auswärtiges Speditionsgut, welches in Leipzig umgeschlagen wird, nur ein verhältnissmässig geringer Theil stammt aus Leipzig selbst.

— Einer telegraphischen Mittheilung aus Gera zufolge ist der Bau der Eisenbahn **Gera-Meuselwitz** gesichert.

— In seiner letzten Sitzung hat der Ausschuss des kathedersozialistischen Vereins für Sozialpolitik **Erhebungen über die Arbeiterverhältnisse bei den deutschen Verkehrsanstalten** beschlossen und zwar soll die Untersuchung sich auf die Angestellten der Eisenbahnen, der Binnenschifffahrt, der Posten und der Privatverkehrsanstalten (Pferdebahnen, Omnibusgesellschaften, Droschken) erstrecken. Es sollen Arbeitgeber und Arbeiter befragt werden. Eine Anregung, die Verhältnisse in England, Frankreich, Nordamerika zum Vergleich heranzuziehen fand die Billigung des Ausschusses.

— Der Verein für Sozialpolitik wird auf Beschluss seines Ausschusses eine **Untersuchung über die Verhältnisse der deutschen Wasserstrassen** veranstalten, mit Rücksicht auf die Fragen der Konkurrenz mit den Eisenbahnen und der Erhebung von Abgaben, und zwar nach dem Arbeitsplan, wie ihn als Berichterstatter des vorbereitenden Ausschusses Professor A. Wagner-Berlin entwickelte. Danach sind als Grundlage einer Kritik der Verhältnisse der deutschen Wasserstrassen die Kosten zu ermitteln, die zur Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen, soweit sie schiffbar und zur Herstellung künstlicher Wasserstrassen aufgewendet worden sind. Bei den Kosten soll möglichst nach den Zwecken ihrer Verwendung gefragt und ferner festgestellt werden, ob sie vom Reich und von den Einzelstaaten oder von Provinzen, Kreisen, Gemeinden getragen worden sind. Dann wird man die Höhe der jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten ermitteln sowie die Beträge feststellen, die durch Erhebung von Abgaben erzielt werden. Daran wird sich eine Darlegung der Verkehrsentwickelung auf den deutschen Wasserstrassen und auf den Eisenbahnen seit 1872 schliessen unter Berücksichtigung der Konkurrenz beider; ebenso sollen die Frachten auf Wasserstrassen und Eisenbahnen festgestellt und verglichen werden. Zuletzt soll die Frage der Erhebung von Abgaben auf den Wasserstrassen nach historischen, rechtlichen, thatsächlichen, nationalen, sozialen, wirthschafts- und finanzpolitischen Gesichtspunkten untersucht werden.

— Die vor kurzem von einigen Berliner Zeitungen gebrachte Meldung, die **Reichspostverwaltung** habe mit **selbstfahrenden Wagen** bei Stadt- und Bahnhofspostbeförderungen bereits Versuche angestellt, ist, wie der „Dtsch. Verk.-Ztg." mitgetheilt wird, nicht zutreffend. Auch z. Zt. werden derartige Fahrzeuge im Postbetriebe nicht verwendet. Mit Versuchen wird aber voraussichtlich in Berlin in nächster Zeit begonnen werden, da die Postbehörde von dem Anerbieten zweier Wagenbauunternehmer, einen Kariolpostwagen zu einem Motorwagen herzurichten, sowie 2 Motorwagen für Postbeförderungen zu erbauen und für Versuchszwecke zur Verfügung zu stellen, Gebrauch machen will. Der Kariolpostwagen wird für Benzinmotorbetrieb eingerichtet. Bei den beiden neuen, gleichfalls für Briefpostbeförderungen berechneten Motorwagen soll zur Erzeugung der Triebkraft Naphta benutzt werden. Weitere Angebote wegen Hergabe von selbstfahrenden Wagen zu Versuchszwecken unterliegen z. Zt. der Prüfung.

— In der letzten Sitzung des **Vereins Berliner Lokomotivführer** wurde der Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. v. Mts., der die Eisenbahndirektionen anweist, bei Unfällen nicht nur die Umstände zu ermitteln, welche zur Belastung, sondern auch die, welche zur Entlastung der Beamten dienen, und in unerheblichen Fällen die Strafanzeige zu unterlassen, mit Genugthuung begrüsst, da er in erheblicher Weise zur Verminderung der Eisenbahnunfälle beitragen werde. Die Lokomotivführer und Heizer würden jetzt ihr verantwortungsvolles Amt mit grösserer Ruhe und auch mit mehr Zuverlässigkeit versehen können.

— Der **sozialdemokratische Verband der Eisenbahner Deutschlands** hat die Zahl seiner Vorstandsmitglieder vorläufig auf zwei reduzirt. Jahresberichte will er der Oeffentlichkeit nicht übergeben, auch nicht die Namen der am Verbandsausschuss eventuell betheiligten aktiven Eisenbahner. Danach ist anzunehmen, dass diesem Verbande aktive Eisenbahner überhaupt nicht angehören.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Claus, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, ist beim Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Auf die erledigte Stelle eines Finanzraths bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist der Finanzassessor, tit. Finanzrath Schall bei dieser Generaldirektion befördert worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Der neue Finanzminister hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. März d. J. neuerlich den **Staatsvoranschlag für das Jahr 1898** vorgelegt, welcher gegenüber dem von seinem Amtsvorgänger vorgelegten speziell im Ressort des Eisenbahnministeriums mehrfache Abänderungen aufweist.

Das Erforderniss der Centralleitung wurde um 214 000 fl. erhöht, wovon 184 000 fl. auf die entsprechend den günstigeren Betriebsergebnissen des Jahres 1897 erhöhte Vorschreibung an Erwerbsteuer sammt Umlagen, 30 000 fl. auf eine Aufbesserung der Pensionsverhältnisse der Staatseisenbahnbediensteten entfallen.

Die Erhöhung des Ausgabepräliminares der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen um 6 900 fl. hat ihre Ursache in einem Mehranspruche an Reiseauslagen.

Das Erforderniss für den Staatsbahnbetrieb zeigt im Ordinarium eine Erhöhung von 2 103 700 fl. Das Mehrerforderniss resultirt aus einem Aufwande von 237 000 fl. zur Einführung günstigerer Normen für die Dienst- und Ruhezeit des Personals und mit dem Reste hauptsächlich aus der nach den nunmehr vorliegenden Ergebnissen des Jahres 1897 zu gewärtigenden Verkehrszunahme. Auf Grund der Ergebnisse des Jahres 1897 konnte aber andererseits auch die Bedeckung an Einnahmen aus dem Staatsbahnbetriebe um 2 064 200 fl. (hiervon 2 051 700 fl. Transporteinnahmen) erhöht werden.

Als ausserordentliche Ausgabe für den Staatsbahnbetrieb wurde der Aufwand für Investitionen auf der ehemaligen Pilsen-Priesener Bahn mit 29 600 fl. neu präliminirt; dieser Post steht als neue Bedeckung der von der vormaligen Verwaltung der genannten Bahn erlegte Abfindungsbetrag von 29 600 fl. gegenüber.

Es gelangen andererseits einige bisher präliminirte ausserordentliche Kredite für den Staatsbahnbetrieb im Betrage von 242 500 fl. zur vollständigen Ausscheidung aus dem Voranschlage des Eisenbahnministeriums, so dass schliesslich die Bilanz dieses Voranschlages keine wesentliche Aenderung erfährt.

Im Investitions-Präliminare des Eisenbahnministeriums war eine effektive Erhöhung des Erfordernisses nicht zu vermeiden, da in dieses Präliminare vor allem das Erforderniss von 2 000 000 fl. für Herstellungen und Einrichtungen zum Zwecke der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Staatsbahnen eingestellt werden musste, andererseits aber nur zwei Posten, nämlich die Erfordernisse von 160 000 fl. und 150 000 fl. zur Betheiligung des Staates an der Kapitalsbeschaffung für den Bau der Bahnen Hinter-Trübau-Lochowitz und Jenbach-Mairhofen ausgeschieden werden konnten.

Die weiteren Mehrerfordernisse von 260 000 fl. für den Bau der Eisenbahnlinien Freudenthal-Klein-Mohrau, Haugsdorf-Weidenau und Barzdorf-Jauernig, von 44 700 fl. für Investitionen auf der Wiener Verbindungsbahn und von 50 000 fl. für Anlage des Rangirbahnhofes Podgorze-Plaszow werden durch Interessentenbeiträge und Realisirungen von Investitionsfonds im Gesammtbetrage von 305 000 fl. grösstentheils ausgeglichen.

Was die Ausgabepost der Subventionen und Dotationen betrifft, so war in dem früheren Entwurf des Voranschlages von 1898 eine Bedeckungspost von 100 000 fl. als „Abschlagszahlung aus dem Reinertragsüberschusse auf die 4% Garantiezinsenschuld der österreichischen Nordwestbahn" einbezogen worden. Die Betriebsergebnisse der österreichischen Nordwestbahn (garantirtes Netz) im Jahre 1897 waren jedoch derart, dass die Bahn nicht nur keine Abschlagszahlung auf die Garantieschuld zu leisten haben, sondern die Garantie wieder mit rund 380 000 fl. in Anspruch nehmen wird. Es musste daher obige Bedeckungspost von 100 000 fl. aus dem Voranschlage ausgeschieden, dagegen das Garantieerforderniss von 380 000 fl. präliminirt werden, und resultirt somit hieraus eine Bilanzverschlechterung des Voranschlages von 480 000 fl.

— **Ein neuer ungarisch-galizischer Eisenbahnanschluss.** Nach dem Motivenbericht zu dem kürzlich dem österreichischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe über den Bau einer Eisenbahn von Lemberg über Sambor zur ungarischen Grenze ist über den Anschluss der auf ungarischem Gebiete zu führenden Theilstrecke von Nagy-Berezna bis zur österreichischen Grenze bisher eine Vereinbarung mit der ungarischen Regierung

nicht getroffen worden. Der Anschluss soll bei Wolosate oder nächst dem Uszoker Passe erfolgen. Mehrfache Momente sprechen für die Wahl der letzteren Route.

Der ziemlich lebhafte Wagenverkehr zwischen den interessirten Gegenden Ungarns und Galiziens und namentlich des in verkehrspolitischer und kommerzieller Hinsicht ausschlaggebenden Kreises Turka wickelt sich auch heute auf der Landstrasse Turka-Uszok ab, und dürfte diese Route auch als Eisenbahnlinie die kürzeste Verbindung mit Sambor sein. Abgesehen jedoch hiervon, wäre der Uszoker Pass der Alternativlinie via Wolosate sowohl im Interesse Ungarns, als auch in dem Galiziens schon aus dem Grunde vorzuziehen, weil hierdurch die Möglichkeit geboten wäre, durch eine Anschlusslinie die galizischen Naphtaquellen bei Schodnicza dem ungarischen Absatzgebiete näher zu bringen.

Bei Führung der neuen Bahn über den Uszoker Pass würde es sich um eine Verlängerung der Ungthalbahn bis zur Landesgrenze handeln. Die Ungthalbahn, deren Linie von Ungvár bis Nagy-Berezna führt, erlangte schon vor Jahren die Vorkonzession für Verlängerung ihrer Linie bis zum Uszoker Pass, konnte jedoch ihr Vorhaben bis jetzt aus dem Grunde nicht realisiren, weil das Ackerbauministerium in Vertretung des einzigen bedeutenden Interessenten der Gegend, nämlich des ungarischen Forstärars, die Erledigung des Ansuchens um Zeichnung von Stammaktien im Betrage von 300 000 fl. in Schwebe liess. Es ist wohl anzunehmen, dass die ungarische Regierung den Bau dieser Verbindungslinie nicht auf Staatskosten durchführen, sondern durch eine Beitragsleistung an die Ungthalbahn sicherstellen werde.

— Während der Eisenbahnminister Dr. von Wittek in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses einige Vorlagen über vom Staate auszuführende Eisenbahnen eingebracht hat, ist das **Gesetz, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen,** noch nicht dem Abgeordnetenhause unterbreitet worden. Es hat dies, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, seinen Grund darin, dass die Verhandlungen mit den respektiven Landesausschüssen, Konzessionswerbern, sowie jene zwischen den zuständigen Centralstellen über diesen Gegenstand noch nicht abgeschlossen sind. Man darf wohl annehmen, dass es möglich sein werde, diese Vorlage bald nach den Osterferien der parlamentarischen Verhandlung zuzuführen. Bekanntlich ist im vorigen Jahre angesichts der parlamentarischen Zustände ein derartiges Gesetz nicht eingebracht worden.

— **Deputation der Müllerverbände.** Sämmtliche 17 Müllerverbände der österreichischen Reichshälfte haben an die Mitglieder des neuen Ministeriums eine Deputation entsendet. Dieselbe überreichte ein Memorandum, worin in gedrängten Zügen die bekannten Wünsche der Mühlenindustrie und der Landwirthschaft zum Ausdrucke gelangen, welche in der Forderung gipfeln, es möge der Mahlverkehr aufgehoben und die Eisenbahntarife im Sinne einer Deklassifikation des Getreides und der Einführung des Kilometerprinzipes statt des bisherigen Staffelsystems geregelt werden. Der Obmann des böhmisch-mährischen Müllerverbandes setzte in längerer Ansprache die langjährigen Bestrebungen der Müller und Landwirthe auseinander und stellte die Bitte, es möge die Angelegenheit des Mahlverkehrs von dem Komplex der Ausgleichsfragen getrennt behandelt und die Aufhebung dieser Maassregel thunlichst bald bewerkstelligt werden.

— In der Wiener Handels- und Gewerbekammer wurde seitens eines Mitgliedes derselben der Antrag gestellt, das Eisenbahnministerium auf die seit Januar d. J. von den deutschen Eisenbahnverwaltungen zugestandenen billigen **Tarife für Getreide zur Einfuhr nach Oesterreich** und die dadurch bewirkte Ablenkung der fremden Getreideeinfuhr von den österreichischen Bahnen aufmerksam zu machen.

Auf Grund der Berathung des bezüglichen Antrages wurde an das k. k. Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher die durch diese neuen Tarife bewirkte Unterbietung der Sätze über die konkurrirenden österreichischen Bahnen, besonders für manche Relationen von norddeutschen Ausgangsstationen über Tetschen nach Oberösterreich, Salzburg und Tirol, dargestellt und ersucht wurde, eventuell durch Ermässigung der Tarife auf österreichischer Seite die nachtheiligen Wirkungen der deutschen Tarifmaassnahmen für den Getreideeinfuhrverkehr zu beheben.

— Die Freie Vereinigung von österreichischen Abgeordneten verschiedener Parteigruppen, welche sich die Förderung der **Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest** zur Aufgabe stellt, hielt kürzlich eine Sitzung und setzte ein Komitee ein, welches die Vorarbeiten leiten und an die Vereinigung Bericht erstatten soll. Die Vereinigung beschloss, nach den Osterferien neuerlich zur Berathung zusammenzutreten, um gemeinsam die entsprechenden Schritte zur Herstellung der zweiten Bahnverbindung mit Triest im Parlamente vornehmen zu können.

— Die **Transporteinnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn** für das Jahr 1897 stellten sich auf 6 725 771 (+ 258 264) fl., die verschiedenen Einnahmen auf 944 771 (— 248 321) fl., die Gesammtsumme der Einnahmen daher auf 7 670 542 (+ 9 943) fl. Die Betriebskosten, Steuern und der Prioritätendienst erforderten 4 275 316 (+ 123 659) fl. Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 33,88 % gegen 34,29 % im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss beträgt 3 395 225 (— 113 716) fl.; hiervon ab den Antheil der Staatsverwaltung mit 547 612 fl., erübrigt ein Reinbetriebserträgniss von 2 847 612 (— 56 859) fl. Zu diesem Betriebsgewinne von 2 847 612 fl. kommen die Zinsen der Reserve von Effekten mit 238 828 fl. Dies gibt zusammen 3 086 440 fl. Von diesem Betrage soll nach dem Vorschlage des Verwaltungsrathes nach Abrechnung der Aktientilgungsquote und der Tantiemen des Verwaltungsrathes gleichwie im Vorjahre 15 % Dividende, gleich 75 fl. für die Aktie, bezahlt und der hierdurch nicht erschöpfte Rest von 83 761 fl. zuzüglich des Saldovortrages vom Jahre 1896 mit 699 728 fl., zusammen also 783 489 fl., auf neue Rechnung übertragen werden. Die Generalversammlung findet am 28. d. Mts statt.

— Auf der Strecke Chodau-Karlsbad der **Buschtêhrader Bahn** ist das **zweite Gleis** bereits gelegt und wird am 15. April der Benutzung übergeben werden. Nunmehr ist der Bahnkörper von Tirschnitz (eine Station vor Eger) bis Karlsbad in einer Betriebslänge von etwa 48 km mit einem Doppelgleis versehen. Im Bau begriffen ist die Strecke Wickwitz-Schlackenwerth-Karlsbad, welche bis Ende dieses Jahres fertig sein soll. Die ganze Durchgangslinie Komotau-Eger soll bis Ende 1899 doppelgleisig gemacht sein.

— Die Verwaltung der **Lemberg-Czernowitz-Jassyeisenbahn** wird demnächst dem Finanzminister ein Gesuch um Nachsicht der Steigerungsgebühren und Verzugszinsen in der viel erörterten und von dem Verwaltungsgerichtshof zu Gunsten des Aerars entschiedenen Gebührenangelegenheit überreichen. Man glaubt, dass die Entschliessung des Finanzministers über dieses Gesuch noch vor der Generalversammlung, welche, wie alljährlich, in den letzten Tagen des April stattfinden wird, also vor der Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses erfolgen werde. Der Betrag, um dessen Nachsicht die Verwaltung einschreiten wird, beträgt rund 550 000 fl., von denen 96 840 fl. auf die Steigerungsgebühren, 441 439 fl. aber auf die Verzugszinsen entfallen. Die der Gesellschaft vorgeschriebene Gebühr selbst im Betrage von 415 000 fl. ist von der Verwaltung unmittelbar nach der Publikation der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs erlegt worden.

— Auf den **österreichischen Staatsbahnen** stehen dem Publikum von nun an einige mit besonderem Luxus und mit vollständigen Betten ausgestattete **Salonwagen** zur Verfügung. Für die Benutzung derselben sind ausnahmsweise nur 12 Schnellzugskarten I. Klasse zu lösen; bei Einstellung dieser Wagen in Luxuszüge ist auch der 12fache Betrag des für diese Züge pro Person normirten Zuschlags zu entrichten, insolange nicht mehr als 12 Personen im Wagen Platz nehmen.

— Der Verwaltungsrath der **Südbahn** hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, die diesjährige Generalversammlung für den 26. Mai einzuberufen. Auf der Tagesordnung derselben werden sich ausser den regulären Verhandlungsgegenständen die Vorlage und Genehmigung des mit der Regierung abgeschlossenen Protokollarübereinkommens, betreffend die Konversion der 5 % Silberprioritäten und die Aufnahme einer Investitionsanleihe, dessen Unterzeichnung nunmehr in nächster Zeit bevorsteht, ferner ein Antrag des Verwaltungsraths auf Aenderung der Statuten befinden, durch welche, wie bereits gemeldet wurde, der Verwaltungsrath ermächtigt werden soll, die Tilgung der Aktien statt durch Verloosung durch börsenmässigen Rückkauf zu bewerkstelligen. Die Bilanz für das Jahr 1897 ist noch nicht fertiggestellt, dürfte dem Verwaltungsrath aber in seiner nächsten, am 14. April stattfindenden Sitzung vorgelegt werden können.

— **Lokalbahnprojekt Leibnitz-Pölfing-Brunn.** Auf Grund des Ergebnisses der Trassenrevision bezüglich der projektirten normalspurigen Lokalbahn von der Station Leibnitz der Linie Wien-Triest der Südbahngesellschaft zur Station Pölfing-Brunn der Linie Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Bahn hat das Eisenbahnministerium die Trassenführung der gedachten Lokalbahn im allgemeinen genehmigt.

— **Seilbahnprojekt Meran-Segenbüchel.** Die Bezirkshauptmannschaft in Meran hat hinsichtlich des Detailprojektes

für eine schmalspurige, mit Wasserballast zu betreibende Seilbahn von Meran (Ausgangspunkt in der Verlängerung der Richtung der Marktgasse) nach dem Segenbüchel mit eventueller Fortsetzung durch eine schmalspurige Pferdebahn bis zum Dorfe Tirol die Trassenrevision und Stationskommission und bei anstandslosem Ergebnisse dieser Verhandlung anschliessend an dieselbe die politische Begehung im Zusammenhange mit der Enteignungsverhandlung anberaumt.

— Wie in Nr. 11 S. 172 d. Ztg. mitgetheilt wurde, ist die **Errichtung offizieller Frachtbriefrevisionsbüreaus** in Verbindung mit den Handels- und Gewerbekammern angeregt worden. Nunmehr wird gemeldet, dass sich infolge dieser Anregung bereits mehrere Handelskammern (darunter jene in Leoben und Wien) mit dem Studium der Frage beschäftigen und dass demnächst entsprechende Anträge in dieser Hinsicht zu erwarten sind.

— Der ungarische Handelsminister hat mit Verordnung vom 8. Dezember v. J. einer Partei die Bewilligung ertheilt, die **Desinfektion der** seitens der Eisenbahn **zum Transport lebender Thiere beigestellten Wagen** durch eigene Leute besorgen zu dürfen, in welchen Fällen die Einhebung der Desinfektionsgebühr seitens der Eisenbahn entfällt.

— Die Direktion der **Kaschau-Oderberger Bahn** beschloss nach Mittheilungen des „Pester Lloyd" das für Kinder ihrer Angestellten bestimmte **Internat** in Igló zu errichten.

— **Entscheidung, betreffend Erstattung von Frachtmehrgebühren.** Der Appellsenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts hat anlässlich der vor Durchführung des Reklamationsverfahrens eingebrachten Klage gegen die Eisenbahn auf Erstattung von Mehrgebühren dem Kläger Prozesskosten zuerkannt und zwar mit der Begründung, dass das Betriebsreglement bezüglich der Rückvergütung zu viel gezahlter Fracht keine Bestimmung enthalte, laut welcher die Geltendmachung der Parteiansprüche im Prozesswege von der vorherigen Erledigung der bei der Eisenbahn überreichten Reklamation abhängig gemacht würde, und dass laut Zusatzbestimmung VI, Alinea e, des § 61, Punkt 4 des österreichischen Betriebsreglements die verfrachtende Bahn verhalten wird, auf Grund der monatlichen Frachtenrevisionsverzeichnisse die Anspruchsberechtigten auf eigene Kosten schriftlich von dem zu ihren Gunsten entfallenden Frachtrückersatze zu verständigen. Mithin ist die Behauptung der verklagten Bahn, dass dieselbe erst durch die Reklamation von der zu ersetzenden Mehrfracht Kenntniss erlangt, beziehungsweise sich von derselben überzeugen kann, unzutreffend.

Vereins-Ausland.

— Der Verwaltungsrath der **schweizer Nordostbahn** bewilligte 650 000 Frcs. für die Anschaffung von zehn neuen bis 1900 zu liefernden Güterzuglokomotiven. Der Schiffsbetrieb auf dem Züricher See wird einstweilen fortgesetzt; die Lösung der Frage über dessen Einstellung wurde bis 1899 verschoben. In einer Ende April oder Anfang Mai stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung wird die Aufnahme einer Anleihe von 15 000 000 Frcs. beantragt werden. Das von der Direktion vorgelegte Projekt betreffend den Umbau des Personenbahnhofs in Zürich wurde genehmigt.

— Eine soeben veröffentlichte Botschaft des schweizer Bundesraths beantragt die Konzessionsertheilung für eine normalspurige **Vollbahn St. Gallen-Romanshorn.** Die Entfernung von St. Gallen nach Romanshorn beträgt heute über Rorschach 30,33 km mit 20 ‰ Maximalsteigung und einer Fahrzeit von 69—140 Minuten. Die vorgeschlagene Linie hat dagegen eine Länge von 22,5 km, welche bei einer Maximalsteigung von nur 16 ‰ eine Fahrzeit von 30—50 Minuten erfordern würde. Für den Güterverkehr zwischen St. Gallen einerseits und dem oberen Thurgau sowie dem untern Tablat anderseits, wäre eine solche Normalbahn nicht minder von erheblicher Bedeutung. Nach der geplanten Trasse durchfährt die neue Linie den Rosenberg mit einem 940 m langen Tunnel und berührt die Stationen Kronbühl, Hohenbühl-Roggweil, Häggenschwil, Lenzwil, Bregensdorf, Muolen, Steinebrunn, Neukirch, Egnach. Von dort bis Romanshorn verläuft die Bahn parallel zur Linie der Nordostbahn. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 280 m. Die Baukosten werden auf 5 000 000 Francs, d. h. etwa 231 818 Frcs. für 1 km veranschlagt.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** trifft im Verein mit der Regierung und der Stadt und den betheiligten Kreisen **Genuas**, gestützt auf die lehrreichen Erfahrungen der vergangenen Jahre, schon jetzt die nöthigen Vorkehrungen, um einerseits die Bewältigung des kommenden **Herbstverkehrs** zu sichern, andererseits, um diesen weitaus wichtigsten Hafen des Königreiches, welcher in den letzten Jahren einen ungeahnten Aufschwung genommen, und der vom Anwachsen des Verkehrs überholt wurde, wieder in den Stand zu setzen, den Anforderungen des Weltverkehrs auf Jahre hinaus Genüge leisten zu können, und Genua, was die Leistungsfähigkeit seines Hafens anbelangt, auf die Höhe der übrigen grossen Seestädte Europas zu bringen. Diese Vorkehrungen lassen sich in drei Gruppen zusammenfassen:

1. Erweiterung des Hafens und der Bahnanlagen;
2. Vergrösserung der Depots und der Magazine;
3. Vermehrung der Bahnbetriebsmittel.

1. Zum Ausbau des Hafens und zur Erweiterung der fixen Bahnanlagen wurde die auf 18 Jahre zu vertheilende Summe von 18 000 000 L. von der Regierung, der Stadt und der Provinz Genua und der Verwaltung der italienischen Mittelmeerbahn bewilligt, und zwar zur Vergrösserung des Hafenbeckens gegen Osten hin, Verbesserung und Sicherung der Hafenanlagen, zum Baue einer neuen Station in Bisagno, der östlichen, stark im Aufblühen begriffenen Vorstadt Genuas, welche in den Hafen einbezogen werden soll, zur Erweiterung des Hauptbahnhofes und aller Ladestellen, sowie der Gleisanlagen am Hafen und zur Herstellung neuer Verbindungsgleise mit Sampierdarena, dem Knotenpunkte der nach Norden führenden Bahnen. Die Regierung hat sich bereit erklärt, die zur Ausführung der dringendsten Arbeiten nöthigen Summen sofort vorzuschiessen, und es ist zu erwarten, dass bereits im kommenden Herbste ein Theil der Arbeiten so weit gediehen sein wird, um für den Verkehr ausgenutzt werden zu können.

2. Einen weiteren, schwer gefühlten Uebelstand bildete die räumliche Beschränktheit der Lagerhäuser, welche mit Ursache war, dass viele Transporte (besonders Getreide) von Genua auf das mit Magazinen in viel reicherem Maasse versehene Marseille abgelenkt wurden. Auch hierfür ist zum Theil schon durch den Bau von ausgedehnten Docks im nahen Rivarolo Ligure, welche in direkter Gleisverbindung mit dem Hafen stehen und welche in die internationalen direkten Tarife aufgenommen sind, Abhilfe geschaffen, zum Theil wird dies noch mehr der Fall sein, sobald die grossartigen Getreidedepots (Silos), deren Bau in kürzester Zeit wahrscheinlich in Angriff genommen wird, fertiggestellt sein werden.

3. Der wundeste Punkt jedoch, welcher zu den meisten gerechtfertigten Klagen geführt hat, und der in allen Tönen von der Tages- und Fachpresse besprochen wurde, ist die Unzulänglichkeit des Wagenmaterials im Hafen von Genua. Nach den gemachten Erfahrungen kann das tägliche durchschnittliche Bedürfniss an Wagen für die kommende Herbstperiode mit etwas über 1 100 angenommen werden, während die Bahnverwaltung im abgelaufenen Herbste nur mit der grössten Anstrengung 8—900 Wagen täglich in Genua zur Verfügung stellen konnte. In erster Linie ist also eine entsprechende Vermehrung des Güterwagenparkes erforderlich. In dieser Beziehung schreitet man mit aller Energie vor; 660 Güterwagen sind bereits bestellt und werden mit Beginn des Herbstverkehrs dem Betrieb übergeben werden können; 300 Güterwagen wurden von der „Compagnie Auxiliaire" in Paris auf ein Jahr gemiethet und werden sofort in den Dienst gestellt, da bedeutende Ankünfte in Genua gemeldet sind; 1 000 Wagen werden voraussichtlich bald ausgeschrieben werden und damit wird die Bahnverwaltung imstande sein, den an sie gestellten Anforderungen, wenigstens den voraussehbaren, zu genügen. Allerdings sind diese Maassregeln nur für den kommenden Herbst berechnet; um auch in den kommenden Jahren dem Wagenmangel (denselben ganz zu beseitigen, ist wohl für alle Bahnen ein Ding der Unmöglichkeit) mit Erfolg zu begegnen, wird hoffentlich die Regierung bei Zeiten und ausgiebig durch Bewilligung der zur Neubeschaffung von Wagen nöthigen Fonds entsprechende Vorsorge treffen. Es wird versichert, dass die Bahnverwaltung ihrerseits bereits alle möglichen Maassregeln vorbereitet hat, die nur irgendwie imstande sind, die Beschleunigung des Wagenumlaufes, die rationelle und gebotene Ausnutzung des Materials und die grösstmögliche Intensität des Betriebes zu fördern.

Es sind ferner bereits Maassnahmen getroffen bezw. in Aussicht genommen worden, um das Ladegeschäft, die Erfüllung der Zollformalitäten usw. zu vereinfachen und zu beschleunigen.

In der Voraussetzung, dass es gelingt, alles geplante rechtzeitig zur Ausführung zu bringen, kann mit einiger Sicherheit (vielleicht wohl zum ersten Male nach Eröffnung der Gotthardbahn) gehofft werden, dass die Bewältigung des Herbstverkehrs zu keinen besonderen Schwierigkeiten und Verwickelungen führen wird, wobei natürlich immer Voraussetzung bleibt, dass der Verkehr keine ausserordentlichen, alle Vorhersehungen übertreffenden Ueberraschungen mit sich bringt.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** hat sich bereit erklärt, die Vorstudien für die Konstruktion der **Zufahrtslinie zum Simplon** Domodossola-Iselle auszuführen und ein detaillirtes Projekt auszuarbeiten, in welchem auch auf die Eventualität des elektrischen Betriebes Rücksicht genommen werde.

— Andauernde Regengüsse verursachten in **Italien** ein Anschwellen des Arno und seiner Nebenflüsse. Die Eisenbahnbrücke bei Pontedera wurde fortgerissen und die Eisenbahnlinie **Pisa-Florenz** dadurch unterbrochen.

— Ueber die projektirte **Pariser Stadtbahn** bringt ein der „Täglichen Rundschau" aus Paris zugegangener Bericht interessante Mittheilungen. Nach diesem Projekt soll bekanntlich Paris mit einer Ringlinie über die äussern Boulevards und einer Querlinie durch die Altstadt versehen werden. Die Spurweite der Bahn soll die normale, das Profil der Tunnels und Brücken aber unternormal sein, so dass die Lokomotiven und Wagen der Hauptlinie nicht auf der Stadtbahn fahren können. Diesen Mangel machte der Pariser Stadtrath zur Bedingung des Baues, damit die Stadtbahn nicht als Verkehrsmittel nach aussen, sondern nur innerhalb der Mauern dient, und zwar lässt er sich hierbei von finanzpolitischen Gründen leiten. Auf den Kopf der Pariser Bevölkerung entfallen durchschnittlich 120 Frcs. städtische Abgaben. Schon um dieser Steuerbelastung zu entgehen, sind viele Familien in die weniger belasteten Vororte gezogen. Da Paris nun die steuerkräftige Bevölkerung nicht entbehren kann und will, so sucht der Stadtrath den Verkehr mit den Vororten zu erschweren oder doch wenigstens nicht zu erleichtern. Gäbe es jetzt bequeme Linien vom Centrum nach aussen, so würden etwa 100 000 Menschen auf der Stelle hinausziehen. Die Stadt würde dann eine jährliche Einnahme von 12 000 000 Frcs. verlieren. Ihre Finanzen stehen aber derart, dass sie schon mit ihren jetzigen Einnahmen nicht auskommt. Der Stadtrath bestand also von vornherein darauf, dass die Bahn nur im Innern gehen und schmalspurig sein sollte, damit sie auch in Zukunft nicht an das Netz der Landesbahnen angeschlossen werden könnte. Regierung und Kammern stellten sich indess auf den Standpunkt des allgemeinen Interesses und verlangten eine normale Anlage, die nicht nur dem Durchgangsverkehr in Friedenszeiten, sondern auch der Mobilmachung im Kriegsfall dienen sollte. An diesem Widerspruche waren alle Pläne seit 1890 gescheitert, bis er jetzt endlich durch die besagte Uebereinkunft gelöst wurde. So närrisch es nun scheinen mag, die Bauten einer normalspurigen Linie unternormal anzulegen, finden dabei doch beide streitende Parteien eine gewisse Befriedigung: der Stadtrath, indem er den Verkehr nach aussen auf lange Zeit abschneidet, die Regierung hingegen, indem sie die Möglichkeit bewahrt, künftig einmal die Tunnel- und Brückenprofile ändern zu lassen und den Durchgangsverkehr in Paris einzurichten. Indess ist sehr zu bezweifeln, ob die Stadtbahn noch bis zur Eröffnung der Weltausstellung im Jahre 1900 fertiggestellt werden wird.

— Ende April werden die **sozialistischen französischen Eisenbahner** in Paris ihren neunten **Nationalkongress** abhalten, hauptsächlich um die Forderungen und Wünsche der Angestellten und Arbeiter der grossen Eisenbahngesellschaften zu formuliren. Als Mindestlöhne sollen verlangt werden für Arbeiter auf kleineren Stationen 3—3,50 Frcs., in grösseren Ortschaften 3,25—4 Frcs. täglich, als Anfangsgehälter für Weichensteller, Bremser, Schaffner usw. 1 350 Frcs. jährlich. Allen Bediensteten, die ausser dem Hause zu Mittag essen müssen, soll 1 Frcs. Theuerungszulage bewilligt werden usw.

— Beide Kammern des Reichstags haben die Regierungsvorlage über den Bau der **Eisenbahn von Gellivara nach der norwegischen Grenze** im Prinzip angenommen. Dies ist die nördlichste Querbahn, die die Ostsee mit dem atlantischen Ozean verbindet und sich von der bekannten schwedischen Gellivare über die schwedische Reichsgrenze an die norwegische Ofotenbucht mit dem Hafen Viktoriahamn anschliesst. Viktoriahamn, das ganze Jahr zugängig, wird dadurch ein bedeutender norwegischer Hafen, da dieser Platz als direktes Hinterland das ganze nördliche Norwegen und Schweden, und selbst Finland, nach Zusammenschluss der im Bau befindlichen schwedischen und finländischen Bahn bei Haparanda hat, und zwar besonders zu einer Zeit, wo während 7 Monaten der nördliche Theil der Ostsee regelmässig zugefroren ist.

— **Tarifkrieg der amerikanischen Pacificbahnen.** Eine in Buffalo stattgehabte Zusammenkunft von Vertretern der Kanadian Pacific, der Northern Pacific, der Great Northern und anderer Bahnen wurde vertagt, ohne dass ein Beschluss gefasst worden wäre. **Wegen eines geplanten schiedsgerichtlichen Abkommens behufs Beendigung des Tarifkrieges findet am 15. d. Mts. in Newyork eine neue Zusammenkunft statt.**

— An der Hand statistischer Angaben wird von **Newyork** aus die Annahme widerlegt, wonach seit der Einführung des **elektrischen Strassenbahnbetriebes** die Zahl der **Unglücksfälle** sich über das Wachsthum der Bevölkerung hinaus vermehrt habe. Im Jahre 1887 wurden auf den Strassenbahnen von Newyork 203 000 000 Personen befördert. Davon verunglückten 160, also 1 auf 1 250 000. Im Jahre 1896 wurden 346 000 000 Reisende befördert, von denen 178 verunglückten, also 1 auf 2 000 000 Reisende. Die Bevölkerung gewöhnt sich allmählich an die Eigenthümlichkeit der elektrischen Strassenfahrzeuge und weiss, dass ihre Gefährlichkeit mit der zunehmenden Schnelligkeit wächst. An Entschädigung an die Verunglückten und deren Angehörige hatten die Newyorker Strassenbahngesellschaften im Jahre 1887 423 000 ℳ, im Jahre 1896 803 000 ℳ zu zahlen. Eine Berechnung für die letzten 10 Jahre ergibt, dass auf jeden Reisenden nahezu 0,25 ₰ Entschädigung entfällt.

— Nachdem am 16. März d. J. die erste Lokomotive der **Kongoeisenbahn** die Station Stanleypool erreicht hat, scheint dieses schwierige und wichtige Verkehrswerk vollendet zu sein. Die Bahn hat bis Dolo eine Länge von 388 km und soll von dort dem Ufer des Stanleypool westwärts führen und über Kinshassa nach Leopoldville um 10 km verlängert werden, so dass alle Faktoreien und Missionen, die Stationen des Kongostaates und der Slip durch Gleise angeschlossen werden. Die Reise von Matadi zum Pool hofft die Direktion durch Betriebsverbesserungen und theilweise Beleuchtung der Strecke auf 16 bis 17½ Stunden vermindern zu können. Inzwischen ist nach einem Bericht der „Kreuzztg." der Verkehr bereits am 17. März auf der ganzen Eisenbahnstrecke von Matadi nach Leopoldville eröffnet worden, und das Erträgniss der ersten centralafrikanischen Eisenbahn wächst von Tag zu Tag. Auf der Theilstrecke wurden im Monat Januar 500 000, in den ersten 20 Tagen des Monats Februar 475 000 Frcs. eingenommen. Noch vor 10 Jahren hätte man ein derartiges Werk nicht für möglich gehalten und niemand, selbst die Urheber des Eisenbahnbaues nicht, ahnte damals die Rentabilität eines solchen gewagten Unternehmens. Die feierliche Eröffnung der ersten Kongoeisenbahn wird anfangs Mai erfolgen und zu derselben begeben sich etwa 1 000 Belgier nach Mittelafrika, darunter amtliche Vertreter der belgischen Regierung. Den europäischen Staaten, welche in Afrika Besitzungen haben, werden gleichfalls Einladungen zur Eröffnungsfeier zugehen. Der König der Belgier kann verschiedener Hindernisse wegen den früher gehegten Plan, die Eröffnungsfeier der Kongoeisenbahn durch seine Anwesenheit zu ehren, nicht zur Ausführung bringen. Der Monarch wird sich bei der Feier durch einen belgischen General, wahrscheinlich durch den Kommandanten von Brüssel, Generallieutenant Bocquet, vertreten lassen. Nach anderweitigen Berichten trägt sich die Direktion der Kongoeisenbahn mit grossen Zukunftsplänen und denkt insbesondere an die Nutzbarmachung der an der Strecke vielfach vorhandenen Wasserläufe von starkem Gefäll behufs Gewinnung elektrischer Kraftquellen. Andererseits sind nach den nächsten Regenperioden grössere Reparaturarbeiten zu erwarten, bis der Unterbau endgültig sich gesetzt hat.

— Ein Theil der **Ugandabahn** in Britisch-Ostafrika bis Voi (100 englische Meilen von Mombassa) ist dem Verkehr für Reisende, zunächst nur in der III. Wagenklasse, übergeben worden.

— China erschliesst sich immer mehr den Kulturfortschritten, mit denen Europa und Amerika dieses Land beglücken wollen. Es ist noch nicht lange her, seitdem die erste Eisenbahn in China eröffnet wurde; eine Reihe anderer Bahnen ist dieser gefolgt. Jetzt aber kommt aus dem fernen Osten die Nachricht, dass **Peking**, die Hauptstadt des Reiches, sich für den Bau einer **elektrischen Strassenbahn** entschlossen hat. Diese Thatsache ist für uns Deutsche um so erfreulicher, als eine Firma unserer heimischen Industrie, die Aktiengesellschaft Siemens & Halske in Berlin beauftragt ist, hier den ersten Schritt zur Einführung des elektrischen Bahnbetriebes zu unternehmen.

Einer der Vororte der chinesischen Hauptstadt Peking ist Ma-chia-pu. Hier endigt z. Zt. die von der Hafenstadt Tientsin in das Innere des Landes neu hineingeführte Eisenbahn. Die geplante elektrische Strassenbahn soll nun den Verkehr zwischen Ma-chia-pu und Peking herstellen. Vorerst verkehren auf der Dampfeisenbahn in beiden Richtungen nur je zwei Züge. Die elektrische Bahn ist zunächst für nicht grosse Leistungen in Aussicht genommen. Doch ist es zweifellos, dass eine beträchtliche Verkehrssteigerung bald eintreten wird, sobald sich die Bevölkerung wie in anderen Ländern an das neue Betriebsmittel gewöhnt und dessen Annehmlichkeiten näher kennen gelernt hat.

Allgemeines.

— **Zur grossstädtischen Verkehrsentwickelung.** In den grösseren Städten nimmt der Verkehr allmählich derart zu, dass mit Grund eine Ueberlastung der belebtesten Strassen, insbesondere im Centrum, befürchtet wird, ja schon vielfach eingetreten ist. Auch in deutschen Städten empfindet man diese Verkehrssorge und sucht sie nach Möglichkeit zu überwinden. Will man sich ein ungefähres Bild machen von der Verkehrsentwickelung der modernen Grossstadt, so wird man nach London gehen müssen, das in dieser Hinsicht weitaus voransteht.

Nach dem englischen Fachblatt „The Railway News" werden im örtlichen Verkehr Londons jährlich etwa 900 000 000 Menschen befördert und zwar die kleinere Hälfte mit den verschiedenen Stadtbahnen und die grössere Hälfte mit Strassenbahnen und Omnibussen, wie wir bereits in Nr. 29 S. 397 fgd. d. Ztg. mittheilten.

Indessen wird auch in London über die Unzulänglichkeit und Langsamkeit der Verkehrsmittel geklagt. Zu gewissen Tageszeiten, namentlich in den Morgenstunden, wenn die Menschen — etwa 1 500 000 — in die City hineinströmen, und am späten Nachmittag, wenn sie zurückkehren, sind die Eisenbahnen, Pferdebahnen usw. überfüllt, obwohl immer neue Schienenwege gebaut werden, über die Erde, über die Dächer der Häuser hinweg, unter der Erde, in Tunnels usw. Bereits besitzt London annähernd 1 200 Eisenbahnstationen. Gegenwärtig werden drei neue unterirdische Bahnen gebaut. Schon sind die wichtigsten Strassenkreuzungen mit unterirdischen Gängen versehen worden, damit jedermann ungefährdet von der einen zur anderen Seite hinübergelangen kann. Aber der Verkehr wächst beständig an und stellt immer neue Anforderungen. Unlängst hat das englische Fachblatt „The Railway News" einen Rückblick auf Entwickelung und Stand der Verkehrsmittel Londons veröffentlicht. Schon vor 40 Jahren hielt man in London eine Umfrage über die Vermehrung der Verkehrsmittel, um dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss zu genügen. Dann wurden die beiden ersten grossen Untergrundeisenbahnen ausgebaut, die Metropolitan Railway und die District Railway, auch „Inner and Outer Circle" genannt. Heute laufen auf den unterirdischen Eisenbahnen Londons täglich 1 500 Züge nach allen Richtungen. Sämmtliche grosse Eisenbahnen haben ihren Hauptbahnhof in London und mehr als die Hälfte ihres gesammten Personenverkehrs entfällt auf die Strecken von und nach London, also überwiegend auf den Nahverkehr. Innerhalb der Stadt folgen sich die Züge zumeist in Zwischenräumen von je fünf Minuten. Die täglichen Züge von der Waterloostation (im Südosten der Stadt gelegen) belaufen sich auf 800, mittelst denen durchschnittlich jahraus jahrein 120 000 Passagiere täglich befördert werden. An Feiertagen, bei Pferderennen usw. wird die Anzahl der Züge oft um 50 bis 60 Extrazüge vermehrt. Dasselbe gilt von den 18 Hauptbahnhöfen Londons, deren Lokallinien über 500 Stationen innerhalb der Grenzen Londons mit einander verbinden. An den vier Bankfeiertagen nehmen die Anforderungen der Londoner Bevölkerung an die Eisenbahnverwaltungen unerhörte Ausdehnung an. Jeder Bahnhof hat dann seine Zehntausende von Reisenden aufzuweisen, denn der lokale Verkehr Londons nach den Vorstädten, den Vergnügungslokalen und öffentlichen Plätzen und Anlagen in der Umgebung beläuft sich an jedem solchen Bankfeiertag, insbesondere am Ostermontag und Pfingstmontag, auf Millionen.

Mit dem Londoner kann sich der Berliner Verkehr allerdings noch nicht vergleichen, immerhin dürften im Jahre 1897 in Berlin von den Stadt- und Pferdebahnen insgesammt annähernd 300 000 000 Personen befördert worden sein. Auch der Verkehr der Berliner Eisenbahnen an hohen Festtagen zählt nach Millionen. Im Verhältniss dürfte die Berliner Verkehrsentwickelung vielleicht noch rascher vor sich gehen als in London und da das Berliner Verkehrsbedürfniss sich auf einen verhältnissmässig kleineren Raum zusammendrängt, so sind die Aufgaben, die in Berlin den Verkehrsmitteln gestellt werden, vielleicht noch schwieriger zu lösen als in London.

— **Graphitschmierung bei Lokomotiven.** Ueber die Anwendung des Graphits bei Lokomotiven liegen nach Mittheilungen der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" interessante Erfahrungen vor, welche wir im wesentlichen nachfolgend wiedergeben: Ein Lokomotivführer der Wheeling- und Erieseeeisenbahn führte im Juni v. J. eine fünfachsige Verbundgüterzugslokomotive mit Cylindern von 483 bezw. 660 mm Durchmesser. Die Maschine, die einen schweren Güterzug zu schleppen hatte, durchfuhr eine Strecke von 4 518 km und verbrauchte dabei 4,26 l Schmieröl, dem im ganzen 0,907 kg Flockengraphit beigemengt waren. Dieser stammt aus den Minen von Ticonderoga im Staate Newyork und soll sich durch seine Reinheit auszeichnen. Der Oelverbrauch betrug demnach im genannten Falle für 1 000 km rund 0,943 l, während nach den Bestimmungen der dortigen Eisenbahndirektion 3,53 l verbraucht werden dürfen. Man hat also mit der verhältnissmässig geringen Menge von Graphit eine beträchtliche Ersparniss an Oel erzielt. Dabei waren die aufeinander arbeitenden Flächen der Cylinder und Schieber spiegelglatt und frei von jeder Abnutzung. In einem zweiten Falle gelang es durch Behandlung eines heissgelaufenen Lagers mit Flockengraphit nicht nur die Lokomotive betriebsfähig zu erhalten, sondern es konnte sogar eine Verspätung von 6 Minuten wieder eingebracht werden, ohne dass das Lager zu besonderen Befürchtungen Anlass gegeben hätte. Die letzte Strecke auf dieser Fahrt von 80,5 km Länge wurde bei zweimaligem Anhalten in 61 Minuten zurückgelegt. Versuche, welche Professor Thurston vom Stevens Institute in Hoboken mit Flockengraphit und Schmierölen angestellt hat, ergaben bei einem Drucke von 3,37 kg auf 1 qcm und 2 000 Umdrehungen in der Minute einen Verbrauch von 0,335 g Walratöl gegen 0,12 g Flockengraphit, während es bei ersterem 11 Minuten, bei letzterem 30 Minuten dauerte, bis das Lager zu quietschen anfing. Ein zweiter vergleichender Versuch mit Walratöl, Maschinenschmieröl und Maschinenschmieröl mit 15 % Flockengraphitzusatz ergab bei einem Drucke von 4,22 kg 2 000 Umdrehungen in der Minute und einem Verbrauche von je 0,335 g der genannten Schmiermittel für die beiden ersteren je 51 Minuten, dagegen für das letztere 293 Minuten Zeitverlauf, ehe das Lager zu quietschen anfing. Danach muss Flockengraphit als ein vortreffliches Schmiermittel angesehen werden.

(„Oe. E.-Ztg.")

Bücherschau.

— **Die wirthschaftliche Bedeutung eines deutschen Mittellandkanals.** Von Dr. Max Wittenberg. Berlin 1898 bei Puttkammer & Mühlbrecht. 96 Seiten. Preis 2 ℳ.

Die Schrift enthält eine Zusammenstellung von Aeusserungen und Erwägungen zu gunsten des Mittellandkanals, ohne neues zu bringen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschiffahrt nach Bayern. (A.-T. Nr. 1 vom 1. April 1898.) Auf dem Titelblatte des neuen Tarifes ist der Vermerk über die Aufhebung des seitherigen Tarifes handschrittlich zu berichtigen, wie folgt:

„(Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. September 1895 nebst Nachträgen I und II aufgehoben.)"

München, im März 1898. (856)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Druckfehlerberichtigung. Ostdeutsch-österreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Kleie von Gaya St. E. G. nach Rawitsch im Nachtrage III des vorbezeichneten Tarifs wird vom 6. April d. J. ab von 268 ℳ in 168 ℳ abgeändert.

Breslau, den 31. März 1898. (857)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

2. Güterverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Friedenhorst für den Stückgutverkehr. Am 1. April 1898 wird der an der Bahnstrecke Posen-Bentschen zwischen den Stationen Neutomischel und Chroschnitz gelegene Haltepunkt Friedenhorst, welcher gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen eingerichtet ist, auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Eil- und Frachtgut in Wagenladungen, Vieh, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Der Frachtberechnung für den Verkehr mit den Stationen der preussischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen sind entweder die um 5 km er-

höhten Entfernungen von Neutomischel oder die ebenfalls um 5 km erhöhten Entfernungen von Chroschnitz, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben, zu Grunde zu legen.

Die Verkehrsleitung mit Friedenhorst erfolgt der Tarifbildung entsprechend entweder nach den für Neutomischel oder Chroschnitz gültigen Vorschriften. Das Koch'sche Stationsverzeichniss ist auf Seite 108 zu berichtigen.

Posen, den 31. März 1898. (858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. April d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. von rheinisch - westfälischen Stationen nach Stationen der dänischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1895 ermässigt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. März 1898. (859)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Warschauer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Mai/1. Juni dieses Jahres alten/neuen Stils ist der erste Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben.

Derselbe enthält ein neues Waarenverzeichniss und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs **A** für Eisen usw. für die Strecken ab Schnittpunkt östlich.

Gegen die bestehenden Frachtsätze sind die neuen zum Theil höher, zum Theil niedriger.

Druckstücke des Nachtrages können von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 31. März 1898. (860)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten Nachträge III zu den Heften D 1 bis 4 vom 1. April 1895 und zum Heft D 5 vom 10. Juni 1895 für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Münster usw. in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 2, 3, 5, 8, 9 und 11 sowie Aenderung von Stationsnamen.

Abdrücke der Nachträge sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster zu beziehen.

Elberfeld, den 31. März 1898. (861)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird ein II. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr herausgegeben. Derselbe enthält u. a. eine neue Zusammenstellung der Zeichen, welche durch solche für die Beschränkung der Befugnisse der Stationen etc. in der Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen vermehrt sind, und ein neues Stationsverzeichniss, in welchem die Zeichen für die Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen nach dem neuesten Stande der Stationseinrichtungen angebracht sind.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und unser Tarifbüreau.

Abgabe des II. Nachtrages erfolgt durch unsere Drucksachen - Kontrole kostenlos.

Strassburg, den 28. März 1898. (862)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta ab Mannheim bad. Bahn und Ludwigshafen a/Rh. nach Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen treten mit 10. April l. J. anderweitige Frachtsätze in Kraft, welche gegenüber den entsprechenden Taxen des Tarifhefts II G zum Theil erhebliche Ermässigungen aufweisen. Daneben treten aber mit Gültigkeit vom 10. Juli 1898 im Verkehre mit den Stationen Altstätten (Rheinthal), Au (Rheinthal), Buchs (Rheinthal), Chur, Flums, Landquart, Rheineck und St. Margrethen auch Frachterhöhungen von 2—6 Cts. für 100 kg ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 28. März 1898. (863)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn - Vieh- etc. Verkehr. Der nach der Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 25. März d. J. aufgehobene Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, vom 1. Oktober 1895 nebst den Nachträgen 1 und 2 für den Verkehr der preussischen Staatsbahnen etc. bleibt bis auf weiteres noch für den Verkehr zwischen den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits für die Beförderung lebender Thiere und Leichen in Kraft.

Breslau, den 30. März 1898. (864)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. wird der im Tarifheft 1 bestehende Ausnahmetarif 24 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) aufgehoben.

München, den 28. März 1898. (835)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 10. April 1898 wird die Station Dietmannsried in den Ausnahmetarif 1 Abtheilung b für Stammholz des Saarbrücken-bayerischen Gütertarifs mit einem für Schnittpunkt IV der Schnitttariftabelle A gültigen Schnittsatze von 0,26 ℳ für 100 kg einbezogen.

München, im März 1898. (866)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch österreichischer Eisenbahnverband. Am 20. April dieses Jahres treten Frachtsätze für die Beförderung von Kalk zwischen Hohenelbe einerseits und Grottau, Kratzau, Warnsdorf und Zittau andrerseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 31. März 1898. (867)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Am 1. April 1898 gelangt zum niederländisch - bayerischen Gütertarif der Nachtrag XIX zur Einführung. Derselbe enthält den Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren in erweiterter Fassung, einen Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff nach den Niederlanden, den auf den Verkehr nach den niederländischen Seehäfen beschränkten Ausnahmetarif für frisches Obst und Tarifänderungen für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof.

Nähere Aufschlüsse werden von den Abfertigungsstellen ertheilt.

München, den 26. März 1898. (868)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Langendreer-Nord des Eisenbahndirektionsbezirks Essen mit den für Langendreer-Süd geltenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen einbezogen.

Breslau, den 30. März 1898. (869)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch - mitteldeutsch- und Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Groitzschen, Osterfeld (Reg.-Bezirk Merseburg), Webau und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlendarrsteine (Brikets) aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 29. März 1898. (870)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1898 wird zum deutsch-russischen Gütertarif, Theil II, der erste, zum Theil III A der vierte und zum Theil III B der sechste Nachtrag herausgegeben. Diese drei Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Waarenverzeichnisses nebst Güterklassifikation, neue, meist ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Eisen usw. auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich, Ergänzungen und Berichtigungen der Tariftabellen und Erweiterungen verschiedener Ausnahmetarife sowie die Aufnahme neuer deutscher und russischer Stationen, darunter solche der Perm-Tjumener und der westsibirischen Eisenbahn.

Druckabzüge dieser Nachträge sind durch Vermittelung der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 28. März 1898. (871)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau - Dampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft und der süddeutschen Donau - Dampfschifffahrtsgesellschaft nach Süddeutschland mit Umschlag in Passau. Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. gelangen ab Passau Donauländе im Verkehre mit jenen süddeutschen Stationen, welche nicht in die Ausnahmetarife Nr. II für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. April 1898 einbezogen sind, als Kartirungsfrachten für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate (ausgenommen Kleie), Malz und Oelsaaten bei Aufgabe

von mindestens 10000 kg die um 3 ₰ für 100 kg gekürzten Frachtsätze für Passau loco der nachverzeichneten Tarife zur Anwendung:

1. badisch-bayerischer Gütertarif,
2. elsass - lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Gütertarif,
3. Frankfurt a. M. - Gustavsburg etc. - Mannheim-bayerischer Gütertarif,
4. hessisch-bayerischer Gütertarif,
5. Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif,
6. pfälzisch-bayerischer Gütertarif,
7. württembergisch - bayerischer Gütertarif.

Die Bekanntmachungen Nr. 2437 in der Vereinszeitung Nr. 99 vom 16. Dezember 1896, Nr. 1740 in der Vereinszeitung Nr. 62 vom 11. August 1897 und Nr. 2509 in der Vereinszeitung Nr. 88 vom 10. November 1897 werden hierdurch aufgehoben.

München, im März 1898. (872)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab Netstall (Schweiz) nach Mannheim Bad. Bahn und verschiedenen Stationen der pfälzischen Bahnen treten mit Gültigkeit vom 6. April bis 31. Mai l. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. April 1898. (873)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - südwestdeutscher Verband. Zur Beförderung von Langholz- und Langeisensendungen von Stationen der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der luxemburger Wilhelmsbahn nach Stationen des Direktionsbezirks Köln werden bis zum 31. August d. J., soweit lange offene Wagen nicht verfügbar sind, gewöhnliche offene Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens, jedoch ohne Erhöhung der tarifmässigen Fracht, verwendet.

Essen, den 2. April 1898. (874)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband. Blei in Blöcken wird vom 10. d. Mts. ab im Versande von Bestwig und St. Andreasberg nach Bensheim und Darmstadt (Stationen der Main-Neckarbahn) und nach Mannheim (Station der badischen Bahn) im Ausnahmetarif 20 zu den Sätzen des Spezialtarifs II befördert.

Hannover, den 2. April 1898. (875)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr. Der laut unserer Bekanntmachung vom 12. d. Mts. zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eis findet mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehr mit den Stationen Tangermünde der Stendal - Tangermünder Eisenbahn und Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn Anwendung. Der für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bestehende Ausnahmetarif 12 tritt am 1. April d. J. ausser Kraft, da dieser Artikel von dem erwähnten Tage ab auf den deutschen Bahnen allgemein zu den Sätzen des Spezialtarifs III befördert wird.

Magdeburg, den 29. März 1898. (876)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband. Die für Bensheim (Station der Main-Neckarbahn) bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Prignitzer, der Wittenberge-Perleberger, der Eutin-Lübecker, der Lübeck-Büchener Bahn, der mecklenburgischen und der oldenburgischen Staatsbahnen kommen vom 10. d. Mts. ab allgemein auch im direkten Verkehre von und nach Bensheim (Station des Direktionsbezirks Mainz) zur Anwendung.

Hannover, den 3. April 1898. (877)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. werden die Stationen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München: Donaustauf und Stadtamhof in den Schnitttarif einbezogen.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München, im März 1898. (878)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch - norddeutscher Kohlenverkehr. Am 15. April d. J. wird die Haltestelle Wahren des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. mit den um 2 ℳ für 10000 kg ermässigten Frachtsätzen der Station Schkeuditz in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 30. März 1898. (879)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Wagram	10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 104 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wagram	99 „
Von Dresden-Elbkai nach Wagram	126 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 31. März 1898. (880)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Wagenladungsverkehr
Schwiecheldt - Hämelerwald
wieder eröffnet. (881)
Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von Hunden in Begleitung Reisender und von Leichen im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn tritt am 1. April 1898 ein neuer Tarif — Theil II zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — in Geltung.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Tarif für den Binnen-Personen- und Gepäckverkehr vom 1. April 1894 nebst Nachträgen I bis IV,
b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Binnenverkehr vom 1. Juni 1895 hinsichtlich der Bestimmungen für die Beförderung von Leichen sowie von Fahrzeugen als Gepäck.

Die in dem Tarife enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften derselben unter I 2 genehmigt worden.

Der neue Tarif kann durch Vermittelung der Stationen von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 23. März 1898. (882)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. April 1898 ist mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde für den Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II an Stelle des bisherigen vom 1. Februar 1896 nebst Nachtrag I getreten.

Derselbe enthält: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. (883)

Königsberg, den 1. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif für die schmalspurige Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg in Geltung. Durch denselben wird der Tarif für diese Schmalspurbahn vom 1. April 1897 aufgehoben.

Die äussere Anordnung des neuen Tarifs ist derjenigen der vom 1. April d. J. ab gültigen Theile I für den Personen- und Gepäckverkehr, Güterverkehr und für die Beförderung von lebenden Thieren angepasst worden. Die in den neuen Tarif nicht übernommenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung haben in den obengenannten Theilen I Aufnahme gefunden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Abgabe des Tarifs erfolgt durch unsere

Drucksachenkontrole zum Preise von 0,20 ℳ.

Strassburg, den 30. März 1898. (884)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Tarif für die schmalspurige Eisenbahn von Colmar nach Markolsheim vom 1. April 1897 aufgehoben und durch einen neuen ersetzt.

Die äussere Anordnung der Neuausgabe ist derjenigen der am 1. April d. J. in Geltung tretenden Theile I für den Personen- und Gepäckverkehr, Güterverkehr und für die Beförderung von lebenden Thieren angepasst worden.

An Stelle der bisherigen Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten für Arbeiter sind die seit 1. Januar d. J. für die diesseitigen Hauptlinien eingeführten Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeitermonatskarten übernommen. Im Uebergangsverkehr über Colmar werden durch den neuen Tarif Ausnahmeschnitttaxen für Zuckerrüben-Futterschnitze (Rückstände aus der Zuckerfabrikation) von Erstein für die Schmalspurstrecke eingeführt.

Die in dem Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Die Abgabe des Tarifs erfolgt durch unsere Drucksachenkontrole zum Preise von 0,60 ℳ.

Strassburg, den 30. März 1898. (885)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der I. Nachtrag zu dem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr in Kraft. Genannter Nachtrag enthält neue Entfernungen für die Station Liegnitz-Nebenbahnhof, weitere Ausdehnung der Sonntags- und Marktbesuchskarten und Berichtigungen.

Die Direktion. (886)

---

5. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Dienstag, den 17. Mai d. J.,
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 48. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 13. Mai d. J. Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 18. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichts der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1897, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von drei Ausschussmitgliedern an Stelle der turnusmässig ausscheidenden Herren Senatoren Joh. Herm. Eschenburg und Dr. Stooss in Lübeck und Präsident Siegmund Hinrichsen in Hamburg.
4. Beschlussfassung über die Verlängerung der Lübeck-Travemünder Bahn bis in die Nähe des Strandes in Travemünde.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 3. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 1. April 1898. (887)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

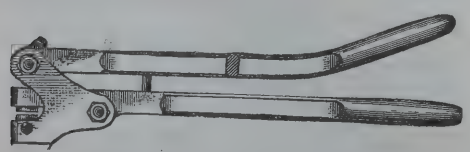
Anzeigen.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

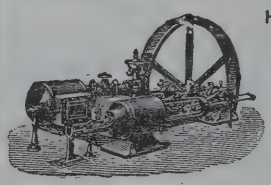
Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Ernst Hertel & Co. Leipzig-Lindenau

HAUPT-SPECIALITÄT
seit 1833:



Moderne Dampfmaschinen
von 4 bis 200 Pferdestärken
sparsamste, leistungsfähigste und dauerhafteste Betriebsanlag. mit d. neuest. Verbesserung., Pat.-Conservator etc.
Volle Garantie. Courante Grössen vorräthig oder in Arbeit.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

STAATS-EISENBAHN-

№ 28.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. April 1898.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 16. d. Mts.

Inhalt:

Gültigkeits-Verlängerung der Fahrkarten mittelst Nachzahlung.
Das Konkurrenzgespenst der sibirischen E.
Noch einmal der 1. Luxuszug zwischen Petersburg und Tomsk.
§ 316 d. Reichsstrafgesetzbuchs.
Vereinsmittheilungen:
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse. — Vereinskilometerzeiger. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Verhütung einer Häufung v. Unfällen u. Steigerung d. Leistungsfähigkeit d. Bahnen. — Fahrkartenausgeberinnen b. d. preuss. Staatsbahn. — Krefeld-Uerdinger Lokalbahn. — Lübeck-Büchener E. — Westdeutsche E. — Westfälische Landes-E. — Darstellung des Reinerträgnisses d. württemb. Staatsbahnstrecken. — Probeweise Verwendung v. Buchenschwellen seitens d. württemb. Staatsb. — Voraussetzungen f. Lösung v. Monatsnebenkarten b. d. sächs. Staatsb. — Kehl-Ottenheim. — Anonyme Anzeigen. — Betrug gegen d. Eisenbahnfiskus. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Strafrechtliche Verantwortlichkeit d. Eisenbahnbediensteten. — Gemeinsame Eisenb.-Direktorenkonferenz. — Leobschütz-Troppau. — Moldau-Elbekanal. — Entscheidung, betr. Erhebung v. Deckenmiethe b. Heutransporten. — Entscheidung, betr. Nachzahlung zu wenig erhobener Frachtgebühren. — Personalnachrichten.
Vereins-Ausland: Denkmal z. Verherrlichung d. Vollendung der Kongo-E. — Simplondurchstich. — Ein Vorfall auf der Strecke Pontedecimo-Busalla, d. furchtbare Folgen hätte haben können. — Annahme der westeuropäischen Zeit in Frankreich. — Entgleisung eines spanischen Zuges. — Warschau-Wiener E. — Rybinsk-Jaroslawl. — Russ. Bahnprojekte. — Regelmässiger Schiffsverkehr von russ. Ostseehäfen nach Frankreich. — Bahnnetz Kanadas — Tarifkrieg der Ueberlandbahnen Nordamerikas. — Gesellschaft der chines. Eisenb. — Eisenb.-Bau in Shantung. — Bahnbau Mombassa-Viktoria-Nyanza.
Allgemeines: Neue Wagenkuppelung.
Bücherschau:
Eisenbahnwörterbuch in deutscher u. franz. Sprache.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Güterverkehr.
2. Personen- u. Gepäckverkehr.
3. Verdingungen.
Anzeigen.

Gültigkeitsverlängerung der Fahrkarten mittelst Nachzahlung.

Der unlängst von Dr. Eduard Engel in Berlin im Stuttgarter „Neuen Tagblatt“ unter der Aufschrift „Ein Schritt vorwärts im Personentarifwesen“ an die Adresse der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung gerichtete, auch in dieser Zeitung*) erwähnte Vorschlag der Verlängerung aller Fahrtausweise über die ursprünglich festgesetzte Dauer hinaus auf Antrag des Reisenden gegen Nachzahlung wird in einem längeren Artikel der Nummern 73 und 74 der gedachten Stuttgarter Zeitung vom 29. und 30. März einer eingehenden Erörterung unterzogen.

In diesem Artikel ist zunächst betont, wie es sich bei dem Vorschlag keineswegs um alle Fahrtausweise handeln könnte, sondern nur etwa um die einfachen Fahrkarten, sowie um Rückfahrkarten und Fahrscheinhefte, weil ja Monatskarten, Arbeiterkarten und andere auf besondere Verhältnisse zugeschnittene Fahrkarten ihrer ganzen Bestimmung nach auf festbegrenzte Zeitabschnitte angewiesen bleiben müssten. Sodann ist hervorgehoben, dass bei den in Betracht zu ziehenden Ausweisen in Fällen nachgewiesener Nichtausnutzung die Fahrkarte nicht, wie Dr. Engel annimmt, „verfällt“, d. h. für die unbenutzt gebliebene Reisestrecke werthlos wird; denn auf erhobene Reklamation finde jeweils die Vergütung eines entsprechenden Betrages der ausgelegten Fahrtaxe statt und bekanntlich werde von der Beschreitung des Reklamationsweges ausgiebiger Gebrauch gemacht, wie denn auch für eine kulante Erledigung der Fahrgelderstattungsgesuche, die in einfachster Form angebracht werden können, durch Vereinbarungen unter den Bahnverwaltungen gesorgt ist. (Der Wegfall solcher Ge-

*) Seite 188 der Nr. 12 vom 12. Februar d. J.

suche oder deren wesentliche Einschränkung liesse sich natürlich auch bei Annahme des Vorschlags nicht erhoffen.)

Indem in den weiteren Ausführungen das Bestechende des Engel'schen Vorschlags und dessen Bedeutung für weitere Kreise nicht verkannt wird, gelangt der Artikel doch zu einer ablehnenden Anschauung und zwar ebensowohl hinsichtlich der Bedürfnissfrage, als in Absicht auf die praktische Durchführung. Für einfache Fahrkarten wird aus Gründen, auf die in diesem Fachblatt wohl nicht näher eingegangen zu werden braucht, ein Bedürfniss für die Neuerung vorweg verneint, während ihr für Rückfahrkarten und Rundreisehefte eine gewisse Berechtigung deshalb zuerkannt wird, weil hierbei der Reisende doch mehr oder weniger sich darauf angewiesen sieht, den Fahrtausweis für längere Strecken von vornherein zu lösen, um sich die in der Preisermässigung und Gültigkeitsdauer liegenden Vortheile ausgiebig zu nutze zu machen und weil weiterhin bei Reklamationen gewöhnlich nicht die volle Taxe für die nicht durchfahrene Strecke erstattet wird, sondern nur der Unterschied zwischen normaler und ermässigter Taxe. Allein eben weil es sich bei derartigen Karten meist um grössere Reisen, also um eine Mehrzahl von Bahnen handle, sei eine einzelne Verwaltung nicht in der Lage, für sich vorzugehen. Einseitig von einer Bahn durchgeführt, müsste die Einrichtung verwirrend und schädigend für das Publikum wirken, da die gegen Nachzahlung vollzogene Verlängerung beim Uebertritt auf ein anderes Bahngebiet nicht respektirt würde. Wenn Dr. Engel meine, das Vorgehen einer einzelnen Bahn werde ohne weiteres zur Ausdehnung auf weitere Gebiete führen, so müsse dies doch sehr in Frage gestellt werden. Voraussetzung wäre sonach die gleichzeitige Einführung der Maassregel für grössere Gebiete. Als Versuchsfeld die süddeutschen Bahnverwaltungen zu nehmen, erschiene aber schon aus dem Grunde nicht angezeigt, weil hier mit der bestehenden zehntägigen Gültigkeit der Rückfahrkarten ohnedies dem Bedürfniss in weitgehendem Maasse Rechnung getragen sei. Im übrigen wird nachdrücklich betont, wie ein einseitiges Vorgehen im Sinne des Vorschlags von Dr. Engel in die für ein grösseres Gebiet mühsam erreichte Einheitlichkeit wieder störend eingreifen würde und dass die Tendenz mit Recht dahin gehe und gehen müsse, für einzelne Bahnen nicht weitere Sonderbestimmungen zu schaffen, vielmehr mit diesen thunlich aufzuräumen und sie durch einen möglichst einheitlichen, klaren Tarif unter entsprechender Verbilligung der Grundtaxen zu ersetzen. Für Fahrscheinhefte auf grosse Entfernungen die bessernde Hand anzulegen durch Erstreckung der Gültigkeitsdauer sei allerdings empfehlenswerth und dies sei auch bereits in die Wege geleitet.

In Absicht auf die Durchführung des Engel'schen Vorschlags legt der Artikel die Umständlichkeiten und Bedenken näher dar, die für die Stationen aus der Erhebung, Verrechnung und Ausscheidung der Ergänzungsbeträge entstehen, namentlich wenn diese sich auf eine Mehrzahl von Bahnen beziehen — es wäre denn, dass eine Vereinbarung sich erzielen liesse, wonach die Nachzahlung der erhebenden Bahn verbliebe. Dann ist der Unsicherheit gedacht, die in die Billetkontrole hineingetragen würde, sofern das Zugbegleitungspersonal nicht mehr lediglich mit dem dem Fahrtausweis aufgedruckten oder eingeschriebenen Gültigkeitstermin zu rechnen, sondern die durch Nachzahlungen sich ergebenden schwankenden Daten zu berücksichtigen hätte. Das würde doch nicht sowohl „einen Schritt vorwärts", sondern eher einen Schritt vom Wege bedeuten. Man erlasse den Schaffnern die Befassung mit solchen Ausnahmen für einzelne Reisende!

Bei der Beleuchtung der von Dr. Engel zur Unterstützung seines Vorschlags angeführten Vorgänge bei ausserdeutschen Bahnen wird nachgewiesen, dass die vereinzelt von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn neuestens eingeführte Verlängerung der Rückfahrkarten um die Hälfte bezw. das Doppelte der normalen Dauer gegen Taxzuschlag sich des Grundsatzes halber allerdings hören lasse, nicht aber zum Beweis des Bedürfnisses, weil die ordentliche Geltungsdauer bei dieser Bahn sehr kurz bemessen sei: dort 2 Tage bis 200 km, 3 Tage bis 300 km usw., bei den süddeutschen Bahnen (künftig auch in Sachsen) 10 Tage. Viel besser und den Interessen des Publikums dienlicher wäre es doch gewesen, wenn die genannte französische Bahn allgemein sich zu einer entsprechenden Verlängerung der Gültigkeitsdauer verstanden hätte, anstatt sie durch Nachzahlungen von 10 und 20 % erst erkaufen zu lassen. Gedacht ist ferner der in Frankreich und Italien für zusammenstellbare Fahrscheine gegebenen Möglichkeit der Gültigkeitsverlängerung; die Gegenüberstellung der entsprechenden Daten führt zu der Folgerung, dass — von den grösseren Entfernungen abgesehen, für die eine Erstreckung angezeigt wäre — die für den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen getroffenen Einrichtungen den Vergleich nicht zu scheuen haben.

Nach alledem darf dem Urtheil des geneigten Lesers anheimgestellt bleiben, welche Bewandtniss es mit dem Vorwurf büreaukratischer Härte hat, dem Dr. Engel in dem oben erwähnten Vorschlag Ausdruck gab!

Der in vorstehendem skizzirte Artikel des „Neuen Tagblatt" schliesst mit den Worten:

> „Diese Ausführungen, die im allgemeinen theils zur Verneinung der Bedürfnissfrage, theils zu Bedenken hinsichtlich der praktischen Durchführung führen, dürften ergeben, dass der eingangs bezeichnete Vorschlag, so gut er gemeint ist und so bestechend er erscheint, sich nicht empfiehlt. Eine einzelne Verwaltung wird jedenfalls in der Sache nicht vorgehen können, und so wird man kaum fehlgehen in der Annahme, dass die württembergische Eisenbahnverwaltung zwar die im Eingang des Artikels von Dr. Engel ihr gezollte Anerkennung dankend quittiren, aber nicht in der Lage sein wird, der Anregung eine weitere Folge zu geben und den nach verschiedenen Seiten keineswegs einwandfreien ‚Schritt vorwärts im Personentarifwesen' zu thun."

D.

Das Konkurrenzgespenst der sibirischen Eisenbahn.

Durch eine recht harmlose Bemerkung, die ein angesehenes Reichstagsmitglied bei Gelegenheit der Dampfersubventionsverhandlung im Reichstage fallen liess, ist namentlich in landwirthschaftlichen und industriellen Kreisen ein Gespenst aufgescheucht worden, das viel mehr Beunruhigung verursachte, als es gerechtfertigt erschien. Der Graf v. Armin, dessen warmes Eintreten in allen kolonialpolitischen Angelegenheiten ebenso bemerkt worden ist, wie sein gesundes Urtheil in afrikanischen Verwaltungssachen, begründete die Subvention der ostasiatischen Dampferlinie namentlich auch damit, dass uns wahrscheinlich die neue sibirische Eisenbahn eine sehr bedeutende Konkurrenz machen werde, und auch von anderen Reichstagsmitgliedern ist diese Vermuthung mehr oder weniger variirt worden.

Die löbliche Absicht dieser parlamentarischen Jagd auf Gespenster, schreibt W. Gross in der Beilage zur Münchener „Allgemeinen Zeitung", ist sicherlich keine andere gewesen, als für die Subvention Stimmung zu machen und deshalb ist auch das Mittel selbst nicht sehr ernst zu nehmen. Da aber die Aeusserung gerade von diesem Abgeordneten fiel, dessen praktische Auffassung sich überall sehr vortheilhaft von dem oberflächlichen Urtheil mancher Parlamentshelden auszeichnete, die Afrika nur nach dem Berliner Grunewald beurtheilen, so sind auch die Andeutungen bezüglich der sibirischen Eisenbahn vielfach miss-

verstanden und so ausgelegt worden, als ob die letztere für uns eine drohende Gefahr bedeute. Das ist jedoch keineswegs der Fall und man könnte nicht gut einsehen, wo eigentlich die Gefahr herkommen sollte. Gerade Russland und Deutschland kollidiren in wirthschaftlicher Beziehung am allerwenigsten, da — mit Ausnahme von Getreide — von beiden Staaten kein einziger das produzirt, was der andere besitzt und das Gespenst der sibirischen Eisenbahn ist weiter nichts, als eine Vision ängstlicher Reichstagsgemüther.

Wie sehr überhaupt die russische Konkurrenz — namentlich in landwirthschaftlicher Beziehung — gewöhnlich überschätzt wird, ist wohl niemals so drastisch wie im grossen Nothstandsjahre von 1892 nachgewiesen worden, wo infolge des russischen Ausfuhrverbotes kein Korn Getreide zu uns gelangte, die Preise in Deutschland aber gegen alles Erwarten weit eher niedriger als höher standen. Es geht daraus hervor, dass die russische Konkurrenz weit weniger als die amerikanische und indische für uns zu fürchten ist, und das ist bei näherer Erwägung der Verhältnisse ganz natürlich. Die russische Landwirthschaft hat in den letzten 40 Jahren mit der Vermehrung der Bevölkerung nicht gleichen Schritt gehalten, denn während sich die letztere in diesem Zeitraum verdoppelte, ist die landwirthschaftliche Produktion kaum merklich in die Höhe, hier und da sogar zurückgegangen.

Schon nach diesem Ergebniss ist mit ziemlicher Sicherheit vorauszusehen, dass es sich auf absehbare Zeit schwerlich anders herausstellen wird. Auch die sibirische Eisenbahn wird daran ganz gewiss nichts ändern. Es ist zwar richtig, dass dieselbe trotz aller Mängel, die den europäischen Reisenden mitunter recht angenehm unterhalten, zu den grossartigsten Leistungen gehört, die unsere Zeit in wirthschaftlicher Hinsicht aufzuweisen hat. Man darf nicht vergessen, dass die Strecke vom Ural — also von der europäischen Grenze — bis nach Nikolajewsk und Wladiwostok am alaskischen Meer und der Amurmündung nicht weniger als 7000 Werst und mehr, oder über 1000 geographische Meilen beträgt und unermessliche Räume durchschneidet, die seither nur sehr schwer und mit Ueberwindung grosser Schwierigkeiten zugänglich waren. Aber die grössere Bedeutung der Bahn liegt doch auf politisch-strategischem Gebiete. Natürlich wird auch die Bahn die wirthschaftliche Erschliessung der ungeheuren Gebiete zur Folge haben — besonders mancher Gegenden —, allein da die Kolonisirung bedeutender Flächen infolge des massenhaft auftretenden Ungeziefers (Fliegen und Mücken), ähnlich wie in den Mündungsgebieten der Wolga, am kaspischen Meer, auf beinahe unüberwindliche Hindernisse stösst, so wird die Besiedelung dieser Länder keine sehr bedeutenden Fortschritte machen und die sich vorbereitende kulturelle Umwälzung in so allmählichem Tempo vor sich gehen, dass wir für die nächste Zeit von den Wirkungen der sibirischen Bahn nicht viel verspüren werden. Es kann daher auch kein ernstlicher Grund vorliegen, der Vollendung der sibirischen Bahn anders als mit Wohlwollen entgegenzusehen oder wohl gar Missbehagen darüber zu empfinden.

Vorläufig ist dieselbe aber noch gar nicht fertig und sie wird es auch wohl noch nicht so bald sein, wenn auch der Anfang des neuen Jahrhunderts als Abschlusstermin festgestellt war. Wenn sich jedoch trotzdem in unseren landwirthschaftlichen Kreisen Beklemmungen einstellen, so liegt das wohl meist in der gedrückten allgemeinen Lage, in der sich der Ackerbau befindet. Sie lässt es erklärlich erscheinen, dass in weniger unterrichteten Kreisen das sibirische Konkurrenzgespenst ein gelindes Gruseln verursachen kann, so grundlos dasselbe auch sein dürfte. Die Perspektive mag infolge der eminenten Fruchtbarkeit jener Länder noch so verheissungsvoll für den sibirischen Feldbau liegen, es wird aber doch bis dahin, wo sich ein solcher von ansehnlichem Umfange entwickelt haben wird, wohl noch manches Jahr vergehen und unterdessen noch viel Wasser aus den grossen Strömen Sibiriens dem Eismeer zufliessen oder manche Generation kommen und wieder abtreten.

Von einem Getreidebau, der unserer Landwirthschaft Konkurrenz machen könnte, kann auf lange Zeit noch keine Rede sein, und wahrscheinlich wird dieselbe auch niemals eintreten. Zunächst sind jene gewaltigen Flächen nur die Tummel- und Weideplätze von sehr bedeutenden Vieh-, besonders von Ross- und Schafheerden der sibirischen Hirtenvölker, die bis zum Ackerbau noch nicht vorgeschritten sind. Wo aber der Ackerpflug bereits seinen Einzug gehalten, ist doch die Ernte eine so geringe, dass sie noch bei weitem nicht ausreicht, um den eigenen Bedarf zu decken.

Etwas mehr leisten allerdings die russischen Ansiedelungen, aber selbst auch diese produziren noch keineswegs so viel, dass der Ueberfluss der ersten Region für die dortigen Nomaden — oder wohl gar für die zweite Region — ausreichte. An eine Ausfuhr nach dem Westen ist mithin schon gar nicht zu denken. Die niedrigen Getreidepreise diesseits des Urals steigen daher auch jenseits des letzteren in demselben Grade, wie man weiter nach Osten vordringt, bis sie zuletzt im Amurgebiet eine beträchtliche Höhe erreichen; wogegen alles Fleisch, ohne Ausnahme, so gut wie gar keinen Werth hat und höchstens das Pfund mit 10 ₰ bezahlt wird.

Genug, da Sibirien überflüssiges Getreide nicht gewinnt, so kann es uns auch ein solches nicht liefern. Das Gleiche gilt von allen anderen Erzeugnissen des Feldbaues. Aber selbst im umgekehrten Falle, dass die Feldwirthschaft zur ungeahnten Blüthe gelangte, würde der Getreidetransport zu Lande mit der Bahn doch wohl so theuer zu stehen kommen, dass eine Konkurrenz von dort kaum wahrscheinlich wäre. Weit eher könnte die sibirische Bahn die entgegengesetzte Wirkung haben, dass sie uns nämlich die bisher bestandene Zufuhr aus den Getreideländern des europäischen Russlands noch vollends wegnähme, um den dortigen Ueberfluss nach dem Osten zu entführen.

Weit mehr als Getreide werden aber in den sibirischen Steppen Melonen und Arbusen gebaut (in Turkestan auch etwas Südfrüchte). Doch würde man uns damit gewiss ebenso wenig Abbruch thun; abgesehen davon, dass uns Oesterreich-Ungarn diese Früchte billiger zuführt, als sie uns Sibirien liefern könnte.

Damit ist aber auch das Produktionsregister der sibirischen Landwirthschaft so gut wie erschöpft, denn Kartoffeln sind ebenso wenig wie andere Früchte vorhanden und enorm theuer. Es bliebe mithin höchtens noch billiges Fleisch, und die Möglichkeit liesse sich denken, dass reiche Geschäftsunternehmer dort Rinder- und Schweineschlächtereien nach amerikanischer Art etablirten, wie bereits die Schlächtereien der Talgschafe vorhanden sind (Kirgisenschafe); allein — da abgesehen von dem Ungeziefer — die Rindviehzucht infolge der Rinderpest sehr wenig lohnend ist und Schweinefleisch seines unangenehmen wilden Geschmackes wegen bei uns jedenfalls wenig Liebhaber finden würde, so wäre auch diese Konkurrenz sehr wenig wahrscheinlich. Höchstens könnte noch öfter als bisher ein sibirischer Bär für unsere Restaurants Eingang finden, aber ein Schaden könnte uns daraus auch nicht erwachsen.

Was uns Sibirien ausserdem noch liefern könnte, wären allenfalls noch Steppenpferde, und diese würden wir vielleicht ganz gut gebrauchen können, wenn es keine Fahrräder und elektrische Motoren gäbe, und — vorausgesetzt — dass sie bei unserem veränderten Futter nicht sehr schnell aufhören würden, die vorzüglichen Thiere zu sein, die sie bei ihrer Weide in der freien Steppe sind. Im übrigen würde aber auch Russland die Ausfuhr von Rossen wahrscheinlich gar nicht zulassen, da es dieselben nach Lage der Verhältnisse besser gebrauchen kann als wir.

Es bleiben somit nur einige wenige Artikel übrig, wie Felle oder Pelze, chinesischer Thee und sibirischer Kaviar, den wir schon längst unter Astrachaner Marke beziehen.

Von rohen Fellen oder Häuten gehen aber schon jetzt so beträchtliche Massen nach Deutschland, dass die neue Bahn die Einfuhr kaum noch steigern kann. Unsere Landwirthschaft wird jedoch dadurch nicht geschädigt, und ebenso verhält es sich mit chinesischem Thee und Kaviar. Mit beiden Artikeln macht man uns keine Konkurrenz. Den ersteren können wir uns jetzt selbst direkt beziehen, und wenn der letztere noch etwas im Preise herunter ginge, würden unsere Landwirthe kaum einen Einspruch erheben. Sehr bedeutend sind allerdings die sibirischen Bergwerke, indess auch ihre Ergiebigkeit würde infolge der sibirischen Bahn kaum mehr als bisher empfunden werden. Samoware und rohes Kupfer werden unsere Landwirthschaft und Industrie nicht benachtheiligen, und eine Ueberfluthung von Goldbarren wird noch weniger zu besorgen sein, da die russische Regierung selbst darüber wacht, dass an edlen Metallen kein zu grosser Abfluss stattfindet.

In Erwägung aller dieser Umstände dürfte mithin das Schreckgespenst der sibirischen Eisenbahn für unsere Landwirthschaft und Industrie nur ein Phantom bleiben, über das man sich nicht zu erregen braucht; wohl aber wird die Bahn für Russland in politischer, strategischer und für Sibirien in kolonialer oder wirthschaftlicher Beziehung von höchster Wichtigkeit sein, denn sie wird nicht nur ermöglichen, in ebenso viel Tagen, als bisher Monate erforderlich waren, bedeutende Streitkräfte in jenem fernen Osten anzusammeln und die Länder militärisch zu beherrschen, sie wird auch imstande sein, der dortigen Bevölkerung in ganz kurzer Zeit und mit Leichtigkeit die erforderlichen Brotfrüchte zuzuführen, was bisher nur mit enormen Kosten und Schwierigkeiten verbunden und fast nur auf dem Seewege zu bewerkstelligen war. Dass dieser Uebelstand aber ein absolutes Hinderniss für die Besiedelung der Transbaikal- und Ussuriländer abgab, liegt auf der Hand.

Welchen Einfluss endlich die sibirische Bahn auf den grossen Weltverkehr — besonders den Personenverkehr — ausüben wird, ist wohl vorläufig noch nicht annähernd zu bestimmen. Jedenfalls wird derselbe aber ein gewaltiger sein, da es weder Geschäftsleuten, noch Vergnügungsreisenden einfallen wird, noch den sehr kostspieligen mehrmonatigen Seeweg zu wählen, wenn man durch Sibirien um wenigstens vier Mal billiger und sechs Mal schneller die Küsten des grossen Ozeans erreichen kann, ausgenommen solche Fälle, in welchen die Seereise um die Südküsten Asiens beabsichtigt wird. In dieser Hinsicht wird allerdings die neue Bahn ohne Zweifel eine Konkurrenz machen, aber diese wird unserer Landwirthschaft nicht nachtheilig sein und unserer Industrie vielleicht mehr nützen als schaden. Spekulative deutsche Spezialisten, die genügend mit den Liebhabereien der Hirten- und Jägervölker vertraut sind, würden sogar mit einzelnen Artikeln ein ganz gutes Geschäft machen können. Jedenfalls geht schon aus dem Angeführten hervor, dass es mit dem sibirischen Konkurrenzgespenst keine Gefahr hat und unsere Landwirthe und Fabrikanten ruhig schlafen können.

Noch einmal der erste Luxuszug zwischen Petersburg und Tomsk.

In der Nr. 61 der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" wird eine ganz interessante Beschreibung der Einrichtungen dieses ersten Luxuszuges nach Sibirien gegeben, die zweifellos auch in Deutschland Interesse erwecken wird, weil ja wohl für manchen das Reiseziel zur Abwechselung einmal der Osten sein wird. Das amtliche Blatt und nach ihm die russische Presse in weitem Kreise bewegt sich mit einer gewissen Behaglichkeit bei der Beschreibung des Zuges und bei den vollkommenen Einrichtungen desselben. Und in der That muss zugestanden werden, dass, falls alles so funktionirt, wie es gedacht und vorgesehen ist, der Zug im weitesten Sinne das bietet, was eine solche fahrende Behausung, an die man sechs Tage lang gebunden ist, zu bieten vermag.

In deutscher Uebertragung lautet die Beschreibung des amtlichen Organes folgendermaassen:

„Am 16./28. März d. J. besichtigte den Minister der Verkehrsanstalten Fürst Chilkow den ersten Schnellzug, der zwischen Petersburg und Tomsk verkehren soll. Das ist der einzige Zug in Europa, der im Laufe von sechs Tagen, die minutenlangen Aufenthalte auf den Stationen abgerechnet, in ununterbrochener Bewegung sich befinden wird, und die Hauptverwaltung thut alles, um den Reisenden die lange Fahrt so bequem als möglich zu machen. Der Zug enthält Vorkehrungen und Einrichtungen, die ihn über alle Züge nicht nur Russlands, sondern auch ganz Westeuropas stellen. Im Sinne der Bequemlichkeit für die Reisenden steht dieser Eisenbahnzug einzig in Europa da. In Amerika gibt es einige solcher Züge, doch auch diese geniessen nur darin einen Vorzug vor dem ersten sibirischen Eisenbahnzuge, dass sie schneller laufen, in allem übrigen aber stehen sie ihm nach. Beginnen wir mit der Konstruktion der Wagen. Sie sind so eingerichtet, dass man während der Fahrt weder ein Schaukeln, noch ein Erzittern verspürt. Sie bilden unter einander einen Harmonikazug, so dass der Verkehr zwischen ihnen nicht die geringste Unbequemlichkeit verursacht. Der ganze Zug wird elektrisch beleuchtet; die Beheizung geschieht durch Wasser; jeder Wagen kann in der Temperatur besonders regulirt werden; die Ventilation — ist das letzte Wort der Wissenschaft (? eine theilweise Beschreibung der Einrichtung, die das stolze dictum begründen soll, folgt weiter unten, d. Red.). Im Zuge befindet sich ein Buffet, ein Speisesalon und eine Bibliothek. Letztere ist nicht gross, aber schwerlich dürfte irgend eine Privatbibliothek so reichhaltig an Material zur Sibirienkunde sein wie diese Bibliothek. Sie enthält alles, was in letzter Zeit über Sibirien geschrieben und gedruckt ist, begonnen mit 60 genauen Karten Sibiriens. Untergebracht ist sie im Salonwagen, der gleichzeitig als Speiseraum dient. Hier befinden sich ein Piano (ein Geschenk des Ministers Fürsten Chilkow), Schachtische, Rauch- und Schreibutensilien. Eine Spezialität dieses Salonwagens ist seine Ventilation. Ueber dem Dach des Wagens sind Respiratoren angebracht, die für die Sommerzeit die Luft in sich sammeln, welche, durch in Eis gelegte Rohre gehend, erkaltet und so in den Wagen tritt, aber nicht stromweise, sondern schichtweise von oben nach unten, nach und nach mit der warmen Luft sich vermischend. Dadurch ist eine Erkältung völlig ausgeschlossen, während dennoch die Luft im Wagen mit merklicher Schnelligkeit erfrischt wird. Zur Winterzeit funktionirt eine elektrische Ventilation. Alle anderen Wagen werden in gleicher Weise ventilirt. Der Zug enthält nur Wagen I. und II. Klasse, sämmtlich aufs Bequemste eingerichtet, für Raucher offene Abtheile, die in der Nacht durch eine Portière geschlossen werden, und für Nichtraucher geschlossene. Jedes Abtheil ist für vier Personen berechnet, ebenso die Schlafabtheile. Ausser der allgemeinen Lampe befindet sich in jedem Abtheil eine tragbare elektrische Lampe und ein kleiner Kartentisch, der in eine kleine Treppe umgewandelt werden kann. Sämmtliche Plätze sind numerirt und neben jedem ist ein zusammenlegbares Tischchen angebracht. Längs den Wänden des Korridors hängen geographische Karten, sind Schreibvorrichtungen angebracht. Aus jedem Abtheil führt eine elektrische Glocke zum Buffet und zum Zugpersonal. Jeder Wagen enthält einen Toilettenraum mit allem möglichen Zubehör und mit Hanteln für Turnübungen. Ausserdem enthält der Zug einen Baderaum nebst Douche, eine Apotheke und verschiedene Apparate für Gymnastik der Hände, Füsse und des Rückens. Der Erbauer hatte das sechstägige Sitzen im Auge und demgemäss die Nothwendigkeit, durch gymnastische Uebungen die Blutcirkulation zu regeln. Der Zug ist nicht nur komfortabel

sondern auch elegant, ebenso ist vom Standpunkt der Hygiene nichts ausser Acht gelassen worden.

Dieser Zug wird zum ersten Mal am 20. März / 1. April befördert werden und zwei Mal im Monat zwischen Petersburg und Tomsk verkehren. Wie schon früher gelegentlich erwähnt, wird das Buffet nur kalte Speisen, Thee und Kaffee führen. Was das Mittag- und Abendessen, wie überhaupt alle warmen Speisen betrifft, so kann man das alles telegraphisch (ohne für das Telegramm zu bezahlen) am nächsten Stationsbuffet bestellen, welches das Bestellte bei Ankunft des Zugs in den Speisesalon zu liefern hat. Die Bahnverwaltung erwartet mit Recht zahlreiche ausländische Reisende und hat daher die Anordnung getroffen, dass sich im Zuge ein Angestellter, der deutsch und französisch spricht, befindet."

Gelingt alles so gut, als es projektirt worden, dann wird eine Reise in die z. Z. noch sehr abgelegenen und weltverlorenen Gegenden von Tomsk usw. das Möglichste an Bequemlichkeit bieten.

§ 316 Abs. 2 des Reichsstrafgesetzbuches.

Bekanntlich hat der deutsche Eisenbahnbeamtenverein sich unter anderem die Aufgabe gestellt, seinen Mitgliedern Rechtshilfe zu verschaffen. Im Jahre 1896 zählte der Verein rund 7000 Mitglieder, und es nahmen in diesem Jahre 69 die Hilfe des Vereins in Anspruch, weil sie auf Grund des § 316 des Reichsstrafgesetzbuches unter Anklage gestellt worden waren. Das macht etwa 1 ‰ aller dem Vereine angehörenden Betriebsbeamten.

§ 316 des Reichsstrafgesetzbuches wird von diesen Beamten hart empfunden, schon weil er unter allen Umständen mit entehrender Gefängnissstrafe droht, obwohl es sich in vielen Fällen um mehr oder minder geringe Vergehen handelt. In einer Denkschrift an den preussischen Justizminister vom September 1897 beklagt die Vereinsverwaltung des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins, dass kein anderer Stand auch nur annähernd so schweren Strafdrohungen ausgesetzt ist wie der Stand der Eisenbahnbetriebsbeamten, obwohl sie das Bewusstsein hätten, dass sie in Bezug auf Pflichteifer und moralische Führung hinter keinem anderen Stande zurückblieben. Nicht immer könne man die Beamten, die auf Grund des § 316 verurtheilt worden sind, als pflichtvergessen oder untüchtig bezeichnen. Auch zahlreiche hervorragend tüchtige und umsichtige Beamten entgingen ihm nicht, denn leicht könnte es vorkommen, dass ein Betriebsbeamter im Drange der Geschäfte oder in besonders schwieriger Lage diese oder jene Maassregel unterlässt oder falsch anordnet. Weitaus die meisten Fälle seien so geartet, dass ein aussergewöhnlicher Umstand zur Herbeiführung des Unfalles beigetragen hat.

Die Vereinsverwaltung des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins verkennt nun zwar nicht, dass die strafrechtliche Verfolgung als Mittel zur Ahndung der Schuld nicht zu entbehren ist, wünscht aber, dass auf dem Verwaltungswege die Betriebsbeamten vor ungerechtfertigten Nachtheilen geschützt werden, damit ihnen die Freudigkeit erhalten bleibt, die zur Ausübung ihres Berufes unumgänglich nöthig ist.

Um zunächst die Zahl der Strafanzeigen zu vermindern, hat die Vereinsverwaltung im September 1897 auch dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe unterbreitet und ihn gebeten, verfügen zu wollen, dass von der gerichtlichen Verfolgung von Eisenbahnunfällen und anderen Transportgefährdungen abzusehen sei, wenn der Unfall oder die Transportgefährdung nicht ernsterer Natur ist oder die Persönlichkeit des Schuldigen die nöthige Gewähr für die Zukunft bietet oder die Schuld nicht hinreichend klarzustellen ist. In allen Fällen leichterer Art möge von der straf- und civilrechtlichen Verfolgung Abstand genommen werden, was nach der Eingabe ohne Nachtheil für das Gemeinwohl geschehen kann, da die Verfolgung geringer Versehen nicht abschreckend und nicht bessernd wirkt und auch nicht von der öffentlichen Meinung verlangt wird.

Nach der Eingabe des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins würde in leichteren Fällen, oder wenn der Schuldige sonst ein tüchtiger Beamter ist, die disziplinare Ahndung ausreichen.

Inzwischen hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, wie an dieser Stelle bereits gemeldet, verfügt, dass in Zukunft neben den belastenden Umständen auch diejenigen von vornherein zur Kenntniss der Staatsanwaltschaft zu bringen sind, die zur Entlastung dienen können, damit die Staatsanwaltschaft nicht zur Erhebung der öffentlichen Anklage veranlasst wird, wenn nach Lage der Sache eine gerichtliche Verurtheilung nicht zu erwarten ist. Bei der Begutachtung eines Unfalles sollen alle in Betracht kommenden besonderen Umstände erschöpfend gewürdigt und öffentliche Anklage nur dann erhoben werden, wenn kein Zweifel darüber obwalten kann, dass ein Beamter durch Vernachlässigung ihm obliegender bestimmter Pflichten den Eisenbahnunfall verschuldet hat. In zweifelhaften Fällen ist die Erhebung der Anklage dem Befinden der Staatsanwaltschaft zu überlassen.

Mit dieser dankenswerthen Verfügung hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten zwar noch nicht die Wünsche erfüllt, die der deutsche Eisenbahnbeamtenverein in der erwähnten Eingabe begründet hat. Allein infolge der neuen ministeriellen Verfügung, welche im Grunde genommen nur das ausspricht, was die Gerechtigkeit und das Verwaltungsinteresse der Eisenbahn selbst erfordern, ist zu hoffen, dass in Zukunft überhaupt eine mildere Praxis platzgreifen wird.

Noch einen weitergehenden Antrag zu dieser Angelegenheit nahm der siebente Verbandstag des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine am 11. September 1897 an, indem er aussprach, dass eine sachgerechte Untersuchung und Beurtheilung vorgekommener Betriebsunfälle nur durch unabhängige Kommissionen etwa nach Art der Seeämter bewirkt werden könne, und er beauftragte einen Ausschuss von vier Mitgliedern mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage an die Reichs- und Staatsbehörden dahingehend: „Alle Eisenbahnunfälle sollen vor ihrer Anzeige an die Staatsanwaltschaft durch ein Bezirksunfalluntersuchungsamt, bestehend aus 1. einem rechtsgelehrten Vorsitzenden, 2. zwei Verwaltungs- oder betriebstechnischen Beisitzern, 3. zwei Beisitzern aus der Klasse des betheiligten Beamten und 4. aus einem aus dem Kreise des Angeschuldigten selbstgewählten Vertheidiger, untersucht und beurtheilt werden, um darüber zu beschliessen, ob ein Fall zur gerichtlichen Behandlung anzumelden ist."

In der bereits erwähnten Eingabe vom September 1897 an den preussischen Justizminister hat die Vereinsverwaltung des deutschen Eisenbahnbeamtenvereins zu Hannover ausserdem noch die Bitte ausgesprochen und begründet, die Beamten der Staatsanwaltschaft zu veranlassen, bei Anklagen auf Grund von § 316 Abs. 2 als Sachverständige thunlichst nur solche Personen vorzuschlagen, die einem anderen Eisenbahndirektions-

bezirk als dem Unfallbezirk angehören, dabei insbesondere auch die Beamten anderer als preussischer Staatsbahnverwaltungen zu berücksichtigen und in geeigneten Fällen neben den Oberbeamten auch mittlere Beamte als Sachverständige heranzuziehen. Bisher lehnten die Gerichte die Ladung von Betriebs- (mittleren) Beamten meist ab und ihre Vernehmung erfolgte gewöhnlich nur, wenn sie vom Angeklagten unmittelbar geladen wurden, indessen soll diesen erfahrungsgemäss weniger Glauben geschenkt werden, als den von der Staatsanwaltschaft geladenen Sachverständigen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Grosslehna an der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha wird am 16. April d. J. auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtgut) eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station IV. Klasse Grossaitingen ist nunmehr zur unbeschränkten Güterabfertigung befugt.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Temesvár-Mária-Radnaer Lokalbahn gelegene Station Simontanya-Fibis, welche bisher nur eine für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtete Halte- und Verladestelle war, ist am 25. März d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere sowie auch derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Station weder auf- noch abgegeben werden.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse. Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) ist neu herausgegeben worden. Das im August 1895 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer, nebst Nachtrag I, wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger. Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 2 (Altdamm-Kolberger Eisenbahn) und Nr. 79 (k. k. priv. südnorddeutsche Verbindungsbahn).

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) ist der Nachtrag I und zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern der Nachtrag IV erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 832 vom 31. März d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Termine für die Anmeldung von Ergänzungen und Abänderungen der Verzeichnisse für zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 4. April d. J.).

Nr. 978 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in Absatz 3 Ziffer 1 des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. 998 vom 4. April d. J, an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses bestellt haben, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt vom 2.—5. April d. J.).

Nr. 1004 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Theilnahme der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1006 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung verschiedener Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1016 vom 3. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. 1017 vom 3. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1027 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen im § 18 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. 1048 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1050 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 6. April d. J.).

Nr. 1052 vom 2. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Angelegenheiten der Vereinszeitung (abgesandt am 5. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Resolutionen des Reichtages über die **Verhütung einer Häufung von Unfällen und über die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnen**, die bei der Berathung des Reichseisenbahnamtsetats beschlossen wurden, haben nach einer Mittheilung der „Berl. Pol. Nachr." bereits durch die Einbringung entsprechender Entwürfe seitens des Reichseisenbahnamts an den Bundesrath eine Berücksichtigung erfahren. Die Wünsche des Reichstags sind diesmal zu einem guten Theile in Erfüllung gegangen, ehe der Etat für 1898 endgültig erledigt war.

— Nicht weniger als 880 Damen aus allen Gauen Deutschlands haben sich bei der königlichen Eisenbahndirektion Berlin um Stellung als **Fahrkartenausgeberinnen** beworben, auf die Nachricht hin, dass **bei den preussischen Staatsbahnen** 50 Stellen dieser Art vakant seien und mit weiblichen Arbeitskräften besetzt werden sollten.

Von den Gesuchen konnte indess auch nicht eines berücksichtigt werden, weil die fraglichen Stellen — wie auch in der bezüglichen Veröffentlichung ausdrücklich gesagt worden war — ausschliesslich mit „vollbeschäftigten Gehilfinnen" des Eisenbahndienstes besetzt werden sollen.

— Die Verwaltung der **Krefeld-Uerdinger Lokalbahn** hat die Dividende für das Jahr 1897 auf 7 $\frac{0}{0}$ festgesetzt.

— In betreff der **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft** wurde in den letzten Tagen in Börsenblättern das Gerücht verbreitet, dass die preussischen Staatsbahnen zwecks Erweiterung ihrer Hamburger Bahnhofsanlagen zu dem Ankauf der zu der Lübeck-Büchener Bahn gehörigen, in Hamburg gelegenen Bahnhofterrains schreiten würden, was durch eine Verstaatlichung der Bahn herbeigeführt werden soll. Zu diesem Zweck sei der Bürgermeister Dr. Versmann sowie der Direktor der Lübeck-Büchener Bahn in der letzten Zeit in Berlin gewesen. Hierzu schreibt die „Hamb. Börsenhalle": An der ganzen so sehr aufgebauschten Sache ist gar nichts. Wir können vielmehr feststellen, dass seit mehreren Jahren mit der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn bezw. deren Mitgliedern über die Hamburger Bahnhofslage im allgemeinen und über den Hamburgischen Grundbesitz der Bahn im besonderen weder von Hamburgischer noch von preussischer Seite verhandelt worden ist. Die Inanspruchnahme eines Theils des Bahnhofterrains für die Neuanlagen ist schon in dem im Jahre 1892 mit der Gesellschaft vereinbarten Projekt in Aussicht genommen worden.

— Auf der Tagesordnung der ordentlichen Generalversammlung der **westdeutschen Eisenbahngesellschaft** am 27. d. Mts. steht auch ein Antrag auf Genehmigung der Auflösung des zwischen der Firma Lenz & Co. und der westdeutschen Eisenbahngesellschaft bei der Gründung der letzteren abgeschlossenen Vertrages und auf Beschlussfassung über die Erhöhung des Aktienkapitals von 5 000 000 ℳ auf 10 000 000 ℳ.

— Die ausserordentliche Generalversammlung der **westfälischen Landeseisenbahn** beschloss den Bau der Eisenbahnlinie Sennelager-Wiedenbrück und von der westfälischen Nordbahn die Linie Beckum-Ennigerloh-Münster sowie die Erhöhung des Aktienkapitals um 9 536 000 ℳ auf 18 260 000 ℳ.

— Dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1896/97 ist wieder eine **Darstellung des Reinertrags der einzelnen Strecken der württembergischen Staatsbahnen** beigegeben. Nach dieser Dar-

stellung betrug die Rente des Anlagekapitals im Jahresdurchschnitt von der Strecke Bretten-Ulm 8,98 %, Ulm-Friedrichshafen 8,20 %. Cannstatt-Landesgrenze gegen Nördlingen 5,02 %, Rietigheim-Jagstfeld 4,38 %, Plochingen-Horb 3,52 %. Bei allen anderen Strecken blieb die Rente unter 3 %. Von den Hauptbahnen warf die schlechteste Rente ab die Strecke Calw - Zuffenhausen mit 0,38 %. Die Rente der 9 Nebenbahnen bewegte sich zwischen 2,79 % (Nagold-Altensteig) und 0,06 % (Altshausen-Pfullendorf).

— Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, hat die **probeweise Verwendung von Buchenschwellen auf den württembergischen Staatseisenbahnen** genehmigt. Bekanntlich hat die Verwaltung der Reichsbahnen in Elsass - Lothringen in den letzten Jahren grössere Versuche mit der Verwendung von Buchenschwellen, die mit carbolsäurehaltigem Theeröl getränkt worden, angestellt. Auch die preussische Eisenbahnverwaltung ist mit solchen Versuchen vorgegangen. Von ausserdeutschen Verwaltungen verwenden Buchenschwellen in grösserem Umfang die französische Ostbahn und die ungarische Staatsbahn. An der besseren Ausnutzung des Buchenholzes ist die deutsche und speziell auch die württembergische Forstwirthschaft sehr interessirt, was daraus hervorgeht, dass Deutschland etwa 2 000 000 und Württemberg rund 130 000 ha Buchenwaldungen besitzt, von deren Jahresertrag bis jetzt kaum 5 % als Nutzholz abgesetzt werden können.

— Die **sächsische Staatsbahnverwaltung** hat in dem Bestreben, im Personentarifwesen möglichst einfache und übersichtliche Verhältnisse zu schaffen, hinsichtlich der **Voraussetzungen für Lösung von Monatsnebenkarten** einige neue Verfügungen getroffen. Erstens kann die Hausstandszugehörigkeit, die bisher von der Ortsbehörde bescheinigt werden musste, künftig vom Fahrkartenverkäufer bescheinigt werden, falls diesem die einschlagenden Verhältnisse bekannt sind. Letzteres ist selbstverständlich vielfach namentlich an kleineren Orten der Fall. Den Betheiligten werden also in zahlreichen Fällen Mühewaltungen erspart bleiben. Fernerhin ist eine Unterscheidung in Wegfall gebracht worden, die s. Zt. von Preussen her übernommen wurde. Bisher unterschied man nämlich zwischen nahen und entfernteren Verwandten des Haushaltungsvorstandes. Erstere erhielten, wenn sie zu demselben Hausstande gehörten, ohne weiteres Nebenkarten. Die sogenannten entfernteren Verwandten aber hatten auf solche Nebenkarten nur dann Anspruch, wenn sie aus Mitteln des Haushaltungsvorstandes unterhalten wurden. Hierüber musste die Bescheinigung der Ortsbehörde mit Auskunft geben. Es liegt auf der Hand, dass hiermit einerseits unerquickliche Weiterungen verbunden waren und andererseits doch kein wirkliches wirthschaftliches Bedürfniss getroffen wurde. Jetzt entscheidet in Sachsen lediglich die Thatsache der Zugehörigkeit zum Hausstande, während es auf den Grad der Verwandtschaft nicht mehr ankommt.

— Die Strassburger Strassenbahngesellschaft hat am 1. d. Mts. die 25 km lange schmalspurige Strecke **Kehl-Ottenheim** mit den Zwischenstationen Kehl-Dorf B, Kehl-Dorf D, Sundheim, Marlen, Goldscheuer-Kittersburg, Altenheim, Dundenheim, Ichenheim und Meissenheim dem Betriebe übergeben.

— Der königliche Eisenbahnbetriebsdirektor Z. in M. soll nach der „Volksztg." am 16. März d. J. an seine sämmtlichen Beamten und Arbeiter folgende Verfügung erlassen haben: Seit Uebernahme der Betriebsinspektion sind mir in grösserer Zahl **anonyme Anzeigen** über Beamte der Inspektion zugesandt worden. Derartige Anzeigen werden von mir dem Papierkorbe überliefert, da ich keinem mir unterstellten Beamten zumuthen kann, sich gegen Anschuldigungen eines Menschen zu vertheidigen, der zu feig ist, seine Anklage selbst zu vertreten und versucht, aus sicherem Versteck seinen Vorgesetzten mit Schmutz zu bewerfen. Begründeten Beschwerden abzuhelfen, welche mir mündlich oder schriftlich vorgetragen werden, wird nach wie vor mein eifriges Bestreben sein.

Jedes Wort dieser Verfügung wird man mit Vergnügen unterschreiben.

— **Betrug gegen den Eisenbahnfiskus.** Das Landgericht Hamburg hat, wie der „Hamb. Correspondent" mittheilt, am 18. Januar die Kaufleute Leopold Liebmann und Karl Georg Amandus Kirchheim sowie den Spediteur August Möller wegen Betrugs zu Gefängniss- und Geldstrafen verurtheilt. Die beiden erstgenannten Angeklagten hatten eine Anzahl Ballen Trikotagen nach Afrika exportirt, fünf weitere Ballen waren jedoch versehentlich in Hamburg liegen geblieben. Nach dem Gütertarif der in Frage kommenden Eisenbahnen wird ein nicht unerheblicher Theil der Fracht zurückvergütet, wenn der Nachweis erbracht wird, dass die Waare innerhalb sechs Monaten nach ihrer Ankunft im Hafen nach dem Ausland exportirt worden ist. Für die wirklich nach Afrika exportirten Ballen erhielten L. u. K. die Exportprämie ausgezahlt, weil die erforderliche Bedingung erfüllt worden war. Es lag ihnen aber daran, die Prämie auch für die restlichen fünf Ballen zu erhalten, obwohl diese nach Ablauf von sechs Monaten noch nicht nach dem Auslande verkauft waren. Einige Zeit vor Ablauf der halbjährigen Frist liessen sie nun durch den dritten Angeklagten diese fünf Ballen nach London senden, aber sofort zurücktransportiren; erst nach weiteren zwei Monaten wurde diese Waare wirklich nach dem Auslande verkauft. Der den Angeklagten zur Last gelegte Betrug liegt nun darin, dass sie die Eisenbahnbehörde in den Glauben versetzt haben, dass es sich bei der Expedirung nach London um einen wirklichen Export gehandelt habe und dass sie die genannte Behörde um die Exportprämie geschädigt haben, die ihnen infolge dieser Irrthumserregung ausgezahlt worden ist. — Die Revision der Angeklagten kam vor dem Reichsgerichte zur Verhandlung und versuchten die Vertreter der Angeklagten hier insbesondere den Nachweis zu erbringen, dass die Angeklagten in dem guten Glauben gehandelt haben, es komme nur formell auf den Versand ins Ausland an, dass denselben also die betrügerische Absicht gefehlt habe. Für Möller wurde eventuell geltend gemacht, dass er nicht als Mitthäter, sondern nur als Gehilfe gehandelt habe. — Der Reichsanwalt vertrat dagegen die Ansicht, dass der Betrug einwandfrei festgestellt sei. — Das Reichsgericht erkannte auf Verwerfung der Revision.

— **Personalnachrichten.** Das Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Regierungsrath Behrend, ist zur kommissarischen Dienstleistung in das Reichseisenbahnamt einberufen worden.

Der Regierungs- und Baurath Démanget ist von Düsseldorf nach St. Johann-Saarbrücken unter Uebertragung der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst und der Regierungs- und Baurath Schunck von Halberstadt nach Trier unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion 3 daselbst versetzt worden.

Wie die „Badische Landeszeitung" meldet, ist in der Nacht vom 2. zum 3. d. Mts. in Karlsruhe infolge eines Schlaganfalls der Baudirektor der badischen Staatseisenbahnen Hermann Esser verstorben. Der Verstorbene, der ein Alter von 58 Jahren erreichte, war Vorstand des Eisenbahnbauwesens und gehörte seinen Vorstudien nach dem Maschineningenieurfach an. Esser war in Köln geboren, wurde 1868 Ingenieur, 1874 Vorstand der Eisenbahnhauptwerkstätte, 1884 Baurath und 1891 Kollegialmitglied der Generaldirektion.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die strafrechtliche Verantwortlichkeit der Eisenbahnbediensteten.** Das Verordnungsblatt des österreichischen Justizministeriums enthält folgende Verlautbarung: Die Eisenbahnverwaltungen wurden laut einer Mittheilung des Eisenbahnministerium angewiesen, Unfälle, welche sich im Sprengel eines am Sitze eines Gerichtshofes befindlichen Bezirksgerichtes ereignen, sofort unmittelbar der Staatsanwaltschaft anzuzeigen. Es wurde anlässlich einzelner solcher Unfälle die Frage aufgeworfen, ob das einem Bahnbediensteten zur Last gelegte Verschulden nicht durch die allzu grosse Ausdehnung der Dienstdauer aufgehoben werde. Abgesehen davon, dass eine Regelung der Dienst- und Ruhezeiten der im äusseren Betriebsdienste verwendeten Eisenbahnbediensteten im Zuge ist, ist bei Beurtheilung der Frage des Einflusses einer langen Dauer des Dienstes wesentlich, den Unterschied zwischen der Dauer des Dienstes und der thatsächlichen Arbeitsleistung zu beachten. Es wird sich daher empfehlen, in solchen Fällen zur Begutachtung stets einen dazu geeigneten Eisenbahnfachmann beizuziehen, um nicht zu irrigen Schlüssen zu gelangen.

— Die zweite diesjährige **gemeinsame Direktorenkonferenz** der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen fand am 31. März d. J. in Budapest statt. Auf der Tagesordnung stand u. a. der Antrag der ungarischen Staatsbahnen, auch in Oesterreich-Ungarn im Eisenbahndienste die Zeitberechnung von 1—24 Stunden ins Leben treten zu lassen, welcher Antrag dem Verkehrskomitee behufs Studiums und entsprechender Berichterstattung zugewiesen wurde.

— Die kürzlich abgehaltene Interessentenversammlung der **Eisenbahn Leobschütz-Troppau** erkannte, wie einem Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats in Breslau zu entnehmen ist, den Bau einer Lokalbahn von Leobschütz nach Troppau einstimmig als nothwendig an und wählte ein Komitee zur Durchführung des Projektes. Die Kosten für die Vorarbeiten wurden sofort gezeichnet.

— **Moldau-Elbekanal.** Vor kurzem hielt im Donauvereine in Wien der Baurath im Ministerium des Innern, derzeit Baudirektor der Moldau-Elbekanalisirung in Prag, Johann Mrasick, einen Vortrag, in welchem er die Entstehung und das Wesen der Moldau-Elbekanalisirung in Böhmen, die bereits in Angriff genommenen Bauten dieser Flusskanalisirung, sowie auch die in der Ausarbeitung befindlichen Detailprojekte jener Bauten, welche demnächst ihrer Inangriffnahme zugeführt werden sollen, zur Darstellung brachte. Der Vortragende ging von dem Aufschwunge aus, welchen der Schifffahrts- und Güterverkehr auf der österreichischen Elbe von Aussig abwärts genommen, bemerkte, dass dieser Verkehr im Vorjahre 1897 die Ziffer von 3 607 000 t erreichte und dass selbst die Einfuhr auf dem Wasserwege, welche 476 750 t betrug, in einem Jahre um mehr als 25 % zugenommen habe, ferner betonte derselbe, dass auch in den Flussgegenden oberhalb Aussig bis Prag alle Vorbedingungen vorhanden sind, welche bei geregelter Wasserstrasse einen ebenso regen Schifffahrtsverkehr erwarten lassen. Nach Besprechung der Prager Hafenbauten und kurzer Darstellung über die Rentabilität der Ausgestaltung der Flussstrecke Prag-Aussig zu einer jederzeit ausnutzbaren Wasserstrecke erörterte der Vortragende an der Hand von Plänen das Projekt der Kanalisirung. Es lag ursprünglich in der Intention der kompetenten Ministerien, an der Moldaustrecke vor allem jene Staustufen zur Ausführung zu bringen, an deren Stelle die Moldau von Prag abwärts einer dringenden Korrektionsvornahme bedarf; es sollte hiermit der Zweck erreicht werden, dass schon während der Ausführung der Kanalisirung der Schifffahrtsverkehr auf der Moldau sich entwickle und lebhafter gestalte. Allein wegen der bestehenden Flussverhältnisse konnte dieser Intention nicht entsprochen werden, und deshalb entschloss sich die Kanalisirungskommission, nebst der Staustufe bei Klecan die nächst ober- und unterhalb gelegenen Staustufen bei Libschitz und Troja in Angriff zu nehmen. Die Staustufe Klecan befindet sich seit Juli 1897 im Bau. Der Redner erklärte an der Hand der Pläne, wie weit der Bau dieser Staustufe fortgeschritten sei, und bemerkte, dass nach dem bisher beobachteten Baufortschritte Hoffnung vorhanden sei, dass diese Staustufe, die zweite unterhalb Prags, noch im laufenden Jahre vollendet werden könne. Ueber die Staustufe bei Libschitz hat die wasserrechtliche Verhandlung bereits stattgefunden, über die Staustufe bei Troja wird das Projekt für die wasserrechtliche Verhandlung vorbereitet; es besteht die Absicht, nebst der Libschitzer Staustufe auch noch die Staustufe Troja im Laufe dieses Sommers in Angriff zu nehmen. Die letztgenannte Staustufe wird wegen ihrer Nähe bei der Hauptstadt Prag, wo die Grundstücke einen höheren Werth besitzen, nicht nur kostspielig werden, sondern wegen der mannigfachen Interessen, die hier in Betracht kommen, muss dieselbe auch als sehr komplizirt angesehen werden. Der Vortragende schloss seine Ausführungen mit dem Wunsche, dass mit der begonnenen Flusskanalisirung das grosse Werk der Verbindung der Donau mit der Moldau mit der Fortsetzung bis Prag in kürzester Zeit seiner Verwirklichung entgegengehen möge.

— **Entscheidung, betreffend Erhebung von Deckenmiethe bei Heutransporten.** Eine in offenem Wagen verladene Heusendung wurde, ohne dass es der Absender verlangt hätte, bahnseitig mit Decke versehen. Die Bahn hob von der Partei Deckenmiethe ein, auf deren Rückersatz letztere klagte. Die königliche Tafel wies das Klagebegehren ab. In der Begründung wies dieselbe darauf hin, dass nach der klaren Bestimmung des Punktes XXXIV der zum § 50 des Betriebsreglements gehörenden Anlage B Heu in unverpacktem Zustande nur vollständig b e d e c k t befördert werden darf, und dass der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung selbst zu beschaffen habe. Hieraus geht hervor, dass die Eisenbahn weder verpflichtet sei, das unverpackte Heu in geschlossenen Wagen zu befördern, noch dasselbe mit ihren eigenen Decken zu schützen; andererseits sei die bedeckte Beförderung des Heus reglementarisch vorgeschrieben und könne demnach die Eisenbahn im Sinne des Nebengebührentarifs (Punkt XIII Abschnitt D) mit Recht die Deckenmiethe aufrechnen. Unberechtigt sei auch die Einwendung des Klägers, dass im vorliegenden Falle die verklagte Eisenbahn schon aus dem Grunde die Deckenmiethe nicht mit Recht beanspruchen konnte, weil sie nicht im Sinne des Punktes XXXIV der Anlage B zur Herbeischaffung der nothwendigen zur Bedeckung erforderlichen Gegenstände aufgefordert hatte und weil der Aufgeber die Herbeischaffung der Wagendecken nicht in der im § 57 des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen zu demselben vorgeschriebenen Art und Weise verlangt hatte. Diese Einwendung sei deshalb nicht stichhaltig, weil nach Punkt XXXIV der Anlage B die Eisenbahn nur berechtigt, aber nicht verpflichtet sei, an den Aufgeber diesbezüglich eine Aufforderung ergehen zu lassen und weil im Sinne des letzten Alinea des Punktes XIII im Abschnitt D die Berechtigung zur Forderung der Deckenmiethe weder davon abhängig sei, ob die Eisenbahn den Absender zur Herbeischaffung der Decken erfolglos aufgefordert hat, noch davon, ob der Aufgeber die Bedeckung der Sendung gewünscht habe.

— **Entscheidung, betreffend Nachzahlung zu wenig erhobener Frachtgebühren.** Infolge unrichtiger Anwendung des Tarifs bei einer im internen ungarischen Verkehr frankirt aufgegebenen Sendung wurde zum Nachtheile der Bahn zu wenig eingehoben und klagte die Bahn gegen den Empfänger, nachdem dieser die Nachzahlung der Differenz verweigerte, die letztere ein. Der Empfänger erhob die Einwendung, dass er im Sinne des § 408 des ungarischen Handelsgesetzbuchs und Art. 17 des Internationalen Uebereinkommens nicht verhalten werden könne, einen im Frachtbrief nicht zum Ausdruck gelangten Betrag zu bezahlen, da speziell Art. 17 des erwähnten Uebereinkommens dahin lautet, dass der Empfänger verpflichtet wird, der Eisenbahn die i m F r a c h t b r i e f ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Der Appellsenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts hat übereinstimmend mit dem vom VI. Budapester Bezirksgericht als Handelsgericht gefällten Erkenntniss den Verklagten schuldig erkannt, die Frachtdifferenz zu bezahlen. In der Begründung des Urtheils des Appellsenats wird ausgeführt, dass im vorliegenden Falle, nachdem es sich um einen innerungarischen Transport handle, nicht Art. 17 des Internationalen Uebereinkommens, sondern § 67 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements Anwendung finde, welcher es mit der Berufung auf den Abs. 4 des § 61 zweifellos erscheinen lasse, dass im Falle unrichtiger Anwendung des Tarifsatzes der Empfänger den fehlenden Betrag nachzuzahlen habe. Diese Bestimmung stehe auch im Einklange mit § 408 des ungarischen Handelsgesetzbuchs, nach welchem der Empfänger durch die Annahme der Sendung und des Frachtbriefs zur Befriedigung des Verfrachters im Sinne des Frachtbriefs, d. i. unter den Bestimmungen des Betriebsreglements, welches im Frachtbrief ausdrücklich berufen ist, verpflichtet erscheine.

— **Personalnachrichten.** Am 4. d. Mts. schied der pensionirte Generalinspektor der Staatseisenbahngesellschaft W. de L a g l i o hochbetagt aus dem Leben. Der älteren Generation der Eisenbahnleute ist sein Name als der eines ausgezeichneten Fachmannes in Erinnerung. Ein dauerndes Andenken erwarb sich der Verstorbene insbesondere durch die im Vereine mit einigen Gleichgesinnten im Jahre 1864 vollzogene Gründung des Unterstützungsvereins für Beamte und Diener der Staatseisenbahngesellschaft.

Vereins-Ausland.

— In dem Antwerpener Stadtrath begründete der Beigeordnete van den Nest einen Antrag der Stadtverwaltung auf Errichtung eines **Denkmals**, das auf einem öffentlichen Platze der Stadt Antwerpen die **Vollendung der Kongoeisenbahn** verherrlichen soll. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

— Um über die Beschaffung des Betrags von 1 100 000 Frcs., welcher zur Vervollständigung der von Italien zum **Simplondurchstich** zu leistenden Subvention von 4 000 000 Frcs. noch fehlt, schlüssig zu werden, fand am 3. d. Mts. in Mailand eine Zusammenkunft statt, an der ausser den Vertretern der betheiligten Provinzen, Städte und Handelskammern, auch die Minister des Staatsschatzes und der öffentlichen Arbeiten theilnahmen. Dadurch dass der Staat 500 000 Frcs. von der fehlenden Summe auf sich nimmt, und die Provinz Mailand ihren Antheil um 250 000 Francs, die Stadt Mailand den ihren um 150 000 Frcs., die Stadt Genua den ihren auch um 150 000 Frcs., die Provinzen von Genua und Novaro ihre Antheile um je 30 000 Frcs. erhöhten, ist nun die vollständige Subvention, welche von Italien gezahlt werden muss, sichergestellt.

— **Ein Vorfall, der furchtbare Folgen hätte haben können,** soll sich, wie man der „B. B.-Z." aus Genua berichtet, dieser Tage auf der E i s e n b a h n s t r e c k e z w i s c h e n P o n t e d e c i m o u n d B u s a l l a zugetragen haben. Nach Busalla fuhr ein Güterzug, der vorn von einer Lokomotive gezogen und hinten von zwei Lokomotiven geschoben wurde. Als der Zug durch den grossen Giovitunnel fuhr, fielen der Maschinist und der Heizer der vorletzten Lokomotive infolge der Gase, die sich im Tunnel entwickelt hatten, in Ohnmacht. Kaum hatte der Zug den Tunnel verlassen, als der Maschinist Martini von der letzten Lokomotive bemerkte, dass die vordere Lokomotive mit Volldampf weiterfuhr. Er ahnte sofort, dass etwas ungewöhnliches geschehen sein müsse, und obwohl er selbst sich kaum noch aufrecht halten konnte, besass er die Geistesgegenwart, dem Heizer zu befehlen, sich auf die vordere Lokomotive zu begeben und ohne weiteres den Regulator zu schliessen. Während der Heizer den Befehl ausführte, gab

Martini Gegendampf und das Lärmsignal, das vom Personal der ersten Lokomotive gehört wurde, sodass die drei Lokomotiven kurz vor der Station Busalla gleichzeitig stehen blieben; in diesem Augenblick brachen auch Martini und sein Heizer ohnmächtig zusammen. Von Busalla kam bald Hilfspersonal mit mehreren Aerzten, die die wackeren Männer auf den Lokomotiven ins Leben zurückriefen. Die Kaltblütigkeit des Maschinisten Martini hatte eine furchtbare Katastrophe verhütet, die sicher eingetreten wäre, wenn der Zug mit rasender Schnelligkeit und ohne Führung nach Ronco weitergefahren wäre.

— In der **französischen Akademie der Wissenschaften** brachte der Geograph Bouquet de la Grye die **Annahme der westeuropäischen Zeit** zur Sprache, die von der Deputirtenkammer bereits beschlossen worden ist, aber noch der Bestätigung durch den Senat bedarf. Es handelt sich dabei für Frankreich nur um den Unterschied von 9 Minuten und 21 Sekunden, zwischen dem Meridian von Paris und dem Meridian von Greenwich, der die westeuropäische Zeit regelt. Bouquet de la Grye aber meint, diese Aenderung der Zeitrechnung beleidige das Nationalgefühl und werde wegen der Umarbeitung aller Marinetabellen grosse Kosten verursachen. Die Akademie möge daher einen Ausschuss beauftragen, ein Gutachten gegen die westeuropäische Zeit anzufertigen und dem Unterrichtsminister zu unterbreiten. Der ehemalige Minister Berthelot erklärte, die Frage sei mehr diplomatischer als wissenschaftlicher Natur, die Akademie solle sie daher dem Parlament überlassen. Bouquet de la Grye wies darauf hin, dass Spanien, Portugal und Brasilien sich gegen die Eintheilung der Erdkugel in 24 Zeitzonen ausgesprochen und dass Russland sie noch nicht angenommen habe; Frankreich dürfe diese befreundeten Mächte nicht allein lassen. Nach mehreren Reden für und gegen die neue Stundenrechnung brachte der Mathematiker Poincaré unter allgemeiner Heiterkeit den Vorschlag eines mexikanischen Astronomen zur Sprache, der den Franzosen den Rath gibt, genau auf dem Meridian von Greenwich, z. B. in Argentan in der Normandie, eine Sternwarte zu bauen. Alsdann könnte sich Frankreichs Selbstgefühl damit beruhigen, dass es nicht den englischen Meridian angenommen, sondern blos den von Paris mit dem von Argentan vertauscht habe. Mit diesem ausgezeichneten Witz war Bouquet de la Grye geschlagen, aber die Akademie schonte seine Eigenliebe, indem sie den vermittelnden Antrag Bertrand's annahm, wonach die Frage im historischen Sinne von den Berichterstattern für Astronomie und Geographie behandelt werden soll.

— Nach einer Mittheilung aus Saragossa ist ein **Eisenbahnzug** zwischen Caspe und Flix **entgleist** und in den Ebro gestürzt. Viele Personen sollen zu Schaden gekommen sein.

— Auf der ausserordentlichen Generalversammlung der **Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft**, die am 9./21. v. Mts. in Warschau stattfand, kam, wie das „Lodz. Tgblt." nach Mittheilung der Petersburger Zeitungen meldet, der Ankauf der Lodzer Fabrikbahn und der eventuelle Ban der Lodzer Ringbahn zur Debatte. Das Ministerium der Verkehrsanstalten und der Finanzen hat nämlich der Verwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn die Frage vorgelegt, unter welchen Bedingungen sie den Betrieb der Lodzer Fabrikbahn, sowie den Bau der Lodzer Ringbahn übernehmen würde. In der zu diesem Behufe einberufenen Generalversammlung sind folgende diesbezügliche Anträge der Verwaltung seitens der Aktionäre ohne Diskussion und einstimmig angenommen worden: a) die Warschau-Wiener Eisenbahn verpflichtet sich nach Verstaatlichung der Lodzer Fabrikbahn letztere für die Jahressumme von 530 000 R. in Pacht zu nehmen; b) falls die Lodzer Fabrikbahn nicht verstaatlicht werden sollte, ist die Warschau-Wiener Eisenbahn bereit, die Strecke von Petrikau nach Lodz und Kutno, oder nur von Petrikau nach Lodz zu bauen; c) die Warschau-Wiener Eisenbahn ist in beiden Fällen bereit, den Bau der Lodzer Ringbahn mit den Zweigbahnen nach Zgierz und Pabianice zu übernehmen; d) die Spurweite des Gleises soll mit der Warschau-Wiener Eisenbahn übereinstimmen; e) es müssten ferner die Termine der Konzessionen zum Bau und zum Betrieb der neuen Linien, sowie die Bedingungen der eventuellen Verstaatlichung derselben mit denen der Warschau-Wiener Eisenbahn in Uebereinstimmung gebracht und die Vertragsbedingungen vom Jahre 1857 sowie alle späteren Verordnungen auf das ganze Netz ausgedehnt werden. — Die Verwaltung wurde ferner von den Aktionären beauftragt, Vorschläge zu machen, um gegebenenfalls mit Genehmigung der Regierung eine Anleihe aufnehmen zu können und um die Konzession der projektirten neuen Bahn Lodz-Kalisch mit zu konkurriren.

— Am 25. März erfolgte die feierliche Eröffnung der von der Moskau-Jaroslawl-Archangelsk-Eisenbahngesellschaft fertig gestellten Strecke **Rybinsk-Jaroslawl**, dieses, seit vielen Jahrzehnten geplanten, aber durch die Eifersucht der Wolgaschiffer bislang immer vereitelten Bahnbaues. Welche Umwälzung im russischen Binnenverkehr durch die Fertigstellung dieser nur 78 Werst langen Bahnstrecke hervorgerufen werden wird, geht aus den folgenden Angaben hervor: Gegenwärtig beträgt die Bahnentfernung von Petersburg über Moskau nach Jaroslawl und dem Industriebezirk in der Umgegend dieser Stadt 868 Werst, während die von nun ab über Bologoje, Rybinsk geleiteten Züge nur einen Weg von 647 Werst zurückzulegen haben werden. Von Petersburg bis Iwanowo mussten bisher ebenfalls die Züge über Moskau geleitet werden, so dass die Entfernung auf 923 Werst wuchs, die von nun an sich auf 760 Werst herabmindern wird. Aber auch der Verkehr zwischen Moskau und Rybinsk sowie derjenige zwischen Nishni Nowgorod wird durch die neue Bahn ausserordentlich vereinfacht. Vor allen Dingen aber wird die neue Strecke eine direkte Verbindung zwischen der mittleren Wolga und den Ostseehäfen Riga und Reval herstellen, die um etwa 200 Werst kürzer ist, als der bisher über Moskau liegende Verkehrsweg.

— **Russische Eisenbahnprojekte.** Wie Petersburger Zeitungen berichten ist es an zuständiger Stelle als wünschenswerth anerkannt worden, zum Bau folgender Zufuhrbahnen zu schreiten: 1. von der Station Wladislawowka der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn bis zur Stadt Kertsch; 2. von der Station Woltschansk der Woltschansker Zweigbahn bis zu einem Punkt der Balaschow-Charkower Strecke der Südostbahnen. Ausserdem sollen Voruntersuchungen zwecks Verlängerung der Linie Poltawa-Konstantinograd bis zur Station Losowaja der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Eisenbahn ausgeführt werden.

— **Regelmässiger Schiffsverkehr von russischen Ostseehäfen nach Frankreich.** Die Ausfuhr von Schafen aus Russland nach Frankreich ist keine ganz unbedeutende. Bisher wurde der Bedarf dieses Konsumartikels seitens Frankreichs auf der Route über Odessa und Marseille gedeckt. Gegenwärtig ist zur weiteren Begünstigung dieses Ausfuhrgeschäftes nicht nur eine beschleunigte Transportart, sondern auch eine ermässigte für die beginnende Schifffahrtszeit beschlossen worden. Aber allem Anscheine nach wird der bisherige Ausfuhrhafen Odessa einen nicht unerheblichen Theil dieses Ausfuhrartikels an die Konkurrentin an der Ostsee, nämlich Libau abtreten müssen. Es ist von Interessenten in Frankreich festgestellt worden, dass der Weg über Libau günstiger ist, weil die Ueberfahrt von Libau nach Dünkirchen nur 5—6 Tage, der Transport aus Noworossiisk und Odessa nach Marseille dagegen 9—10 Tage in Anspruch nimmt.

Was speziell die Schafausfuhr über Libau anlangt, so stellt sich nach der aufgemachten Berechnung der Transport nach Frankreich über Marseille auf 9,5 Frcs. pro Kopf, während der Transport über Libau nach Dünkirchen nur 5,5 Frcs. kostet. Sowohl die Transportdauer, als auch die Transportkosten weisen bei der Verladung in den genannten beiden Verkehrsrichtungen keine bedeutende Differenz auf, denn wenn auch der Seetransport über Odessa-Marseille 4—5 Tage länger dauert, so dauert der Eisenbahntransport bei Abfertigung über Libau fast ebenso lange. Dessenungeachtet hat die Abfertigung über Libau dennoch zwei grosse Vorzüge: 1. dass die nach Dünkirchen abgefertigten Schafe einen guten Absatz in den grossen Städten Nordfrankreichs finden können, was sehr wesentlich erscheint, da der Pariser Markt oft mit Schafen überfüllt ist, die aus allen Orten Frankreichs, aus Deutschland und Algier dorthin abgefertigt werden; 2. dass man bei Abfertigung über Libau auf die Regelmässigkeit der Dampferreisen rechnen kann, während die Schafe, welche über Noworossiisk und Odessa Verladung finden, oft 4—5 Tage auf eine Dampfergelegenheit warten müssen. Sowohl die russische, als auch die französische Regierung ist jetzt um Einführung eines regelmässigen Schnelldampferverkehrs zwischen den nördlichen Häfen Russlands und Frankreichs bemüht; bekanntlich sind bereits dänische und englische Dampfschifffahrtsgesellschaften in derselben Richtung thätig, eine regelmässige Viehausfuhr und ebenso eine regelmässige Ausfuhr von frischem Fleisch herzustellen. Zur weiteren Unterstützung dieses Handelszweiges ist dann noch beschlossen worden, wie schon kurz erwähnt, eine Ermässigung des Tarifs für ins Ausland auszuführende Schafe von 10 auf 6 Kop. pro Wagen und Werst. Ausserdem hat das Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten die Interessenten davon benachrichtigt, dass während des Sommers 1898 von den Stationen Swerewo, Jassinowataja, Rostow, Alexandrowsk, Dolinskaja, Jelissawetgrad, Krementschug, Nowo-Alexejewka und Birsula Güterzüge mit gesteigerter Fahrgeschwindigkeit nach Libau gehen werden, welche 309—339 Werst pro Tag durchlaufen. Ein Schaftransport aus Jelissawetgrad nach Libau wird somit etwas mehr als 4 Tage und ein solcher von Alexandrowsk nach Libau 5 Tage dauern. Die beiden genannten Vergünstigungen dürften wohl die Ausfuhr von Schafen nach Frankreich wesentlich fördern.

Es kann übrigens auch bei dieser Gelegenheit darauf hingewiesen werden, dass die russische Regierung mit vielem Rechte besondere Aufmerksamkeit dem Umstande zuwendet, dass dem Ausfuhrhandel möglichst viele regelmässige Schiffsverbindungen von den russischen Hafenplätzen nach den europäischen Verbrauchsländern zur Verfügung gestellt werden. Es ist zu diesem Zweck ein seit etwa 25 Jahren über Riga bereits bestehender sogen. „direkter überseeischer Verkehr“ wesentlich ausgebildet, auf andere Hafenplätze ausgedehnt und durch billige Tarife unterstützt worden. Der grössere Vortheil liegt jedoch weniger in den billigeren Tarifsätzen, als vielmehr in der unbedingten Regelmässigkeit der Schiffsverbindung, die eine zuverlässige Berechnung für den Güteraustausch ermöglicht, was für eine ganze Reihe von Ein- und Ausfuhrartikel von sehr grossem Werthe ist. Thatsächlich hat dieser „direkte überseeische Verkehr“ von England, Dänemark, Belgien, Holland, Frankreich usw. den russischen Handelsbeziehungen sehr werthvolle Dienste geleistet und wird aller Voraussicht nach, seitdem der Geltungsbereich des überseeischen Tarifes in Russland weit ausgedehnt ist und bis nach Transkaspien reicht, noch sehr an Bedeutung gewinnen.

— Aus dem soeben veröffentlichten Jahresberichte des kanadischen Eisenbahnministers ergibt sich, dass am Schluss des Jahres 1897 141 **Eisenbahnen in Kanada** im Betriebe waren. Die Länge dieser Bahnen belief sich auf 16 687 Meilen, eine Zunahme von 300 Meilen gegen das Vorjahr. Die Roheinnahmen bezifferten sich auf 52 353 276 D., 1 807 707 D. mehr wie im Jahre 1896. Die Betriebskosten beliefen sich auf 35 168 665 D., eine Zunahme von 126 010 D. Befördert wurden 16 171 338 Reisende und 35 300 331 t Fracht, eine Zunahme von 1 360 031 Reisenden und 1 033 506 t Fracht. Das Aktienkapital sämmtlicher kanadischen Bahnen betrug Ende 1897 921 858 232 D. Die für Rechnung des Staates gebauten und betriebenen Bahnen hatten eine Länge von 1 388 Meilen. Die Einnahmen der Staatsbahnen betrugen für 1897 286 628 D., die Betriebskosten 2 926 968 D., Verlust 59 940 D. Der Kanada-Pacificbahn wurden insgesammt 44 390 887 D. Subsidien bewilligt.

— **Zu dem Tarifkrieg der Ueberlandbahnen in Nordamerika**. Zum Ausbruch des jüngsten Tarifkrieges zwischen der Kanada-Pacificbahn einerseits und der Grand Trunk Railway nebst den sämmtlichen westamerikanischen Eisenbahnen andererseits hat das Goldland Klondyke Veranlassung gegeben. Nach Entdeckung der dortigen Goldfelder entwickelte sich ein ausserordentlich starker Verkehr mit Alaska, der zunächst von der Kanada-Pacificbahn begünstigt wurde. Um diesen Verkehr an sich zu ziehen und noch immer mehr zu steigern, liess die Kanada-Pacificbahn mehr oder minder erhebliche Fahrpreisermässigungen für Reisende namentlich aus den Vereinigten Staaten eintreten. Darauf verminderte sich der Verkehr der konkurrirenden Linien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, die nunmehr ebenfalls zu Preisherabsetzungen schritten, um den rasch anwachsenden Verkehr nicht zu verlieren. Allmählich wurden die Fahrpreise für die Grossstädte im Osten Nordamerikas nach Vancouver, Seattle, Tacoma und Portland von 67,5 D. auf 31,5 D. herabgesetzt und sie beliefen sich, wie schon kurz in Nr. 26 d. Ztg. gemeldet, zeitweilig für die 2 500 km lange Strecke von St. Paul nach Seattle auf 5 D. Als der Tarifkrieg seinen Höhnpunkt erreicht hatte, konnte man um 10 D. das ganze nordamerikanische Festland auf der Eisenbahn durchqueren. Bei diesen Kriegssätzen werden selbstverständlich nicht einmal die Betriebskosten gedeckt. Noch ist der Tarifkrieg, der mit grösster Erbitterung geführt wird, nicht beigelegt worden.

Die Kanada-Pacificbahn ist die jüngste nordamerikanische Ueberlandbahn. Die erste nordamerikanische Ueberlandeisenbahngesellschaft war die Union- und Central-Pacific-Company, die im Jahre 1869 ihre Linie von Omaha nach San Francisco eröffnete und den Fahrpreis mit 90 D. festsetzte. Die Atlantic- und Pacificbahn, die St. Louis mit der Südpacificbahn verbindet, wurde im Jahre 1883 dem Verkehr übergeben zugleich mit der Nordpacificbahn, die von Duluth und St. Paul nach Portland führt und bei Tacoma den Pugetsund erreicht. Wiederholt wurden über die Personen- und Gütertarife und über die Theilung des Verkehrs zwischen den verschiedenen Pacificbahnen Abmachungen getroffen, gelegentlich aber verletzt und beseitigt und wieder erneuert. Bisher waren alle Versuche, den neuesten Krieg zwischen den nordamerikanischen und den kanadischen Pacificbahnen beizulegen, vergeblich. Vermuthlich wird der Krieg erst beendet werden, wenn eine der streitenden Parteien erschöpft ist und sich ergibt. So war es vor einigen Jahren, als ein ähnlicher Tarifkrieg zwischen der Boston and Albany Railway und der Newyork and Newhaven Railway über den Personenverkehr zwischen Boston und Newyork ausbrach. Damals wurde der Fahrpreis auf der 350 Meilen langen Strecke zwischen diesen beiden Städten rasch von 7 D. auf 50 Cts. herabgesetzt und erst nachdem die beiden streitenden Eisenbahnverwaltungen erkannten, dass sie sich dadurch gegenseitig zu Grunde richteten, schlossen sie Frieden und stellten den alten Personenfahrpreis wieder her.

Vorerst lässt sich der Schaden, den der Tarifkrieg den betheiligten Ueberlandbahnen zufügt, noch nicht übersehen, auch nicht in den Kursen der Aktien, die mehr oder minder erheblich zurückgegangen sind.

— Nach einem Drahtberichte des in Shanghai befindlichen belgischen Chefingenieurs Hubert ist das finanzielle Abkommen zwischen der **Gesellschaft der chinesischen Eisenbahnen** und der belgischen finanziellen und industriellen Gesellschaft in China zum Abschlusse gekommen. Dieses Abkommen gestattet den sofortigen Bau zweier Eisenbahnabschnitte von Lukutschiao nach Hankau und sichert die Aufnahme einer chinesischen Anleihe von 100 000 000 Frcs., wovon ein belgisch-französisches Syndikat unter dem Vorsitze der Brüsseler Société Générale und der Banque de Paris et des Pays-Bas 35 000 000 Frcs. sofort fest übernommen hat. Die unverweilt zu unternehmenden Bahnarbeiten kosten 40 000 000 Frcs., wovon der grössere Theil belgischen Werken zufliesst.

— Ueber die Anlage von **Eisenbahnen** in der Provinz **Shantung** hat sich nun auch ein englisches Interessenorgan in China, die „Peking and Tientsin Times“ in Tientsin geäussert und zwar in einem Aufsatze über die Zukunft von Kiaotschau vom 12. Februar. Es heisst da u. a.: Neben dem Handel desjenigen Theiles von Shantung, der die Halbinsel bildet, wird Kiaotschau sich als Haupthafen für Ausfuhr und Einfuhr von und nach den nördlichen Theilen von Kiangsu und Honan und ebenso von Shensi und dem südlichen Shansi entwickeln. Man hat berichtet, dass eine Eisenbahnlinie von Kiaotschau nach Tsinan-fu gebaut werden soll. Ein Blick auf die Karte lässt es als selbstverständlich erscheinen, dass diese Linie über den gelben Fluss hinaus in das südliche Tschiki verlängert werden muss. Die Eisenbahn von Peking nach Hankau muss den gelben Fluss an einem Punkte kreuzen, bevor dieser reissende Strom das Hochland verlässt und somit leicht überbrückt werden kann. Deshalb sind wir der Ansicht, dass eine Linie von Kiaotschau nach Tsinan-fu auf der Südseite des Flusses laufen und die Peking-Hankau-Eisenbahn an einem Punkte oberhalb Kaifung-fu erreichen und von dort in Shensi und Kansu eindringen sollte. Ob der Handel dieser beiden Provinzen nach der Fertigstellung der Linie Peking-Hankau sich schliesslich nach Hankau wenden wird, ist mehr als zweifelhaft, da berichtet wird, dass die Gegend, durch die diese Linie führt, zwischen Honan und dem Yangtsethal sehr starke Steigungen hat, die grosse Kosten machen. Alles in allem sind wir geneigt, zu glauben, dass Kiaotschau den Sieg davon tragen wird, um so mehr, als Deutschland die Richtung der Eisenbahnlinien zu beeinflussen in der Lage ist. Auf alle Fälle sind wir sicher, dass Deutschland alles thun wird, um China zu veranlassen, den neuerworbenen Hafen in Verbindung mit dem Innern zu setzen.

— In einem Vortrage über seine Reisen in Ostafrika und Uganda vor der Deutschen Kolonialgesellschaft, Abtheilung Berlin, kam Dr. Max Schüller auch auf den englischen **Bahnbau von Mombassa nach dem Viktoria-Nyanzasee** zu sprechen und äusserte: Wenn erst die im Bau begriffene Bahn von Mombassa nach dem Viktoria-Nyanza vollendet ist, gehört Uganda als centralafrikanischer Staat mit seinen Eigenheiten der Vergangenheit an. Diese Bahn soll Uganda zum Operationscentrum der englischen Interessen machen. Dementsprechend ist die Bedeutung derselben auch vorwiegend eine strategische. Betrachtet man die wirthschaftliche Seite, so liegt ja freilich auf der Hand, dass man mit ihrer Hilfe bedeutend billiger befördern kann. Dagegen ist die Hoffnung, die Bahn selbst jemals gewinnbringend zu gestalten, ziemlich gering. Deutschland wird den Bahnbau der Engländer nicht zu bedauern haben. Wir geniessen die wirthschaftlichen Vortheile desselben mit, ohne die enormen Kosten eines eigenen Bahnbaues tragen zu müssen. Inwieweit diese eigenthümliche Auffassung zutreffend ist, kann erst die Zukunft zeigen.

Allgemeines.

— **Neue Wagenkuppelung.** Die gefahrlose Kuppelung der Eisenbahnwagen bildet seit langem den Gegenstand der Studien, ohne dass bisher eine befriedigende Konstruktion gefunden worden wäre. Die Brüder Windisch in Graz glauben nun dieses Problem durch eine einfache und, wie sie behaupten, praktische Vorrichtung gelöst zu haben, für welche sie für Amerika und Oesterreich ein Patent angemeldet haben. Die Kuppelung soll, wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, eine selbstthätige sein und durch den Anstoss erfolgen.

Die Oeffnung vollzieht sich seitlich durch eine Schlossvorrichtung. Die neue Erfindung soll auch ohne besondere Kosten bei jedem Wagen angebracht werden können.

Bücherschau.

— **Eisenbahnwörterbuch in deutscher und französischer Sprache,** bearbeitet von A. Kirberg, Rechnungsrath und Vorstand des Betriebsbüreaus der königlichen Eisenbahndirektion in Köln. 2. Auflage. Köln 1898, Verlag der Kölner Verlagsanstalt und Druckerei. Broschirt 5 ℳ, in Bädekereinband 5,60 ℳ.

Das kleine handliche Werk bildet eine Zusammenstellung der bei dem Bau, dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen am häufigsten vorkommenden technischen und allgemein gebräuchlichen Ausdrücke. Es dürfte daher zur Ausfüllung der Lücke geeignet sein, welche die allgemeinen Wörterbücher lassen, da die Mehrzahl der hier in Betracht kommenden Ausdrücke entweder in denselben gar nicht enthalten ist; oder doch in einem anderen Sinne, als im Eisenbahnwesen gebräuchlich. Durch die Verdoppelung des Wortschatzes gegenüber der ersten Auflage — das Werk enthält über 13 000 Bezeichnungen — und die Weglassung alles unnöthigen Ballastes sowie der in jedem anderen Wörterbuche enthaltenen Ausdrücke, ist der Inhalt des Werkes so übersichtlich gestaltet, dass dasselbe jedem mit dem Eisenbahnbetriebe in Beziehung stehenden ein willkommenes Hilfsmittel sein dürfte.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglichen oldenburgischen Staatseisenbahnen, thüringisch-hessisch-sächsischer Gütertarif, Militärbahn-Staatsbahntarif. Am 16. April d. J. wird der zwischen Kötschau und Markranstädt gelegene diesseitige Haltepunkt Grosslehna für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet und in die vorbezeichneten Tarife einbezogen. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Bis zur Herausgabe von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden der Frachtberechnung die Entfernungen der Station Kötschau bezw. der Station Markranstädt zuzüglich je 4 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebende niedrigste Gesammtentfernung zur Anwendung kommt. Die Entfernung für die Stationsverbindung Plagwitz-Lindenau, Pr. Staatsb.-Grosslehna wird auf 17 km festgesetzt.

Erfurt, den 2. April 1898. (883)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verbandstarif, Theil II, Heft 1. Vom 15. d. Mts. ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 A von Troppau K. F. N. B. — im Nachtrage V zu dem obenbezeichneten Tarif — bei Aufgabe von Langholz auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg.

Breslau, den 2. April 1898. (889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 4 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich sächsischen Staatseisenbahnen) tritt am 15. April d. J. der Nachtrag IV in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 30. März 1898. (890)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Benutzung des Bahnhofs Heidelberg Karlsthor für den Wagenladungsverkehr auf diejenigen Personen beschränkt, die östlich von der Kettengasse und der Dreikönigstrasse wohnen oder daselbst einen Geschäftssitz haben.

Karlsruhe, den 2. April 1898. (891)
Generaldirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 5. Am 12. April d. J. treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Boikowitz und	Ausnahmetarif für Holz b Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Falkenstein	193
Wülknitz	173

Dresden, am 5. April 1898. (892)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr. Seit dem 1./13. September alten/neuen Stils 1897 bestehen im inneren russischen Verkehr für verschiedene Eisen- und Erzartikel gegenüber den bestehenden direkten Tarifsätzen des französisch-belgisch-deutsch-russischen Verkehrs billigere Frachtsätze. Nach einer neueren Bestimmung gewähren die russischen Bahnen für Eisenartikel der III. Kategorie (mit Ausnahme neuer und alter Eisenbahnschienen aller Typen) die ermässigten Frachtsätze für Wagenladungssendungen dieser Kategorie nur dann im Verkehr mit dem Auslande und zwar vom 1./13. Mai alten/neuen Stils ab, wenn die Transporte wie im inneren russischen Verkehr, in Mengen von 750 Pud (12 290 kg) pro Wagen aufgeliefert werden. Von dieser Tarifmaassregel werden folgende Artikel der russischen III. Kategorie betroffen:

1. Aus Gruppe 32.

a) Scherben, Krümel, Bruch, Schnitzel, Feilspäne, Hobelspäne u. dgl. von Gusseisen, Eisen, Stahl und Blech;
b) Roheisen in Kritzen (Luppen), Puddelstücken und in Bolwankas (2 Arschin — 1,42 m — langen Stangen), Milbars, auch gegossenes Eisen in Bolwankas [stählerne Bolwankas, Blöcke und Barren (Mulden)];
c) Gusseisen, unbearbeitetes jeder Art (in Stangen, Barren, Masseln u. dgl.).

2. Aus Gruppe 33.

Schienenbefestigungsgegenstände in jeder Verpackung, auch in geschlossenen Kisten und Fässern (Bolzen, Schraubenmuttern, Hakennägel, Auflager, Unterlagsplatten, Kissen und Schrauben), auch alte Räder, alte Achsen und alte Radbandagen (Radschienen).

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass, wenn Sendungen vorgenannter Art nach dem direkten französisch-belgisch-deutsch-russischen Gütertarif abgefertigt werden und die Absender demnächst die billigere Fracht, die sich bei Umkartirung an der Grenze ergibt, im Reklamationswege in Anspruch nehmen, die Berechnung der Fracht ab der deutsch-russischen Grenze östlich ohne Rücksicht auf das wirklich verladene Gewicht für das Mindestgewicht einer Wagenladung von 750 Pud erfolgt, wenn nicht die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewicht zu dem Tarife für 1 Pud sich niedriger stellt. Behufs Erzielung einer möglichst billigen Fracht werden daher die bezeichneten Güter auch im direkten Verkehr thunlichst in Mengen von mindestens 750 Pud pro Wagen aufzuliefern sein.

Für Sendungen im Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn gelten auch künftig bei der Frachtberechnung die ermässigten Wagenladungssätze schon bei Aufgabe eines Gewichts von 10 000 kg (610 Pud) pro Wagen.

Köln, den 5. April 1898. (893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch. Privatbahn-Güterverkehr. Der mit Gültigkeit bis zum 1. Juni d. J. im obigen Verkehr zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen findet auch Anwendung im Verkehr mit den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn soweit direkte Frachtsätze bestehen.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 5. April 1898. (894)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898. Berichtigung. Die Frachtsatzerhöhungen in dem mit Gültigkeit vom 1. März 1898 zum obbezeichneten Tarife eingeführten und in der Vereinszeitung Nr. 17 vom 2. März 1898, Seite III publizirten Berichtigungsblatte und zwar des Ausnahmetarifes 12/d für Smichow-Deutzerfeld von 1,94 ℳ. auf **1,95** ℳ. und des Ausnahmetarifes 12/c für Coblenz (Moselb.)-Falkenau a. d. Eger von 1,33 ℳ.

auf 1,34 ℳ pro 100 kg haben erst vom 1. Mai 1898 Gültigkeit.

Wien, am 1. April 1898. (895)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Bahnen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle

a) des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil II für den Verkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg vom 1. Februar 1896 nebst Nachtrag I,

b) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält,

ist am 1. April 1898 ein neuer Tarif in Kraft getreten, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr und für die Beförderung von Leichen zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn."

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung" sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Bromberg, den 3. April 1898. (896)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Personen- und Gepäckverkehr. Vom 1. Mai neuen Stils d. J. ab werden die nachfolgenden Verkehrsbeziehungen in den deutsch-russischen Verbandstarif aufgenommen:

a) zwischen Schandau einerseits und St. Petersburg andererseits über Dresden-Kötzschenbroda-Böhla-Elsterwerda/oder Röderau-Berlin-Königsberg-Wirballen-Wilna,

b) zwischen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt und Schandau einerseits und Warschau andererseits über Kötzschenbroda-Böhla-Elsterwerda/oder Röderau-Berlin-Thorn-Alexandrowo,

c) zwischen Schaulen einerseits und Warschau und Lodz andererseits über Dresden-Görlitz-Breslau-Sosnowice,

d) zwischen Bad Elster einerseits und Lodz andererseits über Plauen i/V.-Freiberg-Breslau-Sosnowice.

Die Preise betragen:

	Entfernung	Gültigkeitsdauer	für Erwachsene				für Kinder				Gepäckfracht für je 5 kg Uebergewicht
			für alle Züge		für Personenzüge		für alle Züge		für Personenzüge		
			I.	II.	II.	III.	I.	II.	II.	III.	
			Klasse				Klasse				
	km	Tage	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
In Tarif-tabelle I.											
zu a) Schandau .	969	4	87,30	64,90	58,20	38,90	43,65	32,45	29,10	19,45	2,46
In Tarif-tabelle IV.											
zu b) Schandau .	621	3	56,00	41,70	37,40	25,00	28,00	20,85	18,70	12,50	1,59
Dresden-A. Hauptbhf. oder Neustadt	(bereits im Tarif enthalten)										
In Tarif-tabelle V.											
zu c) Schandau .	497	2	44,20	32,80	29,90	20,00	22,10	16,40	14,95	10,00	1,27
zu d) Bad Elster .	670	3	59,80	44,30	40,30	26,90	29,90	22,15	20,15	13,45	1,74
In Tarif-tabelle VI.											
zu a) Schandau .	965	4	87,00	64,60	58,00	38,80	43,50	32,30	29,00	19,40	2,45

Bromberg, den 3. April 1898. (897)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

Vom 1. Juni d. J. an erleiden, infolge Erhöhung der Antheile der belgischen Nordbahn, die Rückfahrkartenpreise II. Klasse von und nach Paris über Herbesthal/Bleyberg unbedeutende Erhöhungen.

Näheres ist bei den Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Köln, den 5. April 1898. (898)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Main-Neckareisenbahn. Die Lieferung von 4 Tenderlokomotiven soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Das für den Bau dieser Lokomotiven maassgebende Programm nebst Bedingungen und Zeichnung kann gegen postfreie Einsendung einer Gebühr von 3 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Tenderlokomotiven" versehen portofrei bis spätestens 7. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, April 1898. (899)

Direktion der Main-Neckareisenbahn.

Die Lieferung von ungefähr 55 000 kg langsam bindenden Portlandcement soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Cement" bis zum Eröffnungstermin Mittwoch, den 20. April l. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist 1. Mai l. J.

Mainz, den 6. April 1898. (900)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Cigarre der Zukunft!
Wendt's patent-Cigarren.
Erfindung des Geheimen Hofrats Prof. Dr. Gerold.

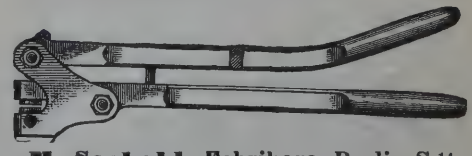
Vollkommenster Rauchgenuss, ohne Nikotingefahr. Zu haben in besseren Geschäften oder direkt aus Fabrik. Preisliste gratis. Alleinige Inhaberin der Patente ist die Firma: **Herm. Otto Wendt, Cigarrenfabrik, Bremen.**

Lokomotivführer.

Zwei tüchtige, geprüfte und solide
Lokomotivführer
finden sofort Stelle bei dem
Hoerder Bergwerks- und Hüttenverein,
Hoerde.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 29. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. April 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Staatseisenbahnproblem in Preussen.
Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr.
Die Bahnhofsbauten in Dresden.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung d. Betriebsunfälle. — Anderweite Abgrenzung preuss. Eisenbahndirektionsbezirke. — Ausrüstung der Wagen mit Sicherheits-Kuppelungen. — Neue Schlafwagen d. preuss. Staatsb. — Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen. — Vorschriften über die tägliche Dienstdauer d. Betriebsbeamten. — Bahnprojekt Sprottau-Grünberg i/Schl. — Verlegung des Rangirbahnhofs u. Erweiterung des Centralbahnhofs in Nürnberg. — Vorortverkehr München-Pasing. — Jahresbericht d. pfälzischen E. — Aufhebung der Kautionspflicht d. sächs. Staatsdiener. — Zahnradbahn auf d. Belchen. — Bahnprojekt Thale-Blankenburg. — Nord-Süd-(Brenner-) Expresszug. — Fluss-Seedampferverkehr. — Lage d. Eisenindustrie. — Verein z. Förderung des Fremdenverkehrs in München usw. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Verkehr der österr. Bahnen im Februar. — Einnahmen der grösseren österr. Privatb. im März — Stand d. Bahnbauten Ende Februar. — Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr. — Veräusserung der Staatsb.-Linie Böhm.-Leipa-Niemes. — Bahnprojekt Trawniki-Tomaszow. — Bahnprojekt Rumburg-Warnsdorf. — Lokalbahnprojekte. — Buschtêhrader E. — Einnahmen d. Südbahn. — Reichenberg-Gablonz-Tannwalder E. — Tarifermässigung f. d. Landwirthschaft. — Orientalische E. — Brandschadenversicherungsverband österr. Bahnen.
Belgien: Eisenbahnverstaatlichung.
Vereins-Ausland: Jungfraubahn. — Londoner Untergrundbahnen. — Direkter Personenverkehr London-Odessa. — Russ. Südostbahnen. — Tichoretzk-Zarizyn. — Anatolische E. — Abgeordnetenzug Washington-Newyork. — Verpachtung der argentin. E. — Kongo-E. — Eisenbahn nach Buluwayo. — Bedeutung der Ugandabahn (Mombassa-Victoria-Nyanza). — Personalnachrichten.
Allgemeines: Gesundheitspflege im Eisenbahnbetrieb. — Ein neuartiges Eisenbahnsignal.
Bücherschau:
Stand u. Zukunft d. Acetylenbeleuchtung. — Die Werkstätten d. sächs. Staatseisenb. u. ihre hauptsächliche Thätigkeit.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Fahrplanbekanntmachungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
5. Generalversammlungen.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
8. Offene Stellen.
Anzeigen.

„Das Staatseisenbahnproblem in Preussen.“

Nachträglich kommt in einem etwas verspäteten Aufsatz unter diesem Titel ein finanzielles Fachblatt, der „Dtsch. Oek.“, auf die Angriffe der parlamentarischen Opposition gegen die preussische Staatsbahnverwaltung zurück. In einigen wichtigen Punkten erachtet der „Dtsch. Oek.“ diese Angriffe, namentlich soweit sie das Staatsbahnsystem und die gegenwärtige Staatsbahnverwaltung betreffen, für inopportun und taktisch unrichtig und bedauert, dass die Kritik sich hier wieder einmal zu sehr in Nebendinge und Aeusserlichkeiten verbissen, ja sich theilweise geradezu ins Unrecht gesetzt hat. Dagegen sucht das genannte Fachblatt die Angriffe der Opposition, soweit sie sich auf die finanzpolitische Seite beziehen, zu begründen, ohne indessen neue Gesichtspunkte aufzustellen.

Nach der Ansicht des „Dtsch. Oek.“ sollten die auf sachlichen Erfolg abzielenden Kritiker, worunter das Blatt die Opposition versteht, sich von ihrer grundsätzlichen theoretischen Stellung zur Frage: Staatsbahnsystem oder Privatbahnsystem? etwas weniger beherrschen lassen. „Wir haben in Preussen die Staatsbahnen und müssen sie behalten“. Wer sich auf diesen Standpunkt nicht stellen könne, der komme für die ernsthafte praktische Erörterung eigentlich nicht mehr in Betracht. Mit Behauptungen, als ob nichts anderes übrig bleibe, die Staatsbahnen besser zu verpachten oder wieder an Private zu verkaufen, werde der Sache nicht gedient, sondern geschadet. Auch gewisse Uebertreibungen, wie die, dass die preussische Eisenbahnverwaltung das Staatsbahnsystem zum Bankerott gebracht habe, sollten besser unterbleiben. „Davon“, sagt der „Dtsch. Oek.“, „kann schlechterdings und in keinem Sinne die Rede sein und derartige Aussprüche sind nur dazu geeignet, die Sachlichkeit der Kritik überhaupt zweifelhaft zu machen“, und fährt

dann fort: „Nicht viel besser steht es zum Theil mit dem nach Maass und Art über das Ziel hinausschiessenden Kampf gegen die Juristen in der preussischen Eisenbahnverwaltung. Die ganze Verstaatlichungsaktion und die Organisation des durch sie geschaffenen ungeheuren Betriebes ist auf jeden Fall — mag man die Staatseisenbahnen und die Juristen hassen oder mag man sie lieben — eine in hohem Grade anerkennenswerthe, ja grossartige Leistung. Das mit ihr betraute höhere Beamtenpersonal, als eine Gesellschaft unberufener Alleswisser ohne Sachkenntniss und praktische Leistungsfähigkeit hinzustellen, führt die Kritik selbst ad absurdum."

Dagegen will der „Dtsch. Oek.", dass alle Interessenten und Sachkundigen rücksichtslos ankämpfen gegen die bisherige Stellung der preussischen Staatsbahnen „als melkende Kuh für die allgemeinen Staatsfinanzen." Dadurch seien Wesen und Aufgabe des Staatsbahnsystems in das Gegentheil verkehrt worden. Nicht das Staatsbahnsystem und nicht die Staatsbahnverwaltung sei Schuld an diesem Fehler, sondern der Staat, d. h. Staatsministerium und Landtag miteinander. Der „Dtsch. Oek." erachtet es für gefährlich, dass man die Ueberschüsse der Staatsbahnen auch in der Theorie gerade so behandelte, wie die Erträgnisse aus Staatsdomänen und Staatsforsten, aus Staatsberg- und Hüttenwerken, Salinen usw. Dadurch sei der Staat mit einer zu grossen Portion Erwerbssinn hinsichtlich seiner Eisenbahnen erfüllt worden. Seit 1881 habe der preussische Staat aus seinen Eisenbahnen weit über 1 000 000 000 ℳ als reinen Ueberschuss nach Abzug der Verzinsung des Anlagekapitals herausgezogen. Mit einem verhältnissmässig nicht allzu grossen Bruchtheil dieser Reinüberschüsse hätten die Anlagen und Einrichtungen der Bahnen nicht nur auf der Höhe der sehr gesteigerten Verkehrsbedürfnisse erhalten, sondern auch zu Musteranstalten in jeder Beziehung gemacht werden können. Der „Dtsch. Oek." erinnert daran, dass unter den Gründen für die Verstaatlichung seiner Zeit die Vermeidung der Plusmacherei von dividendenlüsternen Generalversammlungen privater Eisenbahnunternehmungen eine Hauptrolle gespielt habe.

Der Eisenbahnminister habe im Herrenhause und Abgeordnetenhause ganz vortreffliche Darlegungen zu dem Ansturme gegen seine Verwaltung gegeben. Der „Dtsch. Oek." erkennt willig an, dass die grosse Zahl opferreicher Unfälle im Sommersemester 1897 an sich dieser Verwaltung nicht zum Vorwurf gemacht werden darf, dass andere Staaten nicht weniger Unfälle haben mögen, dass der Verkehr sich vielleicht wider alles Erwarten schnell in jüngster Zeit gesteigert hat usw. Der Minister sei in dieser Beziehung im grossen und ganzen als Sieger aus dem Kampfe hervorgegangen. Aber der Minister habe die schon seit Jahren wiederkehrenden Angriffe gegen die übertriebene Sparsamkeit der Verwaltung bei dem Oberbau und den Bahnhofsanlagen, den Betriebsmitteln und dem Personal nicht hinreichend entkräften können. Seit Jahren habe man Unterlassungssünden begangen und sie seien nicht aufgewogen, ja kaum gemildert worden durch alle Vortrefflichkeit der vom Minister besonders betonten eigentlichen Sicherungseinrichtungen. Auch darin erblickt der „Dtsch. Oek." keine Entschuldigung, dass es anderwärts nicht besser aussieht, denn es handele sich hier um einen sehr einträglichen, reichen Staatsbetrieb. Nach der Meinung des „Dtsch. Oek." hätte der Minister am 17. Februar im Herrenhause die Unzulänglichkeit des Schienenmaterials gegenüber der ungeheuer gesteigerten Inanspruchnahme in gewissem Sinne zugegeben. Man habe sich nun durch um so sorgfältigere Verbindung der Schienen unter einander und mit der Schwelle und der Unterbettung zu helfen gesucht. Doch werde sich der Minister, meint der „Dtsch. Oek.", über den Charakter dieses Flickwerks nicht täuschen. Man müsse unter allen Umständen für einen so ungeheuren und einträglichen Verkehr einen so zuverlässigen Unterbau verlangen, wie er nach dem heutigen Stande der Technik irgend möglich sei. Habe man es versäumt, seit 10 Jahren jährlich 30 000 000 bis 40 000 000 mehr für den Oberbau aufzuwenden, so werde man froh sein müssen, jetzt mit einem Aufwand von 300 000 000 bis 400 000 000 das Versäumte nachzuholen. Nicht anders stehe es mit den unzureichenden Bahnhofsanlagen, mit dem Wagenmangel und mit der Ueberanstrengung des Personals. Der Minister habe zwar diese Bemängelungen als unberechtigt zurückgewiesen, aber ohne, wie der „Dtsch. Oek." behauptet, einen der Kritiker zu bekehren. Der Minister hat vollkommen Recht, sagt der „Dtsch. Oek.", „scharf gegen die offensichtig zu Tage tretenden Bestrebungen, die Eisenbahnunterbeamten und Eisenbahnarbeiter zu verhetzen, im Interesse der Disziplin Front zu machen, aber um so peinlicher hat er darauf zu halten, dass sein Betrieb auch in ‚sozialer' Hinsicht ein ‚Muster' werde. Und davon ist er unseres Erachtens denn doch noch sehr weit entfernt."

Auch der „Dtsch. Oek." kommt dann auf die Anregung zurück, die schon im preussischen Abgeordnetenhause erörtert, aber schliesslich fallen gelassen wurde, eine von der Finanzverwaltung völlig unabhängige Kommission zur Untersuchung aller dieser Verhältnisse einzusetzen. Man möge erwägen, ob man zu dem scharfen Mittel der Einsetzung einer solchen Kommission werde greifen müssen, oder ob auch ohne einen derartigen Schritt Staatsministerium und Landtag für die ausreichende Abstellung der Missstände Sorge tragen können. Die Minister würden der Autorität des Staates und der Krone keinen guten Dienst leisten, wollten sie einfach darüber zur Tagesordnung übergehen. Wie jetzt die Dinge lägen, sei auch nicht die geringste Garantie dafür gegeben, dass man es mit der Eindämmung der fiskalischen Einflüsse in Zukunft auf die Dauer ernst nehmen werde. Wie es scheint, weiss der „Dtsch. Oek." noch nicht, dass das Abgeordnetenhaus in dem erhöhten Dispositionsfonds sehr erhebliche Beträge für die Beseitigung der behaupteten Mängel bewilligt hat. Die Sicherung der nothwendigen, ja reichlichen Aufwendung von Geldmitteln für Erhaltung und Vervollständigung des Staatsbahnwesens müsse durchaus unabhängig gemacht werden von Erwägungen mit dem Finanzminister, schon weil die Verantwortlichkeit für den Eisenbahnbetrieb dadurch vollständig verwirrt und verschoben werde. Der „Dtsch. Oek." verhehlt sich nicht, dass ein gewisser Einfluss der allgemeinen Staatsfinanzlage auf die Eisenbahnwirthschaft sich wohl nie ganz wird vermeiden lassen. Aber die Frage, was die Eisenbahnverwaltung für sich selbst von den reichen Einnahmen zur Erhaltung einwandsfreier Zustände im Betrieb vorweg zu nehmen habe, ehe der Finanzminister die Ueberschüsse einstreicht, müsse von einem sachkundigen und unabhängigen Faktor beantwortet werden. An einem solchen fehle es aber, wenn der Landtag und das Staatsministerium sich die dazu nöthigen Qualitäten nicht zutrauen. Der „Dtsch. Oek." ist kein Freund neuer Instanzen und Behörden und es wäre ihm lieber, wenn das Staatsministerium in erster Linie den Eisenbahnminister vor einem übertriebenen und verkehrten Einfluss des Finanzministeriums schützen und zu entsprechenden Verwaltungsgrundsätzen zurückkehren wollte, statt auch in Zukunft eine etwaige Plusmacherei zu sanktioniren. Das Staatsministerium habe die Mittel in der Hand, sich durch sachkundige Urtheile Klarheit über den Stand der Dinge zu verschaffen.

Daran schliesst das genannte Fachblatt eine Polemik gegen einige Aeusserungen des Finanzministers und befürchtet, dass in der Durchführung der als nothwendig anerkannten Verbesserungen wieder ein zu langsames Tempo eingeschlagen werden wird. Alle schönen Resolutionen würden nichts helfen, wenn der Finanzminister auf seinem Standpunkt beharre. Vielleicht werde noch ein ausgesprochener Konflikt oder, was der Himmel verhüten möge, eine Reihe schwerer Unglücksfälle der Scheiterhaufen werden, der das preussische Staatsbahnproblem grell genug beleuchte, um der grundsätzlich verkehrten bisherigen Verfahrungsweise ein jähes Ende zu bereiten.

Allem Anschein nach waren dem „Dtsch. Oek." bei Abfassung des Aufsatzes die Debatten und Beschlüsse des preussischen Abgeordnetenhauses zu dem Eisenbahnetat mit den Erklärungen der Minister Thielen und Dr. von Miquel noch nicht bekannt, sonst würde er die ohnehin verspätete Veröffentlichung

seiner Ausführungen unterlassen haben. Wie erinnerlich, sind die Angriffe der Opposition namentlich durch die Erklärungen des Ministers Thielen wesentlich entkräftigt worden. Zugleich hat die grosse Mehrheit der preussischen Volksvertretung in Uebereinstimmung mit der Regierung Beschlüsse gefasst und Beträge bewilligt, auf Grund deren eine weitere Vervollkommnung und bessere Ausgestaltung der Anlagen ausgeführt bezw. soweit es sich um weitausschauende Pläne handelt, eingeleitet werden kann. Im übrigen verdient bemerkt zu werden, mit welchem Nachdruck sich das genannte Fachblatt für eine grössere Unabhängigkeit und Selbständigkeit der preussischen Eisenbahnverwaltung ausspricht.

Und in dieser Hinsicht wird man den Ausführungen nichts wesentliches entgegensetzen können. Denn zweifellos ist es richtig, dass derjenige Minister, der die Verantwortung für die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und für die Sicherheit auf diesen zu tragen hat, auch über die hierzu nothwendigen Mittel frei sollte verfügen können, ohne im einzelnen in einer Weise an die Mitwirkung, d. h. Zustimmung des Finanzministers gebunden zu sein, wie es jetzt thatsächlich der Fall ist. Und man sollte meinen, dass hier eine Lösung zu finden sei, unbeschadet aller gewiss nothwendigen Rücksicht auf die allgemeine Staatsfinanzwirthschaft, wenn auf allen Seiten hierzu der ernste Wille vorhanden ist.

Wo sich das mehrgenannte Fachblatt aber auf das Gebiet der Betriebsverwaltung und besonders der Eisenbahntechnik begibt, da zeigt es einen bedauerlichen Mangel an Kenntniss der thatsächlichen Verhältnisse.

So ist z. B. die Behauptung, es bestehe eine Ueberanstrengung des Betriebspersonals, vollkommen falsch. Es ist dem Landtag der bestimmteste Beweis erbracht, dass das vorhandene Personal ausreichend und daher nicht überanstrengt ist, und dass namentlich bei den Privatbahnen eine viel weiter gehende Ausnutzung des Personals stattfindet, als auf den preussischen Staatsbahnen. Aber eine Kritik, die diesen Beweisen gegenüber einfach bei ihren unerwiesenen und überhaupt nicht zu beweisenden Behauptungen stehen bleibt, ist freilich nicht zu widerlegen, weil sie nicht widerlegt und belehrt sein will. Ganz dasselbe gilt von der Behauptung, der Minister habe die Unzulänglichkeit des Schienenmaterials — soll wohl heissen der Leistungsfähigkeit der Schiene — in gewissem Sinne zugegeben, namentlich aber von dem geradezu unglaublich thörichten Ausspruch, welcher die bei den preussischen Staatsbahnen gegenüber England übliche sorgfältigere und kräftigere Unterschwellung und Stossverbindung als „Flickwerk“ bezeichnet, über dessen Charakter der Minister sich nicht täuschen werde. Jeder vorurtheilslose Sachverständige, der auf wissenschaftlicher Höhe steht, weiss, dass man ein Gleis ebenso gut durch eine kräftige Unterschwellung auf der nöthigen Leistungsfähigkeit erhalten kann, wie durch eine kräftige Schiene. Wenn unsere westlichen Nachbarn vorzugsweise mit kräftigen Schienen, Mitteleuropa und Nordamerika aber mit kräftiger Unterschwellung arbeiten, so sind hierfür wirthschaftliche Gesichtspunkte maassgebend, denn im Westen Europas sind die Schwellen verhältnissmässig theurer als die Schienen, in Deutschland und Nordamerika gilt das umgekehrte.

Bei sehr starkem Verkehr kann es aber schliesslich zweckmässig werden, beide Maassregeln zu ergreifen, und so geht man jetzt in Deutschland, wo die Schwellen schon lange viel stärker sind und enger liegen, als in England, auf den Hauptstrecken zu stärkeren Schienen und in England, wo bisher kräftigere Schienen üblich waren, zu engerer Schwellenlage über. Und wenn unser bisheriges deutsches Verfahren „Flickwerk“ gewesen sein soll, so müsste das auch von England gelten, ja vielleicht in noch höherem Maasse, denn die dortige Befestigung der Schienen auf den Schwellen durch gusseiserne Stühle und Holzkeile und die Konstruktion des gewöhnlichen englischen Schienenstosses verdienen diese Bezeichnung in Hinsicht auf die Tragfähigkeit und Steifigkeit des Gleises viel eher, als unsere deutschen Konstruktionen. Endlich wird auch die schon in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses aufgestellte aber unbewiesen gebliebene und alsbald von der Regierung widerlegte Behauptung: Preussen sei den anderen deutschen und namentlich auch österreichischen Bahnen gegenüber mit der Einführung schwerer Schienen zurückgeblieben, durch ihre Wiederholung um nichts beweiskräftiger.

Ein gut Theil der Angriffe gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung ist offenkundig auf ganz verständnisslose Vergleiche und auf die alte deutsche Schwäche zurückzuführen, ausländische Einrichtungen und Verhältnisse durch eine rosige, die eigenen aber durch eine graue Brille zu betrachten. Wenigstens gibt es kaum eine andere Erklärung für die Erscheinung, dass selbst die ernstesten Männer Behauptungen wiederholen wie die: in England seien längst alle Hauptlinien mit 3. und 4. Gleisen ausgerüstet, während thatsächlich nur 3 % der Linien solche Anlagen besitzen; es gäbe jenseits des Kanals überhaupt keine Wegeübergänge, während sie dort, wenn auch seltener wie bei uns, thatsächlich vorhanden sind; die mitgetheilten unrichtigen Angaben über die Gleisstärke u. dergl. m.

Wo sollten wir denn z. B. hinkommen, wenn wir in der norddeutschen Tiefebene alle Wegeübergänge beseitigen wollten, ein solches Verfahren ist im Hügelland einigermaassen möglich — und England besteht vorzugsweise aus Hügelland —, in ausgedehnten Tiefebenen aber ohne schwerste Schädigung des Strassenverkehrs oder ohne Aufwendung von Hunderten und Tausenden von Millionen — wenn alle Bahnen gehoben würden — unthunlich. Deutschland und namentlich Preussen sind durch weise Sparsamkeit gross geworden und nicht am letzten gilt das auch von unserem Eisenbahnwesen. Es gehört ja allerdings heutzutage fast zum guten Ton, die Sparsamkeit in der Eisenbahnverwaltung für verwerflich zu erklären, aber wir hoffen, dass auch diese Modekrankheit überwunden wird. Jedenfalls ist es durchaus falsch, irgend einer Seite Vorwürfe darüber zu machen, dass bisher so sparsam gewirthschaftet wurde, wie geschehen; sowohl auf dem Gebiete des Oberbaues, wie der Bahnhofsanlagen, wie nach sonst einer Seite. Gewiss hätte man früher manche Bahnhofserweiterung billiger herstellen können, als jetzt, und sie käme dem jetzigen Verkehr zu gute. Ebenso ist zuzugeben, dass bei früherer Einführung kräftigeren Oberbaues die Gleisunterhaltung jetzt erleichtert wäre. Aber welche thatsächlichen Umstände konnten denn Anlass geben zu solchem Vorgehen? Nach jedem kurzen Aufschwung im gewerblichen Leben kamen regelmässig viele Jahre schwersten Niederganges und Verkehrsrückganges und das ganze Land hätte es als eine Vergeudung von Nationalvermögen betrachtet, wenn in solchen Zeiten nicht sparsam gewirthschaftet worden wäre. Die preussische Staatseisenbahnverwaltung hat regelmässig in der Entwickelung ihrer Anlagen mindestens demjenigen Verkehrsaufschwung Rechnung getragen, der von den gewerblichen Körperschaften selbst als zu erwarten angegeben war. Glücklicherweise ist aber jetzt ein wirthschaftlicher Aufschwung von einem Umfange eingetreten, wie er von keiner Seite erwartet worden war; Gott sei dank, ist Deutschland endlich auf dem Wege, sich von einem armen zu einem wohlhabenden, hoffentlich auch zu einem reichen Lande zu entwickeln! Und da ist es denn allerdings am Platze Rücksichten, die bisher im Interesse der allgemeinen Landesverhältnisse genommen werden mussten, zurückzudrängen; da erscheint es allerdings weniger bedenklich gegebenen Falles auch einmal eine Ausgabe zu machen, die vielleicht noch nicht so ganz dringlich ist. Aber bis vor kürzester Zeit konnte und durfte das nicht geschehen, dazu war unser liebes Vaterland bisher zu arm.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von **L. Calmar,** Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

Man braucht nicht sich zu jenen ebenso zahlreichen als begeisterten Anhängern des Internationalen Uebereinkommens zu bekennen, die in denselben wie jener Staatsmann in einer Parlamentsrede „die grösste Errungenschaft des Jahrhunderts" erblicken oder wie T. B. Lanckmann (L'oeuvre de la conférence de Berne, Bruxelles 1880) es als ein Monument bezeichnen, „unter dessen Schutze sämmtliche Staaten Europas einen friedlichen Wettbewerb um die Entwicklung ihrer kommerziellen, industriellen und wissenschaftlichen Reichthümer antreten werden" — man braucht nicht zu jenen Anhängern zu gehören, um das Zustandekommen dieses grossen Werkes mit Genugthuung zu begrüssen. Bildet dasselbe doch — abgesehen von anderen grossen Vorzügen — ein weiteres Glied in der Kette internationaler Vereinigungen, durch welche die Zusammengehörigkeit der grossen Völkerfamilie wieder zum Ausdruck gelangt.

Andererseits wird man sich aber auch nicht der Ueberzeugung verschliessen können, dass es in der That Noth thut, einige ändernde Eingriffe in dem Organismus des Uebereinkommens vorzunehmen. Diese Ueberzeugung werden selbst diejenigen theilen, die nicht zu jenen theilweise mit Recht Unzufriedenen zählen, die das Vertragswerk wegen einiger ihm anhaftenden Härten und innerer Widersprüche ohne weiteres aus der Welt schaffen möchten, die dasselbe, seine Zweckmässigkeit verkennend, als überflüssig, praktisch werthlos oder gar, wie ein französischer Volkswirth*), als ein „Système de chinoiseries" bezeichnen.

Wir sagen „ändernde Eingriffe in den Organismus", weil wir es für durchaus nicht räthlich halten, die Verbesserung des Uebereinkommens, wie es angeregt worden ist, in der Form von Zusatzbestimmungen, protokollarischen Interpretationen, Vorschriften und Wünschen, zum Ausdruck zu bringen, und auf diese Weise die Verständlichkeit des Vereinsrechts, die bereits durch das mechanische Aneinanderreihen von verschiedenen sich ergänzenden und mitunter sogar ändernden Bestimmungen erschwert ist, noch weiter zu beeinträchtigen.

Als, um mit einem der hervorragendsten Komentatoren und verdienstvollen Schöpfer des Berner Uebereinkommens, Herrn Dr. Theodor Gerstner, zu sprechen, vor nahezu einem Vierteljahrhundert „aus den schweizer Bergen der Ruf nach „einer grossartigen internationalen Verständigung auf dem Gebiete des Eisenbahnfrachtrechtes erscholl", da schwebte der Bundesregierung, in Uebereinstimmung mit den Urhebern des Vertrages, den Herren Seigneux und Christ, lediglich die Absicht vor, ein einheitliches, mit Gesetzeskraft versehenes Transportrecht für gewisse umschriebene Fragen, unter welchen jene der Tarifirung sich n i c h t befand, zu schaffen.

Die im Laufe der Verhandlungen geäusserte Absicht, den ursprünglich in Aussicht genommenen Rahmen der Vereinheitlichung durch die Einbeziehung weiterer Fragen zu überschreiten, wurde bald, infolge Widerspruches anderer Regierungen, fallen gelassen.

Dessenungeachtet enthielt der schweizerische vorläufige Entwurf des Uebereinkommens auch einige, auf die Frachtberechnung und die damit eng verbundene Frage der Wegeleitung bezügliche, meist nicht erschöpfende Bestimmungen. Diese letzteren wurden im Laufe der Verhandlungen, theilweise durch Weglassungen, theilweise durch überflüssige Zusätze nicht nur nicht verbessert, sondern meist in einem der Klärung entgegengesetzten Sinne geändert.

Auf diese Weise ist ein Komplex von Schwierigkeiten und Fragen entstanden, welche man — ohne die Vereinheitlichung der frachtrechtlichen Normen, mit welchen sie nur in einem äusserst losen oder in gar keinem Zusammenhange stehen irgendwie zu beeinträchtigen — ohne Zweifel hätte anders behandeln oder gar dem ursprünglichen Programm entsprechend weglassen können.

Manche Schwierigkeiten der Tariferstellung und Tarifanwendung, mit welchen man jetzt zu kämpfen hat, wären dann vermieden worden.

Ehe wir auf den eigentlichen Gegenstand unserer Erörterung übergehen, wollen wir auf einige Irrthümer hinweisen, welche rücksichtlich des Wesens der Tarife in den „Motiven des schweizerischen Entwurfes" enthalten sind, und als solche das Kriterium der damaligen maassgebenden Anschauungen über die Materie bilden:

„Zweifellos", heisst es darin, „würde es von Seite des Publikums freudig begrüsst werden, wenn die Konferenz sich über eine einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze und Lieferfristen vereinbaren könnte, durch die zugleich auch den gerechten Erwartungen möglichster Wohlfeilheit und Raschheit des internationalen Transportes entsprochen würde. Auch die Erreichbarkeit dieses Zieles würde nicht zu bezweifeln sein, wenn beim Eisenbahnverkehr, in ähnlicher Weise wie beim Verkehr der Briefpost und Telegraphen, im ganzen Konventionsgebiete nur ganz wenige Staatsanstalten als finanziell interessirte Unternehmer betheiligt wären. — Dies ist aber eben nicht der Fall. — Beim internationalen Eisenbahnfrachtverkehre stehen umgekehrt als Unternehmer den Transportanstalten, als Frachtführer dem Publikum eine sehr grosse Anzahl privatrechtlicher Persönlichkeiten mit eigenthümlichen Rechten gegenüber, die ihnen durch Konzessionen und Landesgesetze, bisweilen sogar durch reinprivatrechtliche Verträge mit einzelnen Staatsregierungen verbürgt sind. Mit diesen Rechten der Eisenbahnunternehmungen, als juristischer Personen, stehen wieder die Rechte und Interessen einer geradezu unübersehbaren Anzahl einzelner Privatpersonen, der Aktionäre und Obligationäre, in untrennbarem Zusammenhange. Eine gerechte Berücksichtigung aller dieser Privatinteressen würde kaum möglich sein, wenn man auf dem Wege des Staatsvertrages, also einseitig, und ohne Mitwirkung der Berechtigten und Interessenten den Wünschen des Publikums auf einheitliche Feststellung möglichst niedriger Frachtsätze und möglichst kurzer Lieferfristen entsprechen wollte."

Wenn wir obige Ausführungen zusammenfassen, so ergibt sich aus denselben:

1. dass nach Ansicht der Verfasser des Entwurfes an sich die Möglichkeit gegeben war, „eine einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze zu vereinbaren, durch die zugleich auch den gerechten Erwartungen möglichster Wohlfeilheit des internationalen Transportes entsprochen würde;"

2. dass dieses Ergebniss jedoch deshalb nicht erreicht werden kann, weil an den Eisenbahnen, im Gegensatz zur Post- und Telegraphenverwaltung, nicht nur die betreffenden Staaten, sondern auch Privatunternehmungen betheiligt sind, deren Rechte durch eine einheitliche Feststellung möglichst niedriger Frachtsätze geschädigt werden könnten, sowie

3. dass der gleiche Grund auch die einheitliche Normirung beziehungsweise Feststellung möglichst kurzer Lieferfristen verbiete.

Einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze aller Bahnen, welche an dem Berner Uebereinkommen theilnehmen! Kann man annehmen, ist es überhaupt denkbar, dass, selbst wenn es nur Staatsbahnen gäbe und daher das angebliche Hinderniss, die Berücksichtigung von Privatinteressen, in Wegfall käme, gewisse Bahnen sich entschliessen könnten oder dürften, das Getreide zu denselben billigen Frachtsätzen zu fahren, die von den unter dem Drucke agrarischer Strömungen

*) Herr Delbay gelegentlich des während der letzten Pariser Weltausstellung stattgefundenen Kongresses für die Entwickelung und die Verbesserung der Transportmittel.

stehenden Exportländern für diesen Artikel gewährt werden müssen?

Würde ein Staat, welcher für Zucker hohe Zölle eingeführt hat, zugeben können, dass seine Bahnen für diesen Artikel auch nur annähernd denselben Tarif zugestehen wie die Bahnen solcher Staaten, die Zucker ausführen und vielleicht sogar an Ueberproduktion leiden?

Ist es nicht offenkundig, dass, infolge einer eigenthümlichen Verkettung von Umständen und Verhältnissen, die Staatsbahnen in manchen Ländergebieten kostbare Seidenwaaren billiger fahren als Getreide?

Wie soll und kann unter diesen Umständen die beabsichtigte „einheitliche erschöpfende Normirung der Frachtsätze" ermöglicht werden? Soll etwa die angestrebte Einheitlichkeit in der Weise durchgeführt werden, dass die einen nicht so billig fahren als nöthig ist, um ihren Export zu fördern, die anderen nicht so theuer wie sie dies thun müssen, um das Anlagekapital zu verzinsen oder um ihre Industrie zu schützen? Soll, mit anderen Worten, die Tarifpolitik nicht mit der Handelspolitik Hand in Hand gehen? Dies wäre weder möglich noch nöthig.

Sax (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft, Wien 1878, I. Band, Seite 3 und 4) hat wahrlich Recht, wenn er behauptet, dass Gesetzgebung und öffentliche Meinung auf diesem Gebiete jenes festen Haltes entbehren, den ihnen die Theorie der Volkswirthschaft auf anderen Gebieten gewährt.

Die Berufung auf Post und Telegraph ist übrigens schon aus dem Grunde unzutreffend, weil diese Verkehrsmittel von der nationalen Volkswirthschaft gewissermaassen völlig getrennt sind und einen geradezu kosmopolitischen Charakter besitzen, während die Eisenbahnen mit spezieller Berücksichtigung der Landesinteressen „Werthe schaffen" sollen und schon deshalb eine streng individuelle, jede Verallgemeinerung im Sinne materieller Vereinheitlichung ausschliessende Tarifpolitik zu befolgen haben.

Aber abgesehen von diesen Erwägungen, stehen die Klagen, welche man so ziemlich in der ganzen alten und neuen Welt, nicht immer ohne Grund, über das Tarifwesen erhebt, in gar keinem Zusammenhang mit den Schwierigkeiten, deren Beseitigung durch die Schaffung einer einheitlichen Rechtsbasis für verschiedene Vorgänge des Transportgeschäftes angestrebt wurde. Deshalb ist aber auch die Sanirung der Mängel der Tarife nicht auf dem Wege der Vereinheitlichung zu ermöglichen.

Gab sich der schweizerische Entwurf betreffs der Tarifrage einem unerklärlichen Optimismus hin, so fiel er bezüglich der Lieferzeiten, welche, nebenbei gesagt, eigentlich auch nicht zur Rechtsbasis gehören, insofern ins gegentheilige Extrem, als behauptet wird, dass die den Privatinteressen der Eisenbahnkonzessionäre gebührende Schonung, eine einheitliche Feststellung dieser Fristen hindere. Aus diesem Grunde hatte sich auch der genannte Entwurf auf den Vorschlag, dass die Gesammtlieferfrist durch eine Zusammenrechnung aller Theillieferfristen bestimmt werde, die sich nach den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise Verbände für die am Transport betheiligten Einzelstrecken ergeben.

Dessenungeachtet ist die Frage der Lieferfristen doch nicht den einzelnen Verbänden überlassen worden, man hat sie vielmehr in den Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen durch die Festsetzung von Maximalfristen einheitlich geregelt. Ja, man ist noch weiter gegangen und hat die innerhalb eines Tages zurückzulegende Transportstrecke trotz des Einspruches des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (Denkschrift vom Jahre 1879, Seite 11) von 200 auf 250 km erhöht.

Kehren wir nun nach dieser Abschweifung zum eigentlichen Gegenstand unserer Betrachtung zurück und beginnen wir mit

Artikel 6, Punkt 1, Absätze 1 und 2,

welcher lautet:

„Jede internationale Sendung muss von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:"

(folgen die Punkte a bis k und hierauf)

„l) Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll."

„In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt."

Für keinen der zahlreichen und vielartigen Begriffe, deren Gesammtheit das Tarifwesen bildet, legen die Verfrachter so wenig Verständniss an den Tag, wie für die Bedeutung und Tragweite der Wegevorschreibung und der Beziehung derselben zur Frachtberechnung.

Selbst Fachschriftsteller, welche hervorragende Leistungen auf dem Gebiete des Tarifwesens aufzuweisen haben, lassen oft Aeusserungen fallen, welche, bei ihrer sonstigen Sachkenntniss, unerklärlich sind.

Sogar die österreichische Tarifenquete, welche 1882—1883 getagt, und in deren sehr lehrreichen Berichten viel äusserst interessantes Material enthalten ist, hat bei Formulirung der, bezüglich der Kartelle und Wegevorschreibungen gestellten Forderungen die tarifarischen Grundsätze nicht genügend berücksichtigt.

Nur so ist es erklärlich, wie man verlangen konnte, „dass bei Schliessung der Kartelle die auf Grund derselben zu vereinbarenden Gemeinschaftstarife stets nur auf Basis der kürzesten Route und der billigsten Einheitssätze konstruirt werden" und dass ferner „das Verbot der Routenvorschrift in derartigen Gemeinschaftstarifen nicht das leitende Prinzip bilde." (Oesterreichische Eisenbahntarifenquete 1882—1883, I. Theil, Seite 38.)

Wie dem auch sei, die oben angeführte Bestimmung des Artikels 6, Punkt 1, des Berner Uebereinkommens schreibt vor, dass der Frachtbrief die Angabe des einzuhaltenden Transportweges enthalte.

Die aufgeworfene Frage, ob dem Sinne dieser Bestimmung nach die Vorschreibung der Wegeleitung ein Recht (Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Jena 1894, Seite 62, und Eger, Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Berlin 1894, Seite 104) oder eine Pflicht (Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Berlin 1893, Seite 123) des Aufgebers sei, scheint ziemlich irrelevant zu sein — wenigstens insofern, als sich aus der Lösung derselben keinerlei praktische Folgerungen ergeben können.

Von eminent praktischer Bedeutung sind dagegen die weiteren Bestimmungen, dass in Ermangelung einer derartigen Angabe:

die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen hat, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint, und

dass für die Folgen dieser Wahl die Eisenbahn nur dann haftet, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Das Betriebsreglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, welches bis zur Einführung des Berner Uebereinkommens im Vereinsgebiete zur Anwendung kam, enthielt ebenfalls die Bestimmung (§ 50, Punkt 3, alin. 3), dass mangels der Angabe eines Transportweges die Eisenbahn den ihr im Interesse des Absenders am zweckmässigsten scheinenden Weg zu wählen habe.

Es besteht jedoch zwischen diesen Bestimmungen der Unterschied, dass nach dem Vereinsbetriebsreglement der Frachtführer für die entsprechende Wahl gar nicht oder nur im Falle der Arglist haftbar war, während nach dem Berner

Uebereinkommen die Haftpflicht der Eisenbahn auch im Falle „groben Verschuldens“ in Anspruch genommen wird.

Was mag nun die Verfasser des Berner Uebereinkommens bestimmt haben, anstatt die infolge der ausserordentlichen Entwickelung der direkten Tarifbeziehungen längst überholte Vorschrift des Betriebsreglements den geänderten Verhältnissen anzupassen, die Bestimmung durch das Hineintragen eines neuen unbestimmten Begriffes der „Haftung für grobes Verschulden“ zu kompliziren?

Versuchen wir uns durch Verfolgung der Genesis der Sache Klarheit zu verschaffen.

Der schweizerische Entwurf (Seite X der Protokolle der ersten Konferenz) schlug folgenden Wortlaut vor:

„. . . . . Beim Mangel derselben (d. i. der Angabe des einzuhaltenden Transportweges) soll der erste Frachtführer denjenigen Weg wählen, welcher ihm für den Absender am zweckmässigsten scheint.“

Der erwähnte § 50, Punkt 3, alin. 3, des früher gültigen Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnen lautete:

„. . . . . Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versandexpedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmässigsten erscheint.“

Aus Sinn und Wortlaut der Bestimmung des schweizerischen Entwurfes geht deutlich hervor, dass diese Vorschrift des Vereinsbetriebsreglements den Redaktoren des schweizerischen Entwurfes, wie so manche andere, als Vorbild gedient hatte. Es fragt sich jedoch, warum hat man — wenn man schon verbessernd vorgehen wollte — blos „die Versandexpedition“ durch den im vorliegenden Falle gleichbedeutenden „ersten Frachtführer“ ersetzt und unter Beibehaltung des nicht präzisen Begriffes „zweckmässigsten“ die präzisirende Bestimmung, dass die Wahl auf Gefahr des Absenders erfolgt, beseitigt?

Auf diese Weise blieb die Frage offen, ob die Eisenbahn für die von ihr vorgenommene Wahl eines Transportweges, welcher nicht der für den Absender „zweckmässigste“ ist, haftbar gemacht werden könne.

Der Gegenentwurf der deutschen Kommisarien stellte den ursprünglichen Sinn durch die Beifügung der Worte „die Wahl erfolgt auf Gefahr des Absenders“ wieder her.

Bei der Berathung in der zweiten Sitzung der ersten Konferenz (Seite 8 der Protokolle) wurde russischerseits, mit Zustimmung von Belgien, die Bestimmung vorgeschlagen, dass der Frachtbrief die Angabe des Transportweges zu enthalten habe, falls die Wahl desselben dem Absender bei gleichen Transportpreisen von einer Absendestation nach einer Empfangsstation überlassen bleibe.

Obwohl dieser Vorschlag keine Vorschrift für den Fall des Nichtbestehens direkter Tarifbeziehungen enthielt und ausserdem von einer bei den meisten Tarifverbänden unzutreffenden Voraussetzung ausging, hatte er doch den nicht zu unterschätzenden Vorzug, dass er dem Prinzipe Rechnung trug, dass die Anwendung direkter Tarife die Angabe des Transportweges durch den Aufgeber in der Regel ausschliesse.

Wie aus den Protokollen hervorgeht, fand bei der Verhandlung über diesen Punkt eine Erörterung statt über die Bedeutung des Begriffes „auf Gefahr des Versenders.“ Trotz der lakonischen Kürze der betreffenden Aufzeichnungen, sind sie hinreichend um zu beweisen, dass selbst im Schoosse der Konferenz diesbezüglich keine übereinstimmende Ansicht vorhanden war.

Schliesslich wurde die betreffende Bestimmung an die Redaktionskommission gewiesen, welche die Schlussworte „die Gefahr des Absenders“ durch die Fassung: „Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt“ ersetzte. Hiermit wurde die Ausschliessung der Verantwortlichkeit der Bahn für die von ihr vorzunehmende Wahl des Transportweges auf jene Fälle beschränkt, in welchen ihr kein grobes Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Fassen wir die Endpunkte der Aktion — von der Einbringung des Antrages bis zur endgültigen Feststellung des Wortlautes — zusammen, so ergibt sich, dass man die Frage der Haftung der Eisenbahn für die Wahl des Transportweges, anstatt sie, wie so manche andere und wie ursprünglich beabsichtigt, „offen zu lassen“, in dem Sinne entschied, dass zwar die Eisenbahn für haftpflichtig erklärt, die Haftung aber, wie oben erwähnt, auf solche Fälle beschränkte, in denen ihr ein grobes Versehen zur Last fällt.

Viel ist damit nicht erreicht worden, denn anstatt der Frage: „wer haftet?“ hat man nur zu fragen: „was ist bei der Wahl des Transportweges grobes Verschulden?“; beides kommt, wie aus den abweichenden, oft sogar sich scharf widersprechenden Ansichten hervorgeht, über diese Frage nahezu auf dasselbe heraus.

So behauptet Eger (Seite 105 und 106), dass die Eisenbahn als negotiorum gestor nur die gewöhnliche diligentia zu prästiren, d. h. denjenigen Transportweg zu wählen habe, welcher ihr ohne grobes Verschulden nach den zu Gebote stehenden Tarifmaterialien und nach eigenem Ermessen in dem Interesse des Versenders am zweckmässigsten erscheine; daher habe die Eisenbahn für eine (trotz diligentia) unrichtig getroffene Wahl und den daraus entstandenen Schaden (Mehrfracht oder Verspätung) nicht einzustehen.

Demgegenüber wird von anderer Seite davon ausgegangen, dass ein allgemein anerkannter Rechtsgrundsatz, wonach der negotiorum gestor für einfache culpa nicht hafte, überhaupt nicht bestehe, dass aber auch abgesehen hiervon von einem Rechtsverhältniss, wie es Eger konstruire, überhaupt nicht die Rede sein könne, „weil die Vornahme der Wahl durch die Eisenbahn bei mangelnder Angabe des Transportweges keine freiwillige, sondern eine obligatio ex lege sei.“ Zur Begründung dessen wird geltend gemacht, „dass die Bahn die Wahl nicht etwa nur vertretungsweise, weil der Versender die Route anzugeben vergessen habe, nach eigenem Ermessen im Interesse des Versenders und für dessen Rechnung und Gefahr vornehme, sondern deshalb, weil der Versender es vorgezogen habe, von der ihm gesetzlich zustehenden Freiheit Gebrauch zu machen und von der Routenangabe abzusehen. Das Verhältniss einer negotiorum gestio würde nur in dem Falle vorliegen, wenn der Absender zur Routenangabe verpflichtet wäre, derart, dass die Ausserachtlassung der Routenangabe zur Refüsirung des Gutes berechtige, die Eisenbahn aber, wenn der Absender seiner Verpflichtung nicht nachkäme, in seinem Interesse, um ihm etwa Weiterungen oder unnöthige Kosten zu ersparen, die Routenwahl selbst vornähme“ (M. Margulies, Die Bilanz der Berner Konvention über den internationalen Frachtverkehr, Wien 1895).

Noch weitgehender im Sinne der Beschränkung der Haftpflicht als Eger ist die Ansicht von E. Degels [Guide pratique du commerçant, de l'industriel. Gand 1897, Seite 123 *)] und Gerstner (Seite 123), die beide übereinstimmend die Behauptung aussprechen, dass es genüge, wenn die Eisenbahn in gutem Glauben handle. Der von Gerstner geäusserten Ansicht, „dass nicht unbedingt die Wahl der billigsten Route vorgeschrieben sei, weil man im internationalen Verkehr der Versandbahn nicht zumuthen könne, alle Tarife der nachfolgenden Bahnen zu kennen“, wird in der erwähnten Schrift („Die Bilanz der Berner Konvention usw.“, Seite 30), die Behauptung entgegengestellt, dass — wenn jemandem zugemuthet werden könne, die Kenntniss der Tarife zu besitzen — dies nur die Eisenbahn sein könne und nicht der Kaufmann und dass deshalb die eventuelle Unkenntniss der Tarife die Eisenbahn nicht vor den rechtlichen Konsequenzen schützen dürfe.

Zu dieser Ansicht bekennen sich selbstverständlich sämmtliche Frachtgeber. Diese haben hieraus auch die Folgerung abgeleitet, dass die Nichtdurchführung der mit der Wahl des Transportweges verbundenen günstigsten Tarifkombination im

*) Il suffit, qu'il soit établi, qu'il (le chemin de fer) a agi de bonne foi en fixant son choix, pour que sa responsabilité soit dégagée.

Sinne des Internationalen Uebereinkommens ein grobes Verschulden sei.

Die mit den thatsächlichen Verhältnissen vertrauten Tarifmänner bekämpfen obige Voraussetzung, ohne jedoch, wenigstens ihrer Mehrzahl nach, zu einer absolut entgegengesetzten Konklusion zu kommen.

Mit Bezug auf diese, durch die Dehnbarkeit der Begriffe „grobes Verschulden" und „der der Eisenbahn für den Absender am zweckmässigsten scheinende Weg" entstandene Verschiedenheit der Auffassungen wirft Gasca (Il codice ferroviario, Volume III, Seite 73) die Frage auf, wer bestimmen könne, ob eine Wahl im guten Glauben, irrthümlich oder arglistiger Weise vorgenommen sei? (Chi puo dire che la scelta della ferrovia sia stata detata da un apprezzamento di buona fede, quand' anche errato, o da malizia?)

Haftet die Eisenbahn, fragt er weiter, wenn sie bei einer Sendung frischer Früchte zwischen einem kürzeren, aber theureren und einem längeren, aber weniger kostspieligen Weg den letzteren wählt und infolge der längeren Transportdauer die Früchte verderben? Kann ihr ein Verschulden vorgeworfen werden und ist dieses ein grobes?

Kann im entgegengesetzten Fall nicht der Verfrachter der Eisenbahn, welcher vorausgesetzt hatte, dass er eine rasche Beförderung einer Spesenersparniss vorziehe, den Vorwurf machen, dass sie den kostspieligeren Weg nur deshalb gewählt, um eine höhere Einnahme zu erzielen und daher ein grobes Verschulden begangen habe?

So ziemlich dasselbe hat auch bereits vor vielen Jahren die Handelskammer von Halberstadt mit den Worten ausgeführt:

„Das Interesse des Absenders könne aber ein sehr verschiedenes sein und sei der Versandexpedition nur in den seltensten Fällen bekannt." (Deutsches Handelsblatt 1877 Seite 37, angeführt im „Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns." Weiden 1880, von C. Ruckdeschel, Seite 63.)

Unzutreffend ist jedoch die Annahme der genannten Kammer, dass die Versandexpedition auf Grund der Tarife den billigsten Weg kennen müsse.

Daraus könnte man die Folgerung ableiten, dass die Nichtwahl des billigsten Weges ein grobes Verschulden sei; das ist aber, wie jeder Fachmann weiss, aus dem Grunde nicht der Fall, weil die Aufgabestation nicht immer in der Lage ist, den billigsten Weg zu kennen.

Was man nicht kennen kann, ist man auch nicht verpflichtet zu wissen.

Der genannte italienische Rechtsgelehrte ist übrigens sogar der Ansicht, dass auf Grund der betreffenden Bestimmung die Eisenbahn für sämmtliche Nachtheile, welche dem Aufgeber durch die Leitung des Gutes auf den von ihr gewählten Transportweg erwachsen, nicht aufzukommen hat [Seite 74 *)].

Eger ist entgegengesetzter Meinung (Seite 106) obwohl auch er zugibt, dass die Worte „Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur . . ." zur Ansicht verleiten könnten, es sei im Falle mangelnder Angabe des Transportweges und Wahl desselben durch die Annahmebahn der Frachtführer von jeder Haftpflicht frei, falls er bei der Wahl grobes Verschulden vermieden habe.

Die obige Folgerung Gasca's widerspricht jedoch seiner persönlichen Anschauung von Billigkeit, Rechtlichkeit und Recht, denn er gibt zu, dass es nicht zu entschuldigen sei, wenn ein Transportweg gewählt wurde, der, wie die Eisenbahn wusste oder wissen musste, weniger zweckentsprechend oder sogar gefahrbringend ist.

Auch der französische Kassationshof hat sich zu verschiedenen Malen mit der Frage beschäftigt und sie stets in der Weise entschieden, dass die Transportgeber nicht berechtigt seien, zu verlangen, dass die Eisenbahn jenen Transportweg wähle, auf welchem sich die billigste Fracht ergibt. (Alfred Picard „Traité des chemins de fer." Tome quatrième. Seite 357.)

Während der Verhandlungen, welche im Laufe der im Jahre 1894 vom österreichischen Handelsministerium veranstalteten Enquete stattgefunden haben, wurde hervorgehoben (Seite 10 der Niederschrift), dass „eine allgemein zu haltende Definition des groben Verschuldens nicht möglich sei."

In dem ausgezeichneten Referate des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft an die Handels- und Gewerbekammer für Oesterreich unter der Enns (1894) wird der Begriff „grobes Verschulden" als „vag" und der Ausdruck selbst als „ein so rüder" bezeichnet, dass um den „Richter nicht durch die Härte des nahezu an die Injurie streifenden Ausdruckes unangenehm zu berühren" — die Klageberechtigten ihn meiden würden und infolgedessen die fehlende Bahn straflos ausgehen würde (Seite 10).

Erwähnen wir noch — last not least — folgende aus der unmittelbaren Wahrnehmung geschöpften Aeusserungen G. Neumann's: „Hier muss beachtet werden, dass dem verfrachtenden Publikum zwei geradezu unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen, seine Rechte aus der Haftpflicht der Bahnen wegen unrichtiger Wahl des Transportweges geltend zu machen. Das erste Hinderniss ist, dass ein grobes Verschulden im Sinne unseres Gesetzes mit Rücksicht auf die Schwierigkeit einer solchen Wahl in den wenigsten Fällen vorkommen kann. das zweite Hinderniss bildet aber die Beweislast, Es obliegt nämlich der Partei der Beweis des groben Verschuldens der Bahn. Wenn nun die gewählte Route nicht so eklatant ungünstig und die Wahl der Routen eine so beschränkte ist, dass sich hieraus das grobe Verschulden unzweifelhaft ergibt, so wird bei einer nicht derartig in die Augen springenden Sachlage ein Beweis schon deshalb nahezu unmöglich, weil die Parteien von den Vorgängen und den Verhältnissen bei den Bahnen nichts wissen. Es entspricht daher nicht der Billigkeit, dass die Haftungspflicht für die Wahl der Route so sehr eingeschränkt ist." („Allgemeiner Tarifanzeiger" Nr. 8, Wien 16. April 1896.)

Die Verschiedenheit der Auslegung, welche die Absätze 1 und 2 des Punktes 1 zulassen, hat, wie es bei jeder fehlenden Rechtssicherheit unvermeidlich ist, zahlreiche Streit-, Rechts- und sonstige auf die Anwendung der Tarife Bezug habende Fragen gezeitigt, und sich auch praktisch durch eine nicht unbedeutende Vermehrung der ohnehin bereits stattlichen Anzahl von „Frachterstattungsanträgen" geäussert. Zum Ueberfluss ist nebenbei noch die weitere, prinzipielle Frage aufgeworfen worden, ob es zulässig sei, im Verordnungswege, das ist in der Form von Zusatzbestimmungen zum Berner Uebereinkommen zu dekretiren, dass direkte Tarife nur dann zur Anwendung gelangen, wenn der Aufgeber keinen Transportweg vorschreibt.

Auch diese Frage ist grundverschieden beantwortet worden.

So manche Theoretiker und sogar auch gewisse Eisenbahnverwaltungen sind der Ansicht, dass das Instradirungsrecht der Aufgeber ein absolutes sei, welches ihnen nicht beeinträchtigt werden könne, und dass daher Tarifvorschriften, welche die Ausübung dieses Rechtes verbieten oder sonstwie beschränken, schon deshalb als null und nichtig zu betrachten seien, weil es unzulässig sei, ein gesetzliches Recht durch behördliche Verfügungen aufzuheben, und auf diese Weise „den Geist und Charakter der Konvention zu verunstalten und zu entfremden."

Im direkten Gegensatze zu dieser Anschauung enthalten die Tarife für die Verbände zwischen Rumänien einerseits, Deutschland und Oesterreich-Ungarn andererseits die Vorschrift, dass deren Anwendung nur bei vollständiger Verzichtleistung auf die Ausübung des Instradirungsrechtes seitens der Aufgeber platzzugreifen habe.

Diese Bestimmung geht von der Voraussetzung aus, dass die den direkten Tarifen zu Grunde gelegte und durch die Instradirungsvorschriften zum Ausdruck gebrachte Verkehrstheilungsvereinbarung nicht durch Wegevorschreibungen der

*) Per consequeza, se essa scelga una via meno adatta, piu pericolosa, per cui ne succeda danno alla merce, non ne sara tuttavia responsabile.

Aufgeber alterirt werden dürfe, und dass daher die bedingte Anwendung dieser Tarife, d. i. die Beschränkung der in denselben enthaltenen Wohlthat auf jene Sendungen, deren Aufgeber das Instradirungsrecht nicht ausüben, keinesfalls als eine Verkürzung dieses Rechtes selbst angesehen werden könne.

In den Tarifen anderer Verkehre ist eine Vorschrift enthalten, welche die Anwendung der direkten Tarife auf diejenigen Sendungen beschränkt, in deren Frachtbriefen ein Transportweg vorgeschrieben ist, welcher für die betreffende Stationsverbindung zu irgend einer Zeit zur Transportbedienung überhaupt zugelassen ist, und zwar „gleichviel ob letzteres zur Zeit der Abfertigung der Fall ist oder nicht."

Die Bestimmung, welcher der Vortheil nachgerühmt wird, den Mittelweg zwischen beiden obigen sich entschieden gegenüberstehenden Anschauungen einzunehmen, trägt weder den Skrupeln der Anhänger des starren Wortlautes des Berner Uebereinkommens noch dem Prinzipe der strengen Durchführung der Verkehrstheilung genügend Rechnung. Obwohl sie also es weder diesen noch jenen recht macht, ist sie doch in einer grösseren Anzahl von Verbänden acceptirt worden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Bahnhofsbauten in Dresden.

Anlässlich der für den 16. d. Mts. festgesetzten Inbetriebnahme des Personenhauptbahnhofs in Dresden-A., mit welcher die Bahnhofsbauten in Dresden links der Elbe — abgesehen von wenigen noch auszuführenden Arbeiten untergeordneter Bedeutung — zum Abschluss kommen, dürfte es zeitgemäss sein, einen kurzen Rückblick auf die Entwickelung und den Gang der in Frage kommenden Entwurfs- und Bauarbeiten zu werfen und dabei derjenigen Personen zu gedenken, welche bei diesen grossartigen Arbeiten im wesentlichen thätig waren bezw. es noch sind.

Trotzdem das dringende Bedürfniss zur Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsverhältnisse schon lange vorher anerkannt worden war und man schon seit Jahren Entwürfe für dieselbe ausgearbeitet hatte, fasste doch erst der verstorbene Finanzminister von Könneritz den Entschluss, mit dem Umbau der Bahnhofsanlagen in Dresden vorzugehen, und zwar nachdem im Jahre 1888 die in Sachsen gelegene Theilstrecke Dresden-Elsterwerda der Berlin-Dresdener Eisenbahn käuflich in den Besitz des sächsischen Staatsfiskus übergegangen war. Unter der Oberleitung des königlichen Finanzministeriums, im besonderen des technischen Referenten desselben, Geheimen Raths Köpcke, wurde der im August v. J. leider zu früh verstorbene damalige Sektionsingenieur, spätere Finanzrath Klette mit der Bearbeitung genereller Pläne für die Umgestaltung der Bahnhofsverhältnisse in Dresden beauftragt; als Hilfsarbeiter wurden ihm die dermaligen Regierungsbaumeister Oehme, Voigt, Decker und Bley beigegeben. Die aus dieser Bearbeitung hervorgegangenen generellen Pläne wurden nebst einer mit 34 870 000 ℳ abschliessenden überschläglichen Kostenermittelung dem Landtage 1889/90 mittelst königlichen Dekrets vorgelegt. Die zweite Ständekammer nahm die Vorlage in ihrer Sitzung vom 11. März 1890 einstimmig an und bewilligte als erste Baurate 3 000 000 ℳ. Nachdem auch die erste Ständekammer ihr Einverständniss zu den generellen Planungen erklärt hatte, wurde seitens des königlichen Finanzministeriums die Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Leitung der speziellen Entwurfsbearbeitungen und der Bauausführungen beauftragt. In der Generaldirektion wurde zu diesem Zweck eine besondere Kommission eingesetzt, bestehend aus dem Generaldirektor, Geheimen Rath Hoffmann, als Vorsitzenden, und aus dem Geheimen Finanzrath v. d. Planitz als dessen Stellvertreter, sowie dem Finanzrath Dr. Kürsten (verstorben) und dem damaligen Finanzassessor, jetzigen Finanzrath Elterich als administrativen Mitgliedern und dem damaligen Finanzrath, jetzigen Oberfinanzrath Peters als technischem, zugleich mit der oberen Bauleitung beauftragtem Mitglied. Selbstverständlich hat auch nach dieser Uebertragung die Thätigkeit des Finanzministeriums fortgedauert, wobei, was die administrative Thätigkeit anlangt, neben dem verstorbenen Finanzminister v. Thümmel und dessen Nachfolger, dem jetzigen Finanzminister v. Watzdorf, der Ministerialdirektor Meusel und der Geheime Finanzrath Dr. Ritterstaedt die Vertretung der Entwürfe und der zu ihrer Durchführung nöthigen Geldforderungen in den Ständekammern übernahmen, letzterer aber ausserdem die Verhandlungen mit dem Stadtrath leitete. In technischer Beziehung haben die Referenten Geheimer Rath Köpcke und Geheimer Finanzrath Schulze und nach dem am 1. April 1897 erfolgten Uebertritt des letzteren in den Ruhestand dessen Nachfolger, Oberfinanzrath Poppe, fortdauernden Einfluss ausgeübt.

Am 1. April 1890 wurde in unmittelbarer Unterordnung unter die Generaldirektion bezw. unter die in derselben gebildete Kommission das technische Hauptbüreau für die Bahnhofsbauten in Dresden errichtet und als dessen Vorstand der mit der Bearbeitung der generellen Entwürfe bereits betraut gewesene Finanzrath Klette berufen; als Mitarbeiter erhielt derselbe die damaligen Regierungsbaumeister, jetzigen Bauinspektoren Oehme (am 1. Oktober 1894 zur Betriebstelegraphenoberinspektion übergetreten), Voigt (mit der Errichtung des Sektionsbüreaus III zu diesem übergetreten), Winter und Schönherr beigegeben, zu denen im Herbst desselben Jahres für die Bearbeitung der Hochbauentwürfe noch der Regierungsbaumeister, spätere Bauinspektor Weller trat (im Frühjahr 1894 verstorben). Dem technischen Hauptbüreau, dessen Vorstand die Funktion eines Oberbeamten erhielt, wurden als Centralstelle im wesentlichen die nachverzeichneten Dienstgeschäfte zugewiesen:

a) die Bearbeitung aller, die Gesammtdisposition behandelnden Planungen, insbesondere sämmtlicher speziellen Gleispläne, einschliesslich der Pläne für die Interimsanlagen,
b) die technische Behandlung der Einzelentwürfe in ihrer Beziehung zum Gesammtentwurf und
c) die Aufstellung der grösseren Einzelentwürfe selbst, insbesondere aber die Entwurfsbearbeitungen für die grösseren Hochbauten und die Eisenkonstruktionen aller Art (Brücken, Hallen usw.), einschliesslich der Beaufsichtigung der Ausführung der letzteren in den Werkstätten.

Ausserdem lag dem mehrgenannten Büreau auch die Bearbeitung der zum Abschluss der Verträge mit der Stadtgemeinde erforderlichen Unterlagen ob.

Der gesammte Baubereich wurde in fünf Bausektionen einschliesslich einer Sektion für die Ausführung der grösseren Hochbauten eingetheilt, denen die direkte Bauausführung und die Bearbeitung aller derselben zu Grunde zu legenden Kostenanschläge, sowie kleinerer Einzelentwürfe innerhalb der betreffenden Sektion zufiel. Diese Bausektionen wurden mit Rücksicht auf den feststehenden Gesammtbauplan und nach Maassgabe der Fertigstellung der betreffenden Entwürfe im technischen Hauptbüreau wie folgt gebildet und begrenzt bezw. nach Erledigung ihrer Aufgaben wieder aufgelöst:

Bausektion I, errichtet am 1. Januar 1891 für den Bau des Rangirbahnhofs in Dresden-Friedrichstadt, der Verbindungskurven bei Naundorf und Zitzschewig, des zweiten Gleises zwischen Niederwartha und Naundorf einschliesslich der Elbbrücke, des Verkehrs- und Winterhafens in Ostrage-

hege, sowie der Verbindungsbahn in Dresden-Altstadt von der Freibergerstrasse bis zur Elbbrücke einschliesslich des Bahnhofs „Wettinerstrasse“. Sektionsvorstand: Bauinspektor Toller (bis 1. Januar 1896, jetzt in Altenburg); Mitarbeiter: die damaligen Regierungsbaumeister, jetzigen Bauinspektoren Fritzsche (jetzt in Chemnitz), Bahse (jetzt in Burgstädt), Müller (vom 1. Januar 1896 bis Ende Februar 1897 Sektionsvorstand) und die Regierungsbaumeister Häuser, Schindler und Mirus. Aufgelöst am 25. September 1897.

Bausektion II, errichtet am 1. Januar 1892 für den Bau des Personenhauptbahnhofs von der Unterführung der Residenzstrasse bis zur Falkenbrücke ausschliesslich des eigentlichen Empfangsgebäudes und des Gebäudes für die Generaldirektion an der Wienerstrasse und des Verwaltungsgebäudes für obere Dienststellen an der Strehlenerstrasse. Sektionsvorstand: Bauinspektor Wolf; Mitarbeiter: die damaligen Regierungsbaumeister, jetzigen Bauinspektoren Pietzsch (jetzt in Königsbrück) und Müller (später zur Sektion I versetzt und im März 1897 aus dem sächsischen Staatsdienst ausgeschieden), ferner der Regierungsbaumeister Krah.

Bausektion III, errichtet am 1. April 1892 für den Bau des Abstellbahnhofs in Dresden-Altstadt von der Falkenbrücke bis zum Reisewitzer Uebergang in Plauen mit dem anschliessenden Theil der Verbindungsbahn bis zur Freibergerstrasse, sowie des Werkstättenbahnhofs in Dresden-Friedrichstadt. Sektionsvorstand: Bauinspektor Menzner (jetzt in Leipzig); Mitarbeiter: die damaligen Regierungsbaumeister, jetzigen Bauinspektoren Peter (jetzt in Scheibenberg) und Voigt (jetzt in Niederschlema). Aufgelöst am 1. April 1896. Soweit bei dieser Bausektion noch Arbeiten von untergeordneter Bedeutung nach dem Zeitpunkte der Auflösung zu erledigen waren, wurden dieselben der Sektion II mit überwiesen.

Hochbausektion, errichtet am 1. April 1892 für den Bau der unter Bausektion II erwähnten sowie einer Anzahl weiterer Hochbauten in Dresden-Altstadt, Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt. Sektionsvorstand: Bauinspektor Rüden; Mitarbeiter: Regierungsbaumeister Mirus (später zur Bausektion I versetzt).

Bausektion IV, errichtet am 1. September 1893 für die sämmtlichen Bauausführungen in Dresden-Neustadt und der viergleisigen Elbbrücke, einschliesslich des Entwurfs der letzteren, ausschliesslich der grösseren Hochbauten. Sektionsvorstand: Bauinspektor Krüger; Mitarbeiter: Regierungsbaumeister Schurig und Nier.

Ausser den vorstehend genannten wissenschaftlich gebildeten technischen Beamten sind sowohl beim technischen Hauptbüreau als auch bei den einzelnen Sektionsbüreaus noch eine Anzahl Regierungsbauführer und akademisch gebildeter Ingenieure und Architekten thätig gewesen. Von den letzteren seien nur die Architekten Lippold (verstorben) und Engert hervorgehoben, welchen nach dem Tode des Bauinspektors Weller die Bearbeitung der Hochbauentwürfe im technischen Hauptbüreau oblag.

Zur Zeit bestehen nur noch die Bausektionen II und IV und die Hochbausektion. Nach Vollendung des Personenhauptbahnhofs wird voraussichtlich auch die Bausektion II Ende dieses Jahres aufgelöst, so dass dann nur noch die Hochbausektion und die Bausektion IV für die Bauausführungen in Dresden-Neustadt weiter bestehen werden.

Auf die Reihenfolge, die Inangriffnahme und Vollendung der einzelnen Bauarbeiten soll hier nicht näher eingegangen werden; es wird genügen zu erwähnen, dass mit der Inbetriebnahme des Rangirbahnhofs in Dresden-Friedrichstadt (am 1. Mai 1894), der Südhalle des Personenhauptbahnhofs (interimistisch) sowie eines Theils des Abstellbahnhofs (am 18. Juni 1895), des Verkehrs- und Winterhafens (am 1. November 1895), des Werkstättenbahnhofs (am 2. Dezember 1895), des Bahnhofs „Wettinerstrasse“ (am 1. Oktober 1897) und des Personenhauptbahnhofs in seinem ganzen Umfange (am 16. April d. J.) die Marksteine für die Entwickelung der Bahnhofsbauten in Dresden-Altstadt bezeichnet sind. Es verdient an dieser Stelle der Umstand besonders hervorgehoben zu werden, dass mit dem vorskizzirten Verlaufe der Bauarbeiten das zu Beginn derselben im technischen Hauptbüreau aufgestellte allgemeine Bauprogramm dank der zielbewussten, durch den technischen Referenten der Generaldirektion, Oberfinanzrath Peters, ausgeübten Bauoberleitung allenthalben eingehalten worden ist.

Wie bereits erwähnt, wurden neben den sonstigen Entwürfen auch die grösseren Hochbauentwürfe (Generaldirektionsgebäude, Verwaltungsgebäude an der Strehlenerstrasse, Stationsgebäude des Bahnhofs „Wettinerstrasse“ und der Haltestelle Friedrichstadt, Elektrizitätswerk, Stationsgebäude für Dresden-Neustadt usw.) im technischen Hauptbüreau bearbeitet. Nur für das Empfangsgebäude des Personenhauptbahnhofs ist zur Erlangung von Entwurfsskizzen unterm 16. Mai 1892 bekanntlich eine Preisbewerbung unter den Architekten des Deutschen Reiches ausgeschrieben worden, aus welcher die Architekturfirmen Arwed Rossbach in Leipzig und Giese & Weidner in Dresden mit je einem ersten Preise als Sieger hervorgingen. Der Ausführung wurden die Entwurfsskizzen der zuletzt genannten Firma zu Grunde gelegt, welche auch bei der durch das technische Hauptbüreau bewirkten Bearbeitung der Ausführungszeichnungen mitzuwirken hatte. Seit Oktober 1895 wurde der Baurath Weidner allein als künstlerischer Beirath bei Herstellung der Ausführungszeichnungen bestellt.

Wenn man heute bewundernd vor den in dem verhältnissmässig kurzen Zeitraum von acht Jahren entstandenen gewaltigen Schöpfungen der Dresdener Bahnhofsbauten steht, so kann man es nicht thun, ohne in stiller Wehmuth des Mannes zu gedenken, dessen Name mit dem Werden und Wachsen der Dresdener Bahnhofsbauten so eng verbunden ist und dem es ein herbes Schicksal nicht vergönnte, den Lohn für seine rastlose und aufreibende Thätigkeit in der Vollendung derselben zu sehen, des im August v. J. aus dem Leben geschiedenen Bauraths, späteren Finanzraths Klette. In seiner Eigenschaft als Vorstand des technischen Hauptbüreaus hat Klette einen Nachfolger nicht erhalten; die Geschäfte dieses Büreaus werden seit seinem im Frühjahr 1896 erfolgten Ausscheiden aus dem Dienst durch die Bauinspektoren Winter und Schönherr stellvertretungsweise weiter geführt.

Wenn in den nächsten Tagen mit der Vollendung des Personenhauptbahnhofs die letzte Hand an die Bahnhofsbauten in Dresden-Altstadt gelegt wird, können alle bei denselben betheiligt Gewesenen mit gerechtem Stolze auf die Früchte ihrer Arbeit zurückblicken; insbesondere würde es denselben eine hohe Befriedigung gewähren, wenn sie dabei in dem Bericht der Finanzdeputation B der zweiten Ständekammer vom 3. März d. J. über Titel 21 des ausserordentlichen Staatshaushaltsetats für die Finanzperiode 1898/99, Umbau der Bahnhöfe in Dresden betreffend, das Geleistete mit den Worten anerkannt fänden:

> „In wenigen Wochen soll der Centralbahnhof, welcher an Stelle des alten böhmischen Bahnhofs errichtet worden ist, dem Betrieb übergeben werden. Wir möchten glauben, dass es nicht nur gestattet, sondern auch am Platz ist, im Hinblick darauf davon zu reden, dass mit diesen in Dresden erfolgten Eisenbahnbauten, deren Ausführung der königlichen Generaldirektion anvertraut war, die sächsischen Staatseisenbahnen einen der grössten Triumphe technischen Könnens zu feiern im Begriff stehen.
>
> In der That haben wir einen ganz ungeheuren Entwickelungsgang vor uns. Wie viel Geistesarbeit und planvolles Schaffen ist seit der Geburt des ersten Gedankens geleistet worden! Wer einen Einblick in den Fortschritt

dieser Umbauten und Neubauten gehabt hat, der muss überwältigt erkennen, dass er vor einem grossen Maass von Genialität, Vorbedachtsamkeit und harter, zielbewusster, verantwortungsreicher Arbeit steht. Wir können und wollen die Namen derer nicht alle nennen, welche sich um diesen Bau die höchsten Verdienste erworben haben. Wir können nur ihrer und der Arbeiter, welche unter ihrer Leitung die mühevollen Arbeiten ausgeführt, in aufrichtiger Dankbarkeit gedenken und aussprechen, dass wir ein warmes Gefühl für ihre Leistungen haben.“ —r.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Eisenbahnstation Oberdorf b. Biessh. (Endpunkt der Nebenbahn Biessenhofen-Oberdorf b. B.) wird künftig die Bezeichnung Markt-Oberdorf führen.

Niederländische Centraleisenbahngesellschaft. Vom 1. Mai d. J. ab führt die an der Strecke Utrecht-Amersfoort gelegene Station Soest-Soesterberg die Bezeichnung Soesterberg.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1009 vom 2. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 1023 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung der Bestimmungen in § 5 Absatz 2 des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. 1056 vom 4. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Freiexemplare der Zeitung des Vereins (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 1090 vom 9. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 13. April d. J.).

Nr. 1125 vom 5. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend das Protokoll über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck d. d. München, den 24. Februar 1898 (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 1128 vom 5. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruchstatistik (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. 1142 vom 7. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Nachrichten über die Thätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. 1163 vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Schaffung eines Uebereinkommens über die Leitung der Güter bei Verkehrsstörungen (abgesandt am 12. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn . .	12
in Stationen . .	11
Zusammenstösse auf freier Bahn .	—
in Stationen . .	7
sonstige Betriebsunfälle	138
zusammen	168

Die Betriebslänge betrug 40 199 km, an Zugkilometern wurden geleistet 26 773 340, so dass je ein Unfall auf 239 km Betriebslänge oder auf 159 389 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	4	14
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst . .	30	74
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	—
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	13	18
zusammen	47	106

— **Anderweite Abgrenzung der Verwaltungsbezirke verschiedener preussischer Eisenbahndirektionen.** Am 1. d. Mts. ist die bisher zum Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg gehörige Strecke Spandau-Dallgow-Döberitz in den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin übergegangen. Ferner scheiden aus bezw. treten mit dem Zeitpunkt der Betriebseröffnung über die Strecken:

a) Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen aus dem Bezirk Stettin in den Bezirk Berlin;
b) Landsberg a. W.-Landsberg a. W.-Brückenvorstadt aus dem Bezirk Posen in den Bezirk Bromberg;
c) Oldenburg i. H.-Heiligenhafen (für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft im Bau und demnächst im Betrieb) in den Direktionsbezirk Altona.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass alle **Eisenbahnwagen**, die in Zügen für den öffentlichen Verkehr Verwendung finden und voraussichtlich bis zum 1. April 1900 nicht zur Ausmusterung kommen, **mit Sicherheitskuppelungen** auszurüsten sind. Wagen, bei denen mit Rücksicht auf die Bauart des Untergestells Sicherheitskuppelungen sich nicht anbringen lassen, sollen ausgemustert werden, sofern sie nicht in Arbeitszügen verwendet werden können.

— **Neue Schlafwagen der preussischen Staatsbahnen.** Die bis zum Jahre 1896 von der preussischen Staatseisenbahnverwaltung beschafften Schlafwagen besitzen vier Halbabtheile (I. Klasse) sowie zwei und drei Vollabtheile (II. Klasse) mit je vier Sitzplätzen, welche in ebenso viele Schlafplätze umgewandelt werden können. Da aus wirthschaftlichen Gründen eine möglichst gute Ausnutzung der vorhandenen Schlafwagen geboten und der Andrang zu denselben auf den meisten Strecken ein ziemlich grosser ist, so sind diese Wagen in der Regel vollständig besetzt. Wenngleich nun selbst bei Besetzung aller Plätze die Schlaflager immer noch bequemer sind als beispielsweise die in den gewöhnlichen Schlafwagen der vielgerühmten Pullmanzüge Nordamerikas, wo eine grössere Anzahl von Personen in einem grossen Raume eng zusammen schlafen muss, oder in manchen russischen Wagen, bei denen in einem Abtheil gewöhnlicher Grösse häufig sechs Personen auf drei Lagern übereinander untergebracht sind, so muss doch der Wunsch der Reisenden, wenigstens bei Nacht allein oder mit möglichst wenig Gefährten in einem Raum zusammen zu sein, als berechtigt anerkannt werden. Ein Nachtheil der älteren Schlafwagen liegt ferner in der zu geringen Anzahl von Wascheinrichtungen, welche ausserdem zu der Zeit, in welcher sie am meisten benutzt werden, nämlich des Morgens nach Beendigung der Schlafenszeit, häufig erst nach langem Warten zugänglich sind. In anerkennenswerther Berücksichtigung dieser Mängel lässt die preussische Eisenbahnverwaltung — wie der „Berl. Act.“ meldet — ihre Schlafwagen neuerdings nur mit Halbabtheilen versehen, von denen jedes eine Waschgelegenheit enthält. Ausser einem grösseren Abort mit Waschtisch für Damen, einem solchen für Herren und einem Abtheil für den Wärter sind zehn Halbabtheile vorhanden, welche einzeln oder paarweise benutzt werden können. Zu diesem Zweck sind je zwei Abtheile mit einer Verbindungsthür versehen; ausserdem besitzen zwei, gewönlich für Reisende I. Klasse bestimmte Abtheilpaare je eine bewegliche Zwischenwand, welche zusammen- und vor die eine Seitengangschiebethür gelegt werden kann. Zwischen je zwei benachbarte Abtheile ist ein Waschschrank eingebaut, welcher in jedem Abtheil eine Tischplatte, ein umlegbares Waschbecken aus Nickelblech, darüber eine Abtheilung mit Kanne und Gläsern für Wasch- und Trinkwasser und einen Spiegel, darunter einen Behälter mit einem Nachtgeschirr enthält. Letzteres ist derartig aufgestellt, dass es beim Hochklappen des Waschbeckens durch das abfliessende verbrauchte Waschwasser gespült wird. Der in jedem Abtheil befindliche Sitz hat eine drehbar an der Wand befestigte Rückenlehne, welche bei der II. Klasse in eine waagerechte, bei der I. Klasse in eine schräge Stellung nach oben gebracht werden kann. Beim Aufklappen dieser Lehne verschiebt sich gleichzeitig der Drehpunkt etwas nach oben, wodurch der Raum zwischen den beiden Lagern vergrössert wird. In hochgestellter Lage werden die Rückenlehnen durch zwei in die Längswände eingreifende Schubriegel und ausserdem durch zwei an einer Metallstange

im Oberlichtaufbau befestigte Lederriemen gehalten. In der I. Klasse entsteht hierdurch ein unteres, in der II. Klasse ein unteres und ein oberes Schlaflager. Dieselben können durch Vorhänge von einander abgeschlossen werden. Die Beleuchtung der Wagen erfolgt durch Fettgas, die Lüftung durch Schieber im Oberlicht und mit den Laternen verbundene Sauger. Die Wagen zeichnen sich durch einen sanften und geräuschlosen Gang aus. Das Gewicht des leeren Wagens beträgt 36 400 kg.

— **Eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen.** Im Sommerhalbjahr 1898 werden in den Räumen der Universität Berlin Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere Tarifwesen, Dienstags und Freitags, sowie über den Betrieb der Eisenbahnen Mittwochs und Sonnabends von 8—9½ Uhr Vormittags — beginnend gegen Ende April — abgehalten werden. In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf Elektrotechnik, in Köln auf Eisenbahnrecht, insbesondere Eisenbahnverwaltungslehre, sowie auf Eisenbahnbetriebslehre.

— Nachdem die angestellten Ermittelungen ergeben haben, dass die Ende 1897 neu zusammengestellten und zum Theil erweiterten **Vorschriften, betreffend die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes der im äusseren Betriebsdienst beschäftigten Eisenbahnbediensteten,** in dem Umfang der früheren Fassung bei einzelnen Privateisenbahnen noch nicht völlig durchgeführt sind, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, dass die noch bestehenden Abweichungen von den Vorschriften, soweit diese in die neue Fassung übernommen sind, bis zum Schluss dieses Jahres beseitigt werden.

— Das Komitee für die Bahnverbindung **Sprottau-Grünberg i. Schl.** hat endgültig beschlossen, die Linie als normalspurige Kleinbahn, welche die Kreise Sprottau, Sagan, Freystadt und Grünberg durchschneiden soll, zu bauen. Mit den Vorarbeiten wird alsbald begonnen werden.

— Am 7. d. Mts. wurde seitens der königlich bayerischen Staatsregierung das Postulat für **Verlegung des Nürnberger Rangirbahnhofs und Erweiterung des Centralbahnhofs** der Abgeordnetenkammer in Vorlage gebracht, woraus wir in Kürze nachstehendes entnehmen:

Der neue Rangirbahnhof wird nach dem von München der grösste Bayerns werden, und zwar wegen Einmündung von sieben der wichtigsten Bahnlinien, als auch wegen seiner centralen Lage in der Mitte Bayerns sowie auch mit Rücksicht auf die Bedeutung Nürnbergs als der grössten Industrie- und Handelsstadt Bayerns. Er wird eine reine Ablaufanlage mit ununterbrochenem Gefälle erhalten, ein System, welches an dem seit einigen Jahren in Betrieb stehenden Centralrangirbahnhofe Dresdens in ähnlicher Weise durchgeführt ist und sich dort vollkommen bewährt hat. Auf der Südseite desselben wird eine Betriebswerkstätte für Hinterstellung von 50 Lokomotiven, für Wagenrevisionen und Reparaturen erbaut, ausserdem erhält derselbe an Verwaltungsgebäuden je ein Dienstgebäude am Einfahrts- und Ausfahrtsbahnhof, eine Restauration für das Personal sowie Wohngebäude für etwa 16 Beamte und 61 Bedienstete. Die gesammte Anlage erhält elektrische Weichen- und Signalbedienung und sollen sämmtliche Weichen und Signale von einer Reihe von Stellwerken aus durch besondere Elektromotoren getrieben werden.

Der neue Centralbahnhof wird im ganzen 13 Bahnsteiggleise erhalten mit Raum zu noch zwei weiteren, falls sich später das Bedürfniss hierzu ergeben sollte. Um zu ermöglichen, dass gleichzeitig die Züge der doppelbahnmässig zu betreibenden sechs Bahnlinien ungehindert ein- und ausfahren können, sind eine Anzahl von Gleisüberführungen, ähnlich wie in München, geplant.

Endlich ist auch die Erbauung eines vollständig neuen Aufnahmegebäudes für den Personenverkehr an Stelle des gegenwärtigen Hauptgebäudes beantragt, demzufolge zunächst ein provisorisches Abfertigungsgebäude errichtet werden muss. Das neue Aufnahmegebäude erhält im Untergeschosse die Centralheizung, eine Gepäcklagerhalle, die Restaurationsküche und Keller sowie die Tunnelgänge; das Erdgeschoss erhält in der Mitte unmittelbar nach dem Haupteingang eine Vorhalle, an welche sich die Schalterhallen und die Gepäckannahme- und Abgaberäume rechts und links anschliessen, nebst den Wartesälen und Restaurationsräumen, während das Obergeschoss theilweise zu Dienstwohnungen wird eingerichtet werden. Es ist beabsichtigt, das Hauptgebäude, dessen überbaute Fläche ungefähr dreimal so gross gedacht ist, als die des jetzigen, ganz in Hausteinen auszuführen. Für allerhöchste Herrschaften wird östlich des neuen Hauptgebäudes ein eigenes, entsprechend ausgestattetes Gebäude zur Ausführung gelangen.

Was schliesslich die Kosten anbelangt, so beziffern sich dieselben für sämmtliche hier bezeichneten Bauausführungen zusammengenommen auf ungefähr 30 000 000 ℳ.

— Im **Vorortverkehr München-Pasing** soll nach Münchener Zeitungen nun doch der elektrische Betrieb eingeführt werden und zwar versuchsweise, obwohl die Vorerhebungen ergeben haben, dass der Dampfbetrieb unter allen Umständen billiger ist.

— Dem soeben erschienenen **Jahresbericht der pfälzischen Eisenbahnen** für 1897 ist folgendes zu entnehmen:

Die Betriebseinnahmen betrugen: Personentransporte 6 214 385 ℳ, Güter 15 280 603 ℳ, Kohlen 4 504 995 ℳ, sonstige Einnahmen 3 794 155 ℳ, zusammen 29 794 140 ℳ. Dagegen waren an Betriebsausgaben zu bestreiten: persönliche Ausgaben 8 678 418 ℳ, sachliche 9 337 774 ℳ, Verzinsung der Prioritäten 4 507 366 ℳ, Amortisation derselben 1 153 400 ℳ, Verzinsung des Aktienkapitals 2 068 718 ℳ, Konvertirungskosten (zweite erhöhte Rate) 419 778 ℳ. An Aktivrest aus dem Vorjahre waren 3 628 683 ℳ vorhanden. Der hiermit vorhandene Aktivrest des Betriebes für 1897 von 3 628 683 ℳ (3 812 077 ℳ im Vorjahre) soll wie folgt verwendet werden: Garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn 1 115 535 ℳ, Erstattung auf geleistete Staatszinszuschüsse 1 256 575 ℳ, Bezugsantheil des Staates 251 348 ℳ, Vertheilung einer Superdividende von 2 % (wie im Vorjahre) gleichheitlich nach dem Nennwerth sämmtlicher Aktien der vereinigten Gesellschaften 1 005 226 ℳ.

Das Ergebniss bleibt, wie sich aus dem vorstehenden ergibt, um 183 394 ℳ gegen das des Vorjahres zurück, nachdem die Betriebseinnahmen eine Steigerung von rund 2 007 000 ℳ und die Ausgaben eine solche von 1 854 000 ℳ erfuhren, ausserdem aber die Zins- und Amortisationsbeiträge nebst Konvertirungskosten 337 000 ℳ mehr erforderten. Die Mehreinnahme ist aus allen Einnahmekapiteln erzielt worden; so ist der Personenverkehr mit rund 450 000 ℳ, der Güterverkehr mit 1 027 000 ℳ, Kohlenverkehr 112 000 ℳ dabei betheiligt; die „anderen Quellen“ (Wagenmiethe, Regiesteinbrüche, veräussertes Altmaterial, Zinsen usw.) haben rund 418 000 ℳ geliefert. Von der Steigerung der Ausgaben entfallen 800 000 ℳ auf die Verstärkung des Oberbaues, 468 000 ℳ auf die Erhöhung der Arbeiterlöhne und der Rest auf Mehrkosten des Betriebs.

Im laufenden Jahre — 1898 — erhöhen sich die Zins- und Amortisationsbeträge der Prioritätsanlehen um 219 876 ℳ. An Konvertirungskosten bleibt nur ein Rest von 19 000 ℳ zu decken, nachdem anstatt der für 1897 vorgesehenen Quote von 300 000 ℳ infolge des guten Finanzerträgnisses der Betrag von 419 778 ℳ verausgabt wurde. Es wird daher gegen das Vorjahr im ganzen ein Minderbedarf für Verzinsung, Amortisation und Konvertirungskosten von rund 180 000 ℳ sich ergeben. Der Bericht nimmt an, dass im Jahre 1898 die eigentlichen Betriebsausgaben beim Personalstand die normalen Durchschnittserhöhungen, ausserdem aber eine weitere Mehrung für Arbeiterlöhne zeigen werden. Auch der Aufwand für sachliche Kosten dürfte infolge gesteigerter Preise für Kohlen, Schienen, Schwellen usw. etwas höher sein. Eine weitere Steigerung der durch den riesigen Verkehrsaufschwung der letzten sechs Monate erreichten hohen Umschlagsziffern sei schwerlich zu erwarten; ebenso wenig liegen aber auch Anzeichen für eine stärker fühlbar werdende rückläufige Bewegung in der nächsten Zeit nicht vor. Unerwähnt soll indessen nicht bleiben, dass die anderweitige Regelung der Verkehrsleitung, welche aus Anlass der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn von der preussischen Staatsbahnverwaltung zu gunsten der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft angeregt ist, für die pfälzischen Linien ebenso wie für andere süddeutsche Bahnverwaltungen Einnahmeausfälle zur Folge haben wird, deren Deckung nur bei weiterem Anwachsen des Güterverkehrs möglich wäre.

Der Bericht kommt zu dem Schlusse, dass, wenn auch die Wiedererreichung einer Superdividende von 2 % bei gleichzeitiger Ueberweisung von über 1½ Million Mark an den Staat kaum in Aussicht genommen werden kann, die wirthschaftliche und finanzielle Lage der pfälzischen Bahnen doch als durchaus befriedigend bezeichnet werden kann.

In den Aktiven der Bilanz finden sich an grösseren Posten: Bahnbaukonto der Ludwigsbahn 112 401 774 ℳ, Maximiliansbahn 32 204 077 ℳ, Nordbahnen 54 592 026 ℳ, disponible Mittel 6 495 023 ℳ, Materialien 1 430 987 ℳ. Unter den Passiven figuriren: Aktienkapital der Ludwigsbahn 110 016 134 ℳ, Maximiliansbahn 32 531 400 ℳ, Nordbahnen 56 065 485 ℳ, Kreditoren 3 310 461 ℳ (Hiervon 3 112 451 ℳ aus Verkehrsabrechnungen.) Die Staatszinszuschüsse von 15 192 067 ℳ, welche in die Passiva eingereiht sind, finden ihren Gegenposten in den Passivresten des Betriebs.

— Im Königreich **Sachsen** hat die Regierung einen Gesetzentwurf über die **Aufhebung der Kautionspflicht der Staatsdiener** fertiggestellt und den Kammern zur Genehmigung unterbreitet, die unzweifelhaft erfolgen wird.

— Das Projekt der Erbauung einer **Zahnradbahn auf den Belchen** im südlichen Schwarzwald hat — wie „Uhland's Wochenschrift" berichtet — jetzt greifbare Gestalt angenommen. Es sieht eine Vollbahn von dem Städtchen Staufen, das Bahnstation ist, bis Neumühl vor und von da eine schmalspurige Zahnradbahn auf den Belchen. Die Belchenbahn würde die erste derartige grössere Bergbahn in Deutschland sein. Der Belchen ist 1 415 m hoch; auf seiner Spitze befindet sich ein Hotel.

— Von **Thale** über Wernigerode nach **Blankenburg** will eine Berliner Firma eine **elektrische Eisenbahn** bauen, die ihre Kraft theilweise von einer in Thale anzulegenden Centrale erhalten soll. Die Unternehmer fordern keine Zuschüsse, dagegen die Benutzung der Strassen und Wege.

— Ab 15. April und einstweilen bis 31. Mai d. J. schliesst in Bozen an den 4.13 Nachmittags von Berlin und München her eintreffenden **Nord-Süd-(Brenner-)Expresszug** ein Zug nach Meran an mit Abgang in Bozen 4.29 und Ankunft in Meran 5.33 Nachmittags; — dann umgekehrt mit Abgang von Meran 12.10 und Ankunft in Bozen 1.18 Nachmittags, anschliessend an den in Bozen 1.42 Nachmittags nach Deutschland abgehenden Nord-Süd-Expresszug. Hierdurch reduzirt sich die seitherige Reisedauer zwischen Berlin und Meran von 23 auf etwa 18, die zwischen München und Meran von 9 auf etwa 7½ Stunden.

— **Fluss-Seedampferverkehr.** Als Se. Majestät der Kaiser im Mai 1891 zu Köln weilte, äusserte er die Hoffnung, bald englische Schiffe vor den Thoren Kölns liegen zu sehen. Diese Hoffnung des Kaisers auf die Entwickelung eines direkten Rhein-Seedampferverkehrs zwischen Köln und England ist inzwischen in Erfüllung gegangen. Im Jahre 1896 belief sich die Güterbeförderung in diesem Verkehr bereits auf 48 000 t. Wenn es gelingen sollte, die Fahrstrasse des Rheins von Köln abwärts bis auf 6,5 m zu vertiefen, was freilich eine theure Sache ist, so wird auch Köln zu den Seestädten gerechnet werden können. Inzwischen plant man von Paris aus die Entwickelung eines Fluss-Seedampferverkehrs und zwar auf der Seine zunächt bis Hamburg, später bis Petersburg. Nach einer Mittheilung des „Moniteur maritime" will eine Gesellschaft unter den Namen „Compagnie des Cargoboats" die Linie Paris-Hamburg mit 2 000 000 Frcs. Kapital ins Leben rufen. Vorerst sollen vier flachgehende Dampfer erbaut werden, welche auch die Seine befahren können. Als Anlaufhäfen unterwegs sind Rouen, Havre und Dünkirchen in Aussicht genommen worden. Die spätere Linie Paris-Petersburg soll ausserdem noch Antwerpen, Libau, Riga und Reval berühren. Wie erinnerlich, war man früher in sachverständigen Kreisen der Ansicht, dass ein Fluss-Seedampferverkehr in der Praxis auf grosse Schwierigkeiten stossen und nach keiner Hinsicht den Bedürfnissen entsprechen werde.

— In der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller erstattete am 4. d. Mts. der Generalsekretär Abg. Bueck Bericht über die **Lage der Eisenindustrie** und führte ihren Aufschwung im wesentlichen auf den einheimischen Bedarf zurück, insbesondere auf die erheblich vermehrten Bestellungen der Eisenbahnen. Eingehend behandelte er die Frage der Ermässigung der Tarife für Schiffbaueisen und trat für eine gleichmässige Tarifirung aller für den Schiffbau verwendeten Eisengattungen nach dem Spezialtarif II unter Zustimmung der Versammlung ein. Schliesslich besprach er auch die Verkehrsverhältnisse, beklagte es zwar, dass die Eisenbahnen im letzten Jahre zum Theil versagt hätten, verwies aber auf die jüngsten Verhandlungen des Abgeordnetenhauses, welche, wie er sagte, eine vollkommene Rechtfertigung der Leitung der preussischen Staatsbahnverwaltung ergeben haben.

— In München besteht unter dem Protektorate Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern ein **Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayerischen Hochlande.** Die Hauptaufgabe dieses Vereines besteht darin, an die im Centralbahnhofe aus allen Richtungen ankommenden und weiterreisenden Fremden Auskünfte der verschiedensten Art, wie: über Reiseangelegenheiten überhaupt, Unterkunft in Hotels und Pensionen, über Sommerfrischen, Luftkurorte usw. unentgeltlich, mündlich sowohl als schriftlich, in fremden Sprachen durch den sprachkundigen Vereinssekretär, zu ertheilen. In Anbetracht dieser für das reisende Publikum so äusserst angenehmen wie nicht minder die Interessen der Bahnbehörden fördernden Thätigkeit des Vereins hat die bayerische Staatsbahnverwaltung demselben im Centralbahnhofe, Wartesaal I. Klasse der Augsburger Route ein Büreau bereitwilligst und unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Ueber die Thätigkeit dieses Vereins entnehmen wir aus dem Jahresberichte für 1897 in Kürze noch, dass derselbe im abgelaufenen Jahre 4 971 mündliche und 445 schriftliche Auskünfte obenbezeichneter Art ertheilt hat, dank welcher sicherlich einer grossen Zahl von Reisenden eine Reihe von Unbequemlichkeiten, die oft nur zu sehr dazu angethan sind, die Reiselust zu trüben, erspart worden ist.

— **Personalnachrichten.** Der Oberbaurath Koch, bisher in Posen, ist an die königliche Eisenbahndirektion in Danzig und der Regierungsrath Polomski, bisher in Breslau, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr versetzt worden.

Dem seither aus dem Staatseisenbahndienst beurlaubten Eisenbahndirektor Rumschöttel in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt worden.

Das Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, Oberfinanzrath Peters, unter dessen Leitung der Umbau der Dresdener Bahnhofsbauten vor sich ging, ist zum Geheimen Baurath ernannt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen** im Monate Februar d. J. werden folgende amtliche Mittheilungen gegeben.

Es wurden im ganzen 6 959 572 Personen und 6 839 459 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 380 309 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 052 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 6 267 098 Personen und 6 607 229 t Güter, 17 977 590 fl. oder für das Kilometer 1 062 fl., daher ergibt sich für den Monat Februar eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,9 %. — In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 13 926 539 Personen und 14 347 691 t Güter, gegen 12 727 689 Personen und 13 862 069 t Güter im Jahre 1897 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1898 auf 38 225 027 fl., im Jahre 1897 auf 37 165 916 fl.

Da die durchschnittliche Gnsammtlänge der österreichischen Eisenbahnen Ende Februar d. J. 17 470 km, im gleichen Zeitpunkte des Vorjahres dagegen 16 900 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und den erwähnten Zeitabschnitt 1898 auf 2 188 fl. gegen 2 199 fl. im Vorjahre, d. i. um 11 fl. ungünstiger oder — auf das Jahr berechnet — für 1898 auf 13 128 fl. gegen 13 194 fl. im Jahre 1897, d. i. um 66 fl., mithin um 0,5 % ungünstiger.

Von den Hauptbahnen weisen folgende eine Erhöhung des kilometrischen Ertrages in den ersten zwei Monaten des Jahres 1898 gegenüber jenen im gleichen Zeitraume des Jahres 1897 auf und zwar: Kaschau-Oderberger Eisenbahn — österreichische Strecke — (11,7 %), Leoben-Vordernberger Eisenbahn (10,5 %), Eisenbahn Wien-Aspang (8,2 %), Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn (4,8 %), k. k. Staatsbahnen (4,6 %), Aussig-Teplitzer Eisenbahn — alte Linien — (3,7 %), Kaiser Ferdinands-Nordbahn — Hauptbahnnetz — (3,7 %), österreichische Nordwestbahn — garantirte Strecken — (3 %), Buschtêhrader Eisenbahn Linie lit. B (2,7 %), Ostrau-Friedlander Eisenbahn (2,2 %). — Abgenommen hat der kilometrische Ertrag bei der Südbahn — Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich — (0,3 %), österreichische Nordwestbahn — Ergänzungsnetz — (0,5 %), Südnorddeutsche Verbindungsbahn (0,5 %), Graz-Köflacher Eisenbahn (1,3 %), böhmische Nordbahn (4,4 %), österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft — österreichische Linien — (7,1 %), Buschtêhrader Eisenbahn Linie lit. A (7,9 %).

— Die **Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen** stellten sich im März d. J. im Vergleich zu dem gleichen Monate des Vorjahres, wie folgt:

	März 1898		seit Jahresbeginn	
	Gulden			
KaiserFerdinands-Nordbahn(Hauptbahnnetz)	3 041 381	(+149 401)	8 875 200	(+ 356 745)
Staatseisenbahngesellschaft	1 925 072	(− 73 321)	5 464 994	(− 343 341)
Oesterr. Nordwestbahn, garantirte Linie . .	814 096	(− 35 285)	2 230 504	(+ 6 550)
Elbethalbahn . . .	576 301	(+ 50 725)	1 466 953	(+ 45 973)
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . .	272 302	(− 4 143)	797 743	(− 7 226)
Südbahn	3 685 809	(−111 636)	9 985 057	(− 131 401)
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	603 094	(+ 44 706)	1 469 400	(+ 75 961)
Böhmische Nordbahn .	356 778	(+ 17 962)	983 817	(+ 5 165)

— Der **Stand der Eisenbahnbauten** in Oesterreich stellte sich Ende Februar d. J. wie folgt:

Den mit Schluss des Monates Januar im Bau verbliebenen 105,4 km Hauptbahnen sind durch den Baubeginn eines Baulooses

der Hauptbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt 3,5 km, durch die Fundirung der Pfeiler der Wislokbrücke der Hauptbahn Przeworsk-Rozwadów 0,2 km, zusammen 3,7 km Hauptbahnen zugewachsen. Den mit Schluss des Monates Januar im Bau verbliebenen 906,9 km Lokal- (Klein-) Bahnen sind durch den Baubeginn der restlichen Bauloose der Linie Czortkow-Zaleszczyki der ostgalizischen Lokalbahnen 27,5 km Lokalbahnen zugewachsen, wogegen durch die Bauvollendung der Strecke Spalenagasse-Purkyneplatz, der Prager elektrischen Ringbahn, deren Strecken Prag-Zizkov, königliche Weinberge seit Juli bezw. 17. September 1897 eröffnet sind, 1,9 km Kleinbahnen abgefallen sind. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Februar 1898 109,1 km Hauptbahnen und 932,5 km Lokal- (Klein-) Bahnen in Bauausführung.

— **Die Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr.** Die Handelskammer in Olmütz hat eine motivirte Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher sie mit Rücksicht auf die Einschränkung des Güterverkehrs, welche vom 1. Mai d. J. auf den österreichischen Bahnen an Sonn- und Feiertagen eintreten wird, eine Reihe von Forderungen erhebt, die sich hauptsächlich dahin zusammenfassen lassen, dass die staatliche Eisenbahnverwaltung und die Privatbahnen sowohl hinsichtlich der Gleis- und Stationsanlagen und Stationseinrichtungen als auch hinsichtlich der Ausrüstung mit Lokomotiven und Lastwagen, sowie endlich durch ausreichendes Personal in den Stand gesetzt werden, den erhöhten Verkehrsanforderungen der Werktage zu entsprechen, welche durch die Einstellung oder Einschränkung des Güterverkehrs an den Sonn- und Feiertagen bedingt werden, und dass im Interesse des österreichischen Export- und Seehafenverkehrs die Staats- und Privatbahnen ihren Verpflichtungen ausländischen Anschlussbahnen gegenüber stets werden nachkommen können. Auch hält es die Kammer für nothwendig, dass die Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonn- und Feiertagen gleichzeitig und gleichartig auch in Ungarn eingeführt, nicht aber die österreichische Konkurrenzfähigkeit Ungarn gegenüber beeinträchtigt werde. Die Schwesterkammern sind eingeladen worden, den Inhalt der Eingabe maassgebenden Orts zu unterstützen.

— **Veräusserung der Staatsbahnlinie Bömisch-Leipa-Niemes.** Der Gesetzentwurf über die Veräusserung dieser Staatsbahnlinie an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft wurde im Reichsrath bei der Wiedereröffnung desselben abermals eingebracht. Im Motivenbericht zu dieser Vorlage wird mitgetheilt, dass die Verzögerung in der Erledigung des Gesetzes neue Verhandlungen mit der Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft über den Geltungsbeginn des Kaufvertrags nothwendig gemacht hat. Die Termine waren durchwegs auf den 1. Januar d. J. gestellt, nunmehr wurde aber für Erwirkung der legislativen Ermächtigung, Uebergabe der Bahn und Zahlung des Kaufschillings der 1. Juli d. J. vereinbart. Der wesentliche Inhalt des Uebereinkommens lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass das Eigenthum an der Bahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes nebst der Abzweigung nach Neu-Reichstadt und dem sonstigen unbeweglichen Zugehör, jedoch mit Ausschluss des Fahrparks und der Materialvorräthe, und zwar nach der neuen Vereinbarung am 1. Juli 1898 gegen Entrichtung eines Kaufpreises von 1 300 000 fl. ö. W. derart an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft übergehen soll, dass die vorerwähnte Bahnlinie von da ab als ein integrirender Bestandtheil der neuen Eisenbahnverbindung Teplitz-(Settenz-)Reichenberg anzusehen und daher auch durchwegs nach den einschlägigen Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 13. Juni 1896 zu behandeln ist.

— Die Zahl der österreichisch-russischen Eisenbahnanschlüsse dürfte vielleicht in nicht allzu ferner Zeit durch einen neuen wichtigen Anschluss vermehrt werden. Schon seit Jahren wird dieser Anschluss, jener der Linie Lemberg-Belzec-Tomaszow an die Weichselbahn, in Erwägung gezogen und wiederholt hielt man die Verwirklichung desselben für bevorstehend, ohne dass das Projekt thatsächlich seiner Realisirung näher gebracht worden wäre. Nunmehr scheint die genannte Anschlussfrage aus dem Zustande der Stagnation in ein aktuelleres Stadium treten zu sollen. Wenigstens ist, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, seitens der russischen Regierung eine Vorkonzession für eine **Bahnlinie von Trawniki an der Weichselbahn nach Tomaszow** zum Anschlusse an die Bahn Lemberg-Tomaszow ertheilt worden, während bisher jede derartige Vorkonzession konsequent verweigert worden war. Die Herstellung dieser Verbindung wäre verkehrspolitisch von Wichtigkeit, weil durch dieselbe nicht blos der Verkehr aus Galizien nach Russland, sondern auch der Durchzugsverkehr aus Rumänien und Russland nach Oesterreich eine erhebliche Förderung erfahren würde, was schon daraus hervorgeht, dass diese Linie die Route Lemberg-Warschau um ungefähr 200 km abkürzt. Es bleibt abzuwarten, welche Stellung die russische Regierung dem Projekte gegenüber in dessen weiteren Stadien einnehmen wird.

— **Eisenbahnverbindung Rumburg-Warnsdorf.** Bereits vor einiger Zeit wurde der österreichischen Eisenbahnverkehranstalt die Vorkonzession für eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahn von Rumburg nach Warnsdorf ertheilt. Neuestens ist derselben Gesellschaft nunmehr auch von der sächsischen Regierung — die genannte Eisenbahnverbindung geht nämlich auch über sächsisches Gebiet — die Vorkonzession für die auf sächsischem Territorium zu führende Theilstrecke auf die Dauer von drei Monaten ertheilt worden. Inzwischen haben, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Gemeinden jenes österreichischen Gebietes, welches die projektirte Kleinbahn durchschneiden soll, die Absicht, als Bewerber für diese Bahn aufzutreten. Die Gemeinden würden nämlich als Konzessionswerber der den autonomen Körperschaften in dem Kleinbahngesetze zugesicherten weitgehenden Begünstigungen theilhaftig werden.

— **Lokalbahnprojekte.** Die Verhandlungen wegen Konzessionirung der Zweiglinie Gstadt-Ybbsitz sind, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, zum Abschlusse gediehen und steht die Konzessionsertheilung in naher Zeit bevor. Die etwa 6 km lange Lokalbahn wird von der Ybbsthalbahn ausgeführt werden. Das Anlagekapital ist mit 320 000 fl. festgestellt; die Staatsgarantie wird für ein Vorzugskapital von 264 000 fl. gewährt. Weiter sind die Konzessionsverhandlungen in betreff der Lokalbahn Hradisch-Bilowitz zum Abschlusse gelangt. Die Lokalbahn wird durch die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt hergestellt und soll zunächst nur für den Frachtenverkehr eröffnet werden. Beide Lokalbahnen sollen noch in diesem Jahre vollendet werden. Des ferneren schweben Verhandlungen wegen Konzessionirung der Lokalbahn Krakau-Komyrzów. Das Anlagekapital dieser etwa 27 km langen Lokalbahn ist auf ungefähr 1 100 000 fl. veranschlagt.

— Der Reingewinn der **Buschtêhrader Eisenbahn** für das Jahr 1897 beträgt bei der A-Linie 1 729 355 fl., bei der B-Linie 3 168 791 fl. Gegenüber dem Vorjahre ist der Reingewinn des A-Unternehmens um 145 783 fl., jener des B-Unternehmens um 354 925 fl. gestiegen. In dem letzten Ausweise, welchen die Buschtêhrader Bahn für das Jahr 1897 veröffentlicht hatte, wurde für das A-Unternehmen ein Bruttoplus von 42 000 fl. und für das B Unternehmen ein solches von 369 000 fl. ausgewiesen. Während die letztere Ziffer nahezu vollständig als ein Reingewinnplus geblieben ist, hat sich gleichzeitig der endgültige Abschluss des A-Unternehmens sehr günstig gestaltet, da der Reingewinn um 104 000 fl. höher ist als die zum Jahresschlusse ausgewiesene Rohmehreinnahme. Zu der günstigen Gestaltung des Rechnungsabschlusses dürften die Regulirungen der letzten vier Monate des Jahres 1897 beigetragen haben. Die Betriebsausgaben der Bahn, einschliesslich der Steuern, Stempel usw., sind nur mässig gestiegen, die Erhöhung beträgt für das A-Unternehmen 76 790 fl., für das B-Unternehmen 142 960 fl.

— Die für das Jahr 1897 veröffentlichten **Einnahmen der Südbahn** ergaben ein Plus von ungefähr 670 000 fl. Dabei sind die Einnahmen bis Ende September richtiggestellt. Es lässt sich annehmen, dass die Abrechnung in den letzten drei Monaten ein weiteres Plus von etwa 300 000 fl. ergeben wird. Die Ausgaben sind gleichfalls sehr wesentlich gestiegen. Es kommt hierbei, abgesehen von der mit der Ausdehnung des Verkehrs im Zusammenhang stehenden Ausgabenerhöhung, insbesondere auch ein neuer Faktor in Betracht, nämlich die mit dem Staate vereinbarte Rückzahlung auf den Kaufschilling, deren Höhe bekanntlich nicht vom Reinerträgnisse, sondern von dem Roherträgnisse abhängt. Nachdem die Südbahn eine grössere Einnahme erzielt hat, muss auch die Last der Rückzahlung wachsen.

— Die **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn** hat das Detailprojekt für die Fortsetzungsstrecke Tannwald-Polaun-Reichsgrenze bei Grünthal zum Anschlusse an die preussischen Staatsbahnen dem Eisenbahnministerium mit der Bitte um Anordnung der politischen Begehung überreicht.

— **Eine Tarifermässigung für die Landwirthschaft.** Vor einiger Zeit sind schon die Kreise der Landwirthschaft an die Regierung mit dem Wunsche nach Ermässigung der Tarife für Kunstdünger und die zur Fabrikation desselben nothwendigen Rohprodukte herangetreten. Die für die Landwirthschaft und die namhafte Kunstdüngerindustrie nicht unwichtige Frage hat, wie in der von der Prager Handelskammer veranstalteten Industrieenquete seitens des Regierungsvertreters mitgetheilt worden war, die Staatseisenbahnverwaltung und das Handelsministerium beschäftigt, und es wurde die Befriedigung der bezüglichen Wünsche nach dem mit den Privatbahnen noch zu

pflegenden Einvernehmen in Aussicht gestellt. Zu dem letzterwähnten Zweck hat in den jüngsten Tagen eine Besprechung mit Vertretern der grossen Privatbahnen stattgefunden, an der seitens der Regierung Delegirte des Eisenbahn-, Handels- und Ackerbauministeriums theilnahmen. Wenn auch die Privatbahnen noch keine definitiven Zusagen gemacht haben, so ist doch nach dem Ergebniss der Konferenz zu erwarten, dass die Privatbahnen sich bereit finden werden, einer Deklassifikation des Kunstdüngers und einiger zur Fabrikation desselben dienenden Rohprodukte, wie Chilisalpeter, Thomasschlacke usw., zuzustimmen, die in Hinkunft statt nach Klasse C nach Spezialtarif III behandelt werden sollen, sowie ausserdem noch eine Ermässigung von letzterem Tarif zuzugestehen.

— Der Geschäftsbericht des „Wiener Bankvereins", welcher durch einen grossen Besitz von Aktien der Bank für orientalische Eisenbahnen an diesen Bahnen interessirt ist, enthält über die **orientalischen Bahnen** folgendes:

In den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres gelang es der Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen, dank der ausserordentlichen Unterstützung der österreichischen Regierung, ein Uebereinkommen mit der Türkei zu treffen, wonach die Gesellschaft, wenn auch unter sehr grossen finanziellen Opfern, innerhalb bestimmter Termine für ihre Militärtransporte und Erweiterungsbauten Zahlungen zugesichert erhielt, welche hauptsächlich aus der von Griechenland zu entrichtenden Kriegsentschädigung geleistet werden sollen. Ein Theil der vereinbarten Beträge ist bereits an die Betriebsgesellschaft ausgefolgt worden. Durch diesen Eingang für Militärtransporte ist die infolge des Krieges und einer ungewöhnlich schlechten Ernte in der europäischen Türkei eingetretene Herabminderung der Einnahmen aus dem Frachtenverkehre kompensirt worden.

Ungeklärt dagegen liegen die Verhältnisse der Gesellschaft hinsichtlich ihrer ostrumelischen Linien. Die bulgarische Gesetzgebung hat den Bau einer Parallelbahn beschlossen, die weder militärischen, noch wirthschaftlichen oder politischen Zwecken zu dienen geeignet ist, sondern ausschliesslich eine unfruchtbare Konkurrenz für die Betriebsgesellschaft bedeuten wird. Dieser Beschluss wurde gefasst, wiewohl die Betriebsgesellschaft sich, soweit ihre Stellung als betriebführende Gesellschaft und die Hoheits- und Eigenthumsrechte des türkischen Staates es zuliessen, zu ganz bedeutenden Opfern hinsichtlich des Betriebes, der Tarife, des Verkehres und der nationalen Wünsche Bulgariens bereit erklärt hatte. Da sonach die zu erbauende Parallelbahn lediglich eine Schädigung der Betriebsgesellschaft mit sich bringen wird, anderseits aber dem bulgarischen Staate keinerlei Nutzen, vielmehr eine sehr bedeutende finanzielle Last aufzuerlegen droht, glaubt die Betriebsgesellschaft immer noch, dass die Erkenntniss und die Würdigung der hier erwähnten Situation über die entgegenstehenden Tendenzen siegen und ein Unternehmen hintanhalten werden, welches die Interessen der Betriebsgesellschaft wohl für kürzere oder längere Zeit, zugleich aber auch das Budget und den Kredit Bulgariens beeinträchtigen dürfte.

Befriedigender als im europäischen Theile der Türkei entwickeln sich die Verhältnisse sowohl auf den alten als auch den neuen Linien der anatolischen Eisenbahn. Eine an Güte und Menge vorzügliche Ernte in Kleinasien und ebenso ein stärkerer Personenverkehr brachten dieser Gesellschaft sehr bedeutende Einnahmen, welche sich auf dem alten Netze derart gestalteten, dass die Verzinsung der für dasselbe seinerzeit emittirten 5 % Prioritäten zum grösseren Theile aus dem Betriebe gedeckt werden konnte. Wenn auch nicht regelmässig mit solch günstigen Ernteergebnissen gerechnet werden kann, so darf wohl jedenfalls darauf hingewiesen werden, dass sowohl die alte, als insbesondere auch die neue Linie erst im Anfangsstadium ihrer Entwickelung sich befinden und dass verschiedene Einrichtungen, welche die Verwaltung der Gesellschaft zur Förderung des Verkehres schon getroffen hat und ferner zu treffen im Begriffe steht, mit einiger Bestimmtheit ein weiteres Wachsen der Einnahmen erwarten lassen.

— Bei dem gegenseitigen **Brandschadenversicherungsverbande österreichischer Eisenbahnen** sind im Jahre 1897 402 Brandschadenfälle, d. i. um 59 Fälle mehr als im Jahre 1896, zur Anmeldung gekommen; hiervon wurden 332 Fälle abgerechnet. Von den aus dem Geschäftsjahre 1896 verbliebenen 69 Brandschadenfällen wurden 67 Fälle abgerechnet und in den Rechnungsabschluss für 1897 aufgenommen. Die abgerechneten Brandschadenfälle wurden mit einem Gesammtschadenbetrage von 76 402,63 fl. liquidirt; hiervon kommen in Abzug als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräzipua 907,39 fl. Zu dem den Verband belastenden Restbetrage von 75 495,24 fl. kommen die Kosten der Administration, die Feuerwehrbeiträge, die Staatsgebühren usw. sammt Zinsen mit zusammen 4 510,95 fl. hinzu, so dass die Gesammtsumme von 80 006,19 fl. den auf Grund der Geschäftsabwickelung des Jahres 1897 auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet.

Nach den einzelnen Schadengattungen gesondert entfallen von dem oben angeführten, nach Abzug der Präzipua verbliebenen Gesammtschadenbetrage von 75 495,24 fl. auf Gebäude und Objekte 37 514,22 fl., Inventargegenstände 4 465,37 fl., Personalmobilien 3 894,50 fl., Fahrbetriebsmittel 14 499,00 fl., Materialien 1 106,39 fl., Güter 14 015,76 fl.

Da die noch nicht abgerechneten 70 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1897 beiläufig eine Schadensumme von 75 000 fl. ergeben werden, so entfallen auf das Kalenderjahr 1897 bezw. auf die in demselben erstatteten 402 Brandanzeigen Schäden im Betrage von etwa 124 000 fl.

Der Durchschnittsbetrag der jährlichen Schadensumme aus den ersten sieben Jahren des Bestandes dieses Verbandes beträgt 126 740 fl.; es stellt sich somit das Kalenderjahr 1897 mit seiner beiläufigen Schadensumme von 124 000 fl. als ein mittleres Durchschnittsjahr dar.

Belgien.

— **Eisenbahnverstaatlichung.** Die belgische Staatsbahnverwaltung hat nach Mittheilung des „Berl. Act." der Verwaltung der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft amtlich mitgetheilt, dass sie die Lüttich-Limburger Eisenbahn übernimmt. Die Lüttich-Limburger Eisenbahnverwaltung hat die erforderlichen Maassnahmen zu treffen, um das Eisenbahnnetz sammt dem gesammten Material am 1. Juni, spätestens am 1. Juli d. J. den Vertretern der belgischen Staatsbahnverwaltung übergeben zu können. — Auch die grosse belgische Centralbahn, die Ostbahn und die Aachen-Mastrichter Eisenbahn sind amtlich davon benachrichtigt worden, dass die Bahnen am 1. Juni d. J. und spätestens am 1. Juli d. J. an den belgischen Staat zu übergeben sind.

Vereins-Ausland.

— Ein Berichterstatter der „Frankfurter Zeitung" schreibt unterm 10. d. Mts. aus Zürich: In einer Unterredung mit Herrn Guyer-Zeller, dem Erbauer der Jungfraubahn, wurde mir über den Stand der Arbeiten an der **Jungfraubahn** folgendes mitgetheilt: Die erste Strecke der Bahn wird noch im Laufe dieses Jahres, im Juli, längstens August, dem Verkehr übergeben, so dass die Touristen noch in diesem Sommer von der Scheidegg nach der 2 340 m hoch gelegenen Station Eigergletscher fahren können. Die elektrischen Lokomotiven mit zwei Motoren zu je 150 PS werden bereits im Mai d. J. abgeliefert werden. Die Maximalsteigung beträgt auf dieser Strecke 25 ‰. Für die absolute Sicherheit wurden dreierlei Bremsvorrichtungen angebracht. Der Tunnelbau, der auch im Winter tüchtige Fortschritte machte, ist auf eine Länge von 300 m fertig. Bisher hat am ganzen Unternehmen kein Unfall stattgefunden, auch lässt der Gesundheitszustand der Beamten und Arbeiter in dieser Höhe nichts zu wünschen übrig. Es waren die letzten Monate hindurch stets 80 Arbeiter beschäftigt und mit dem Frühjahr werden bedeutende Neueinstellungen stattfinden. Die Arbeitsschichten betragen acht Stunden. Bisher hat Herr Guyer-Zeller 1 500 000 Frcs. in dem Unternehmen investirt. In einigen Wochen soll die Gründung der Aktiengesellschaft und die Emission der Aktien erfolgen.

— Die beiden **Untergrundbahnen in London, die Metropolitan- und Distriktbahn**, sollen im Begriff stehen, mit dem Dampfbetrieb, der eine stete Quelle grosser Missstände in betreff der Tunnelluft und der Verunreinigung der Wagen ist, zu brechen und statt dessen elektrischen Betrieb einzuführen. Der Strom wird von einer dritten Schiene abgenommen werden. Mit den grösseren Annehmlichkeiten der Benutzung wird dann noch eine grössere Fahrgeschwindigkeit zwischen den einzelnen Stationen, also eine nicht unerhebliche Abkürzung der Fahrzeit verbunden sein. Dass beide Bahnen jetzt schon in der kürzeren Aufenthaltsdauer auf den Stationen den Newyorker Hochbahnen überlegen seien, gesteht der „Scientific American" unumwunden ein und schreibt das ausschliesslich der Anwendung der Abtheilwagen mit Langwandthüren für jedes Abtheil zu. Wer in Amerika einmal das Vergnügen genossen hat, sich durch einen dicht vollgepfropften Wagen den Ausweg zu der Stirnwandthür zu bahnen, ist von einer etwaigen Vorliebe für diese Wagen auf Stadtbahnen für immer geheilt.

— In Ergänzung der Nachricht in Nr. 25 S. 412 d. Ztg., über die **Einrichtung eines direkten Personenverkehrs zwischen London und Odessa**, sei noch mitgetheilt, dass nicht nur allein die Route über Queenborough-Vlissingen, sondern auch die-

jenige über Harwich-Hoek van Holland in diesem direkten Verkehre benutzt werden kann. Der Fahrpreis für die Strecke London-Odessa beträgt ausschliesslich des tarifmässigen Zuschlages für D- und L-Züge:

	I. Kl.	II. Kl.
a) über Queenborough-Vlissingen-Kowel	194,20 ℳ.	130,30 ℳ.
b) über Queenborough-Vlissingen-Brest	198,80 „	133,10 „
c) über Harwich-Hoek van Holland-Kowel	191,80 „	128,70 „
d) über Harwich-Hoek vanHolland-Brest	196,40 „	131,50 „

— Der Gesellschaft der **russischen Südostbahnen** ist am 31. Januar d. J. Allerhöchst gestattet worden, eine von der 135. Werst der Strecke Debalzewo-Swerewo abzweigende Eisenbahnlinie über die Station Lichaja der Linie Koslow-Woronesh bis zur Station Kriwo-Musginskaja der Wolga-Donzweigbahn zu bauen. Ferner ist dieser Gesellschaft die Emission eines von der Regierung garantirten Obligationskapitals in der Höhe der zum Bau der genannten Eisenbahn erforderlichen Summe genehmigt worden, jedoch darf dieselbe nicht über 18 072 067 R. 33 Kop. nominal betragen, die Zinsen für die Zeit des Baues und die Realisirungskosten nicht mitgerechnet. Wenn die genannten Obligationen in ausländischer Valuta emittirt werden sollten, so sind sie von der Kapitaliensteuer befreit, wobei sich jedoch die Gesellschaft verpflichtet, aus den Betriebseinnahmen die ganze Summer dieser Gebühr zu decken, welche eigentlich zur Erhebung gelangen müsste.

— Wie der „St. Petersburger Regierungsbote“ mittheilt, waren die Baukosten der **Bahn Tichorezk-Zarizyn** anfangs auf 18 000 000 R. veranschlagt. Diesen Voranschlag hatte die Wladikawkas Eisenbahngesellschaft geliefert und dabei in der Annahme, die Linie werde nur wenig benutzt werden, wenig rollendes Material in den Voranschlag aufgenommen. Der Ingenieurrath des Ministeriums der Verkehrsanstalten erkannte dagegen die Bedeutung der neuen Bahn als sehr wichtig an und bestimmte daher, die Bahn müsse so gebaut und eingerichtet werden, dass täglich zehn Züge in jeder Richtung verkehren könnten. Infolgedessen mussten natürlich grosse Veränderungen getroffen, die Entfernungen zwischen den Stationen verändert, die Wohnungen der Beamten, die Werkstätten, das rollende Material usw. vermehrt werden. Die Baukosten betragen nunmehr 29 400 241 R. 79 Kop. Diese Summe wurde von der vereinigten Session des Ministerkomitees und des Staatsökonomiedepartements des Reichsraths in ihrer Sitzung am 20. Januar d. J. auf die Vorstellung des Ministers der Verkehrsanstalten auf 29 400 000 R. abgerundet und bewilligt. Dieser Beschluss der vereinigten Session ist vom Kaiser am 31. Januar bestätigt worden.

— In der Münchener geographischen Gesellschaft bezeichnete Major Max Schlagintweit in einem Bericht über seine Reise nach Konstantinopel und Westkleinasien die **anatolischen Eisenbahnen** als das Rückgrat aller strategischen Maassnahmen der türkischen Regierung in Kriegs- und Friedenszeiten. Minder strategisch wichtig sind die englischen und französischen Linien, die von Smyrna aus gabelförmig ins Innere nach Uschak und Diner verlaufen, um von hier bei Afiunkarahissar Anschluss an die deutsche Strecke zu suchen.

— Zwischen **Washington** und **Newyork** verkehrt zu den Sitzungen des Abgeordnetenhauses ein sog. **Abgeordnetenzug**, mit dem kürzlich ein Berichterstatter des Pariser „Figaro“ eine Fahrt gemacht hat. Dieser Zug befördert die Senatoren, Abgeordneten und Journalisten, die jeden Tag von Newyork oder Philadelphia nach Washington zu den Sitzungen und wieder zurückfahren, unentgeltlich. Jede Fahrt nimmt fünf Stunden in Anspruch, aber es ist dafür gesorgt, dass diese Zeit nützlich oder angenehm verbracht werden kann. Nach der Beschreibung des Pariser Berichterstatters bilden sechs Salonwagen den Zug: zuerst ein Glaspalast auf Rädern, möblirt mit kostbaren Teppichen und Polstersesseln, dann eine Bibliothek, ein Rauchsalon, ein Salon, ein Restaurant mit Palmen und Springbrunnen, in dem ein Orchester aus Negern den Speisenden aufspielt. Zuletzt der Redaktionswagen, in dem die Parlamentsberichterstatter an ihren Pulten gelassen sitzen und mit der gleichen Bequemlichkeit und dem gleichen Komfort arbeiten können wie zu Hause oder in ihren Redaktionen. Bücherschränke enthalten alles Material, das sich ein arbeitender Journalist nur wünschen kann. Cigarren und alles sonstige Rauchmaterial steht zu ihrer Verfügung. Jede gewünschte Erfrischung wird durch bedienende Neger sofort angeschleppt, falls der Journalist es nicht vorzieht, im Restaurationswagen zu speisen. An jeder Station werden durch eine eigenartige Fangvorrichtung die neuesten Depeschen in den Journalistenwagen hineingeschleudert, dagegen die Manuskripte, die die Berichterstatter fertig gestellt haben, aus dem Wagen hinausgeschleudert und von der betreffenden Station aus an das betreffende Blatt telegraphirt, sodass der Journalist, wenn er in Philadelphia oder Newyork auf seiner Redaktion eintrifft, den unterwegs geschriebenen Artikel bereits im Blatte vorfindet.

— **Verpachtung der argentinischen Eisenbahnen.** Die in Buenos Ayres erscheinende „Nacion“ meldet, der argentinische Finanzminister habe im Kabinetsrathe den Vorschlag gemacht, alle im Besitze des Staates befindlichen Eisenbahnlinien wegen des grossen Fehlbetrages, der sich bei dem Betriebe der Bahnen ergibt, zu verpachten. Der Finanzminister ist der Ansicht, dass der private Betrieb keine so ungünstigen Resultate ergeben werde, wie der Staatsbetrieb.

— Unmittelbar bei ihrer Vollendung hat die **Kongoeisenbahn** bewiesen, dass sie nicht nur von wirthschaftlicher, sondern auch von hervorragender politischer Bedeutung ist. Die Franzosen haben mit der Bahn vor kurzem ein Bataillon Senegalesen nebst Zubehör nach dem Stanleypool gebracht und können diese Truppe mit Hilfe des Wasserweges auf dem Kongo und dem Ubangi schneller und billiger nach dem oberen Nil hinbringen als es irgend einem anderen Staate möglich ist. Diese Thatsache hat in England Unruhe und Ueberraschung hervorgerufen, obwohl man schon lange darauf vorbereitet sein musste. Bereits vor drei Jahren hat Frankreich sich mit der Kongo-Eisenbahngesellschaft darüber verständigt, dass künftig alles, was nach Brazzaville bestimmt war, auf der Bahn befördert werden solle. Als im Herbst 1897 der Gouverneur des französischen Kongogebietes de Lamothe die Bahn in ihrer ganzen Länge befahren hatte, wurde ein förmlicher Tarifvertrag über die französischen Transporte abgeschlossen. Die Belgier sind damit sehr zufrieden, denn die von Frankreich zu zahlenden Kosten reichen so ziemlich aus, um den gesammten Betrieb zu bestreiten. Davon ist nicht das Mindeste geheim gehalten worden. Dass die Sache den Engländern höchst unangenehm ist, kann angesichts des französischen Vordringens am oberen Nil nicht verwundern. Die Engländer sind von den Franzosen um so mehr überholt, als die Ugandabahn noch weit im Rückstande ist und fahrbare Wasserstrassen auf dem Wege dahin ganz fehlen. Gegenwärtig liegt die Möglichkeit vor, dass die egyptische Frage, wie es Frankreich schon seit 1894 beabsichtigte, vom oberen Nil aus aufgerollt werden kann. Die Franzosen können wenigstens jetzt über den Kongo schnell bequem und mit geringeren Kosten grössere Truppenmassen dahin bringen als die Engländer. Ob sie es jemals thun werden, ist freilich eine andere Frage. Haben zuerst die Engländer die Einwirkung der Kongobahn gespürt, so wird sie sich bald nach allen Seiten vom Centrum Afrikas aus fühlbar machen, das Flussnetz des Kongo verzweigt sich bis nach Adamana, nach Bahr-el-Gasal, nach Manyema, nach Urua und nach Lunda; dadurch erhält der Kongostaat ein Uebergewicht über alle benachbarten Kolonien. Vom Stanleypool aus gehen nach allen Richtungen bedeutende Wasserstrassen. Zwischen dem Stanleypool und den Stanleyfällen bietet der Kongo allein eine freie Strasse von 1500 km; der Sassai mit seinem Zufluss Sankuru ist bis über Lusambo auf mehr als 1500 km fahrbar. Der Ubangi bietet zwar manche Hindernisse, ist aber doch auf etwa 1200 km für Dampfschiffe zugänglich. Auf dem Sanga, der an Kamerun angrenzt, öffnet sich eine Linie von 900 km nach Norden. Hinzukommen noch die Flüsse Alimä mit 330, Djuma mit 650, Lukenye mit 1100, Ruki mit 860, Lulongo mit 650 km, ohne deren Nebenflüsse noch zu rechnen. Die gesammten fahrbaren Wasserstrassen berechnen die Belgier auf 18 000 km. Die Kongoeisenbahn ist der erste Schienenweg in das Centrum Afrikas; damit wird ein mächtiger Anstoss zum Bau weiterer Eisenbahnen nach dem Innern gegeben. („B. T. Bl.“)

— Ueber den Einfluss, welchen die **Eisenbahn nach Buluwayo** auf die schwarze Bevölkerung und die Entwickelung des Nyassalandes (Rhodesia) ausübt, theilt die „D. V.-Ztg.“ nach einem Berichte in den „Kath. Missionen“ folgendes mit.

Seit die Lokomotive Buluwayo, den alten Ochsenkraal des Negerkönigs Lobengula, erreicht hat, vollzieht sich mit grosser Schnelligkeit eine ungeheure Umwälzung in der Kolonie Rhodesia. Die wilden und tapfern Matabele, erstaunt über die neue Grossthat ihrer Besieger, können an Empörungen jetzt nicht mehr denken, sie müssen sich zur Unterwerfung und friedlichen Arbeit bequemen. Neulich waren etwa 100 Idunas (Häuptlinge) zu einer Probefahrt auf dem sonderbaren Wagenungethüm, „woran der Weissmann den Teufel angespannt“, eingeladen. Allein die Sache war ihnen so ungewohnt, dass es nur mit Mühe gelang, sie auf ihren Sitzen festzuhalten. Bald aber machte der erste Schrecken einer unbändigen Freude Platz, so dass sie, am Endziele angekommen, gleich wieder „anspannen“ wollten. Kapitän Lawley erklärte nun den Wilden die Vortheile des neuen Verkehrsmittels. Der schwarze Mann habe dasselbe Recht, mitzufahren, wie der Weisse, aber nur gegen ein Billet. Dieses koste Geld. Geld werde durch Arbeit erworben, also heisse es: arbeiten. (Lauter Beifall.) Die Bahn würde an Stelle

ihres gefallenen Viehes neues herbeischaffen. (Wiederholter Beifall.) Die Waaren würden nun alle viel billiger. (Lauter Beifall.) Das alles verstanden die Schwarzen sehr gut. In der That sind jetzt schon die ungeheuern Transportkosten, die infolge der Theuerung doppelt fühlbar waren, bedeutend gesunken. Früher kam die Fracht für 1 t von Port Elisabeth bis Buluwayo auf 1200 ℳ, jetzt nur mehr auf 240 ℳ. Die Folge war, dass die auf dem Wege befindlichen Waaren, die erst nach Vollendung der Bahn in Buluwayo eintrafen, um Schleuderpreise verkauft werden mussten. Es war aber auch die höchste Zeit, dass Hilfe kam. Ein Paar Geflügel kostete 25 ℳ, 1 Dutzend Eier 48 ℳ, 1 Pfund Butter 12,5 ℳ.

Die Bahnlinie soll bis zu den Viktoriafällen des Zambesi verlängert werden, hauptsächlich um die in der Zambesigegend gefundenen Kohlenlager zu erschliessen.

Bereits vor Vollendung der Bahn zählte die Kolonie 8000 weisse Kolonisten; jede Woche langten 200 neue Ansiedler in Buluwayo an. Die Bahn wird die Schleusen der Einwanderung erst recht öffnen, da nunmehr der Hauptmagnet, das reichlich vorhandene Gold, seine Anziehungskraft besser ausüben kann.

— In einem Vortrage über seine Expedition nach **Uganda** während der Jahre 1896/97 erörterte vor der Abtheilung Berlin-Charlottenburg der deutschen Kolonialgesellschaft Herr Dr. Max Schöller u. a. auch die **Bedeutung der Eisenbahn von Mombassa nach dem Viktoria-Nyanza**, welche die Engländer gegenwärtig bauen und zu einem kleineren Theile bereits fertiggestellt haben. Dr. Schöller hob vor allem den strategischen Werth dieser Bahn hervor, der hauptsächlich auf der Begründung eines Anspruchtitels an den oberen Nil besteht. Tausend Inder und einige Suaheli arbeiten fortwährend an dem Weiterbau der Bahn. Täglich geht ein Zug mit Lebensmittel für die Arbeiter ab. Je höher die Bahn steigt, desto grösser werden die Terrainschwierigkeiten. Inzwischen ist schon ein Ochsenwagenweg von Mombassa bis zu den Kavirondo fertiggestellt, der eine bedeutende Erleichterung des Transports bewirkt. Dr. Schöller vertrat dann eine eigenthümliche Auffassung über die Bedeutung dieser englischen Bahn für Deutsch-Ostafrika, indem er sagte: „Den Bau der kaum jemals lukrativ werdenden Bahn im englischen Gebiete zu bedauern, haben wir keine Ursache. Wir werden dadurch die Möglichkeit haben, unsere Stationen am Viktoria, besonders Bukoba, über Uganda zu verpflegen, statt wie jetzt auf dem Karawanenwege von der über 100 Meilen entfernten deutschen Küste. Wir haben dann die Annehmlichkeit des billigeren Transports ohne die Kosten des Bahnbaus. Eine Ablenkung des Handels in das englische Gebiet sei trotzdem nicht zu fürchten.“ Diese Auffassung wird vielfachen Widerspruch hervorrufen und erst die Erfahrung kann zeigen, ob sie in der That eine richtige war.

— **Personalnachrichten**. In Aarau starb am 9. April d. J. der Erbauer der Rigibahn, Ingenieur Olivier Zschokke, der letzte Sohn Heinrich Zschokke's.

Allgemeines.

— Auf der diesjährigen Versammlung des deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, die vom 14. bis 17. September d. J. in Köln stattfindet, wird u. a. die öffentliche **Gesundheitspflege im Eisenbahnbetrieb** erörtert werden. Berichterstatter dafür ist der Bahnarzt Dr. Blume in Philippsburg bei Baden.

— **Ein neuartiges Eisenbahnsignal** wird gegenwärtig auf der Delaware Lackawanna und Western Bahn in Kingsland, N. Y. (V. St. A.) erprobt. Es besitzt die Eigenthümlichkeit, dass hier die Bewegung des Semaphor „Freie Fahrt“, sein Stillstand „Gefahr“ oder „Aufhalten“ bedeutet. Der Semaphorarm ist an einem Winkeleisen am Semaphorträger befestigt und wird durch einen elektrischen Motor bethätigt. Ueber dem Kasten, welcher den Motor enthält, ist an einem entsprechenden Arm am Träger eine rothe Signallampe angebracht, welche bei jeder Drehung des Semaphorarmes zweimal verdunkelt wird, die resultirenden rothen Blitzlichter dienen dann als nächtliches Sicherheitssignal. Das ununterbrochen leuchtende rothe Licht entspricht dem wagrecht ausgestreckten Semaphorarm als Tagessignal und bedeutet „Gefahr“ in der Nacht. Zwei Akkumulatorenzellen dienen zur Bethätigung des Motors und liefern den Strom für die Verbindung der Station mit den Signalen auf der Strecke. Sie werden täglich durch das in der Centralstation befindliche Dynamo gefüllt. („Oe. Eisenb.-Ztg.“)

Bücherschau.

— **Stand und Zukunft der Acetylenbeleuchtung**. Im Auftrage des Calciumcarbid- und Acetylengasvereins verfasst von Dr. O. Frölich und Ingenieur H. Herzfeld. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1898. Preis 0,50 ℳ.

Die kleine Schrift stellt sich die Aufgabe, die Techniker wie überhaupt das gebildete Publikum über eine Tagesfrage zu unterrichten, die gleichsam über Nacht aufgetaucht, wieder einmal eine gründliche Umgestaltung auf dem in den letzten Jahren so vielen Wandlungen unterworfenen Gebiete der Beleuchtung fortzuführen schien. So neu indessen die Acetylenbeleuchtung ist, so hat sie doch bereits sehr bald ausserordentlich starke Rückschläge erlitten, von denen sie sich erst jetzt, nachdem man die Natur des Acetylens besser ergründet hat, zu erholen beginnt. Wie jetzt, nachdem man mit dem Gas einigermaassen umzugehen gelernt hat, die Fälle von Explosionen seltener werden, so haben auch die polizeilichen Bestimmungen an drakonischer Schärfe verloren und man hofft, auch die noch herrschenden Vorurtheile im Publikum über kurz oder lang zu beseitigen. Dazu will die vorliegende Schrift beitragen. Der Stillstand in der ganzen Angelegenheit hat aber auch noch das Gute gehabt, zu einer objektiveren Auffassung, zu einer Herabstimmung überschwänglicher Ideen auf das richtige Maass zu führen, und das kann der ferneren Entwickelung nur dienlich sein. Der Ausbreitung der Acetylenbeleuchtung, die nicht zu den billigsten gehört, stellen sich mancherlei Umstände entgegen; zu diesen gehört die Begrenzung in der Lieferung des Carbids, aus dem das Acetylen hergestellt wird. Die Herstellung von Calciumcarbid ist einfach aber keineswegs billig; sie bedarf eines ausserordentlichen Aufwandes an mechanischer Arbeitsleistung und wie sie enden wird, lässt sich, wie die Verfasser zugestehen „auch nicht annähernd bestimmen, da sich einerseits weder die Gesammtsumme der zunächst in Betracht zu ziehenden Wasserkräfte — als der voraussichtlich billigsten Kraftquellen — schätzen lässt, noch andererseits, z. B. für Deutschland, das Bedürfniss nach Acetylen.“ „Ein Acetylenbrenner von 30 Kerzen braucht ungefähr 22,5 l Acetylen in der Stunde, also täglich (fünf Stunden) 112,5 l oder 0,37 kg, jährlich etwa 135 kg Carbid. 1 t Carbid beschäftigt also etwa sieben Brenner ein Jahr, 1000 t daher 7000 Brenner ein Jahr. Eine jährliche Produktion von 1000 t Carbid würde aber eine stetig, Tag und Nacht arbeitende Betriebskraft von 1000 PS. erfordern. In Berlin brennen etwa 1344000 Brenner der verschiedensten Art mit einem jährlichen Verbrauch von 131000000 cbm Leuchtgas; würden sie durch ebenso viele Acetylenbrenner von grösserer Leuchtkraft ersetzt, so müsste also das für Berlin nöthige Carbid durch eine Gesammtbetriebskraft von etwa 70000 PS. erzeugt werden.“ Und wenn auf den preussischen Staatsbahnen die Mischgasbeleuchtung (1 Acetylen: 3 Fettgas) allgemein durchgeführt wird, bedeutet das die dauernde Beschäftigung von 3000 bis 4000 PS. Die Zahlen sind ungemein interessant.

Dazu kommt, dass sich über die Entwickelung der transportablen Acetylengaslampen vorläufig noch nichts sagen lässt. Ihr stehen sehr grosse Schwierigkeiten entgegen, die meist zu gering angeschlagen werden. Ein Kampf des Acetylens gegen das Petroleummonopol scheint daher auch zunächst wenig aussichtsvoll. Weiter ist auf den Inhalt der vorliegenden Schrift hier nicht näher einzugehen. Sie ist so fliessend und leichtfasslich geschrieben, verbreitet sich dabei so vollständig über alle auftauchenden Fragen, dass sie wohl von niemandem, der sich mit der Frage des Acetylens zu befassen hat, unbeachtet bleiben wird.

— **Die Werkstätten der sächsischen Staatseisenbahnen und ihre hauptsächliche Thätigkeit.** Von Max Fischer, Eisenbahnsekretär. Dresden, Wilhelm Baensch, Verlagsbuchhandlung. 1898. Preis 1 ℳ.

Wer nicht etwa mit der Unterhaltung der Eisenbahnbetriebsmittel selbst befasst ist, wird sich nur schwer eine Vorstellung machen können von dem Aufwand an Mühe und sorgfältiger Arbeit, zum Theil Kleinarbeit im eigentlichsten Sinne, die gerade der Instandhaltung des Fahrparks zugewendet werden muss. Der Verfasser hat dies am Beispiel der sächsischen Staatsbahnen gezeigt, indem er die Leistungen im Werkstättenbetrieb an den Ergebnissen eines Betriebsjahres, des Jahres 1896, prüfend unter die kritische Lupe nahm.

Der Verfasser hat es verstanden, ein lebendiges Bild dieses Betriebes in seiner Gesammtheit aufzurollen, in solcher Anschaulichkeit, dass er auch den Belehrung suchenden Laien zu fesseln weiss. Und in der That bietet ein solcher Betrieb eine ähnliche Fülle des Interessanten, wie etwa, um mit dem Verfasser zu reden, eine Krankenanstalt, in der alle Arten Gebrechen und Krankheiten erkannt und geheilt werden sollen.

Von dem Umfang und der Grossartigkeit des Werkstättenbetriebes bekommt man eine Vorstellung, wenn man sich vor Augen hält, dass im Jahre 1897 die sächsischen Werkstätten — 11 an der Zahl — rund 637000 qm Fläche und auf dieser rund

65 km Gleise aufwiesen, dass von der Fläche 139 000 qm bebaut waren und in den Baulichkeiten die Kraft von 26 Dampfmaschinen, 108 elektrischen Maschinen, für welche der Dampf von 37 Kesseln nöthig war, zur Benutzung stand. Ein Heer von 4 200 Arbeitern, unter einem Stab von 196 Oberbeamten und Beamten und 99 Büreauhilfsbeamten, besorgte die Wiederherstellungs-, Instandhaltungsarbeiten und die vorkommenden Neubauten. Unter diesen Arbeitern befanden sich 1 326 Schlosser, 422 Schmiede, 408 Stellmacher, Tischler, Glaser. Mit diesen grossen Ziffern steht auch der zur Aufrechthaltung des Werkstättenbetriebes erforderliche Geldaufwand im Einklang. 1896 waren aufzuwenden für die Verwaltung und Unterhaltung der Werkstätten und Werkstättenmagazine 2 140 000 ℳ, für Löhne usw. 4 030 000 ℳ, für Materialien und Gegenstände 5 020 000 ℳ und der Werth der Naturalvorräthe in den Magazinen und Werkstätten betrug Ende 1896 4 410 000 ℳ.

Der Verfasser schildert nach Art und Umfang, welche Arbeiten 1896 in den Werkstätten ausgeführt wurden, unter ausführlicher Darlegung, wie die Betriebsmittel im ganzen und in allen ihren Theilen behandelt werden und welche Vorschriften hierfür maassgebend sind. Im ganzen waren vorhanden 1 121 Lokomotiven und 778 Tender, 2 931 Personenwagen, 530 Zugführerwagen, 9 500 bedeckte, 17 277 offene Güterwagen, dazu 183 Postwagen. Die sämmtlichen Werkstätten vermögen 221 Lokomotiven oder eine entsprechende Zahl von Lokomotiven und Tendern aufzunehmen; sie gaben 1896 insgesammt 2 834 wiederhergestellte Lokomotiven dem Betriebe zurück; jede Lokomotive war also 2,5 Mal in der Werkstatt. Die Reparaturdauer betrug für jede in Behandlung gewesene Lokomotive 21 Tage, aber für jede vorhandene Lokomotive 52 Tage. Eine äussere Revision beanspruchte 58, eine innere 121 Tage. Ferner wurden 1 053 Tender untersucht, mit einer Reparaturdauer von 10 Tagen für einen ausgebesserten und von 14 Tagen für jeden vorhandenen Tender.

10 Lokomotiven und 11 Tender wurden ausrangirt. Erstere hatten ein Alter von 27 bis 44, im Durchschnitt von 33 Jahren, letztere von 30 bis 35, im Mittel von 31 Jahren. Von den Lokomotivradreifen waren 15 %, von den Tenderradreifen 13,6 %, weil gebrochen oder auf die zulässige Mindeststärke abgelaufen, durch neue zu ersetzen. Interessant ist, dass der Lokomotivradreifen auf 10 000 km — je nach der Lokomotivgattung — zwischen 5 und 9 kg Materialverlust hat; dass davon aber nur 1,1 bis 1,7 kg durch die Abnutzung auf den Schienen, das übrige durch Nachdrehen auf der Drehbank herbeigeführt worden.

Aus den Angaben über Wagenreparatur mögen folgende Zahlen mitgetheilt werden. Aus den Werkstätten — die 675 Wagen aufnehmen können — wurden entlassen 6 429 Personenwagen, 453 Postwagen, 1 344 Zugführerwagen, 20 250 bedeckte, 39 967 offene Güterwagen, zusammen 68 443 Wagen, oder 226 % des Bestandes, mit einer Gesammtreparaturdauer von 962 Jahren. In der Reihenfolge der aufgeführten Wagen betrug die Reparaturdauer durchschnittlich 11, 11, 7, 5, 4, 5 Tage, auf den Wagenbestand übertragen 25, 26, 18, 10, 10 und 12 Tage. Im Durchschnitt waren 6,7, 7,1, 5,4, 2,9, 2,6 und 3,2 % der verschiedenen Wagengattungen in Reparatur. Die ausrangirten Wagen erreichten ein Alter von 21—32 Jahren. Ueber die Art der Ausbesserungen, die der Verfasser unter Mittheilung aller erforderlichen Angaben genauer bespricht, wolle man die Schrift selbst nachlesen, die darüber ein reichhaltiges, sehr werthvolles Material bringt, das in ähnlicher Ausführlichkeit und Gründlichkeit bisher kaum vorliegen dürfte. Der Leser findet Mittheilungen über besondere Fälle und die daraus zu ziehenden Lehren, eingehende Angaben über die von den Magazinverwaltungen an die Werkstätten zur Verarbeitung, Bearbeitung oder Verwendung abgegebenen Materialien und des dagegen übernommenen Altmaterials, ausgeführte auswärtige Arbeiten, Beaufsichtigung und Revision von Dampfkesseln, Krahnen, Hebevorrichtungen, Gleisbrückenwaagen, Sicherheitseinrichtungen sowie Mittheilungen über die Ausbildung für den höheren Werkstätten- und Maschinendienst und die fachtechnische Heranbildung gewisser Beamtengruppen sowie die Fürsorge für das Werkstättenarbeiterpersonal.

Möge das treffliche Werkchen, dessen Inhalt im vorstehenden kurz skizzirt ist, weite Verbreitung finden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militäreisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1898 ab.

Berlin-Jüterbog. — Jüterbog-Berlin.

1 II. u. III. Kl.		101 II. Kl.		3 II. u. III. Kl.		5 II. u. III. Kl.		Entfernung	Stationen	2 II. u. III. Kl.		4 II. u. III. Kl.		102 II. Kl.		6 II. u. III. Kl.	
Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	km		Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt
	6.00		7.28		12.45		5.03	0,0	ab Berlin (Militär-Bahnh.) . . an	8.12		12.20		1.46		6.38	
6.13	6.14	|	|	12.57	12.58	5.16	5.17	7,5	Marienfelde	7.57	8.00	12.07	12.08	|	|	6.25	6.26
6.24	6.25	|	|	1.08	1.09	5.27	5.28	14,5	Mahlow	7.45	7.47	11.56	11.57	|	|	6.14	6.15
6.35	6.36	|	|	1.19	1.20	5.38	5.39	22,0	Rangsdorf	7.34	7.35	11.45	11.46	|	|	6.03	6.04
6.48	6.49	8.05	8.06	1.32	1.33	5.51	5.52	30,5	Zossen	7.21	7.22	11.32	11.33	1.09	1.10	5.50	5.51
6.56	6.57	|	|	1.40	1.41	5.59	6.00	35,0	Mellen	7.12	7.14	11.24	11.25	|	|	5.42	5.48
7.02	7.05	8.15	8.16	1.46	1.47	6.05	6.08	37,5	Rehagen-Clausdorf . . .	7.05	7.07	11.17	11.19	12.59	1.00	5.34	5.37
7.10	7.12	8.20	8.21	1.52	1.54	6.13	6.15	40,0	Sperenberg	6.58	7.00	11.10	11.12	12.54	12.56	5.26	5.29
7.20	7.22	8.29	8.30	2.02	2.03	6.23	6.25	45,5	Schiessplatz (Cummersdorf)	6.49	6.50	11.01	11.02	12.45	12.46	5.16	5.18
7.28	7.29	|	|	2.09	2.10	6.31	6.32	49,0	Schönefeld	6.42	6.43	10.54	10.55	|	|	5.09	5.10
7.38	7.39	|	|	2.19	2.20	6.41	6.42	56,0	Jänickendorf	6.32	6.33	10.44	10.45	|	|	4.59	5.00
7.45	7.46	|	|	2.26	2.27	6.48	6.49	60,0	Kolzenburg †)	6.25	6.26	10.37	10.38	|	|	4.52	4.53
7.53	7.54	|	|	2.34	2.35	6.56	6.57	65,0	Werder-Zinna *)	6.17	6.18	10.29	10.30	|	|	4.44	4.45
8.04		8.58		2.45		7.07		70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab		6.08		10.20		12.18		4.35

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahl gekennzeichnet.

\| Zug hält nicht.

*) Die Station Werder-Zinna wird vorläufig dem öffentlichen Verkehr noch nicht übergeben, die Beförderung von Militärpersonen und Militärgut von und nach der Station ist zulässig.

†) Für Station Kolzenburg gelten die Zeiten vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Königliche Direktion der Militäreisenbahn. (901J)

2. Güterverkehr.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayer. Staatseisenbahnen. Die Station Grossaitingen der bayerischen Staatseisenbahnen dient nunmehr dem Gesammtgüterverkehr.

Die in den direkten Gütertarifen der bayerischen Staatseisenbahnen enthaltenen Bestimmungen über die Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen der genannten Station sind daher zu streichen.

München, im April 1898. (902)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Unentgeltliche Beförderung von Brennmaterialien für die vom Hochwasser Geschädigten. Unter den in der Bekanntmachung vom 8. Februar 1898, betreffend die unentgeltliche Beförderung von landwirthschaftlichen Bedarfsgegenständen, angegebenen Voraussetzungen wird die unentgeltliche Beförderung auch insoweit für Brennmaterialien gewährt, als infolge der Ueberschwemmung bereits angesammelte Vorräthe an solchen verdorben bezw. vernichtet worden sind, und es sich um den Ersatz derselben handelt.

Berlin, den 7. April 1898. (903)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Mainz und den anschliessenden hessischen Nebenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erscheint zum Saarkohlentarif Nr. 4 vom 1. April 1897 der Nachtrag I, welcher u. a. Frachtsätze für die Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Gundernhausen, Hillesheim-Dorn-Dürkheim, Monzernheim, Rheindürkheim und Rossdorf bei Darmstadt des Direktionsbezirks Mainz sowie für Station Schlaverie des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthält.

Die Abgabe des Nachtrags erfolgt unentgeltlich. (904)

St. Johann-Saarbrücken, 9. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird der südösterreichisch-ungarisch-deutsche Gütertarif Theil I und II vom 1 März 1898 für den Bereich der preussisch-hessischen Staatsbahnen in Kraft gesetzt.

Theil I enthält die reglementarischen Bestimmungen, die allgemeinen Tarifvorschriften, Güterklassifikation und Nebengebührentarif.

Theil II enthält Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Cormons, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Deutschland andererseits.

Zu demselben Zeitpunkte wird der bisher gültige gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1888 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Soweit jedoch durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juni d. J.

Köln, den 12. April 1898. (905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt bis **zum 1. Juni d. J.** für die Beförderung von Eis in vollen Wagenladungen von Zell a. See der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Cassel (Ober-, Unterstadt und Rangirstation) ein Ausnahmefrachtsatz) von 123 ₰ für 100 kg in Kraft. Dieser Ausnahmetarif findet bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen im Kartirungswege Anwendung. Der Frachtberechnung wird indessen mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt.

Breslau, den 12. April 1898. (906)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zu Langholz- und Langeisentransporten werden im Binnenverkehr sowie im direkten Verkehr nach Stationen der belgischen Staatsbahnen und der königlichen Eisenbahndirektionen zu St. Johann-Saarbrücken und Köln, soweit sich diese Transporte lediglich über diesseitige Strecken und solche der genannten Verwaltungen bewegen, bis Ende August d. J. auch gewöhnliche längere, für den Zweck geeignete Wagen, nöthigenfalls unter Beistellung von Schutzwagen, ohne dass hierbei eine Erhöhung der tarifmässigen Fracht eintritt, verwendet werden.

Strassburg, den 7. April 1898. (907)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Vom 1. Juli d. J. ab gelangen die Frachtsätze des Spezialtarifs I der allgemeinen Kilometertariftabelle und der Stationstariftabelle in Abschnitt II F b 1 des vorbezeichneten Tarifs nur noch für Sendungen des Ausnahmetarifs Nr. 2 a (Zucker aller Art in Mengen von mindestens 5 t) zur Anwendung. Für alle übrigen Güter des Spezialtarifs I werden die Sätze des Spezialtarifs I gleichgestellt mit den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen und des Spezialtarifs A 2.

Durch diese Erhöhungen werden die Sätze des Transittarifs in Uebereinstimmung gebracht mit den in Klasse A des rumänisch-norddeutschen Tarifs seitens der deutschen Bahnen eingerechneten Antheilen.

Breslau, den 11. April 1898. (908)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1 Januar 1897. Mit Wirksamkeit vom 15. April 1898 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen auf Grund der einschlägigen Tarifentfernungen Anwendung auf:

Kaolin und Kaolinerde

im Verkehr zwischen Biebrich (Mosbach) und Biebrich Rheinbahnhof einerseits und Amberg, Weiherhammer und Wernberg andererseits, ferner auf:

Bimssand

im Verkehr zwischen Höhr-Grenzhausen einerseits und Würzburg andererseits. Für Bimssand hat — entsprechend den Vorschriften des Tarifs für Erde (gewöhnliche, Kies, Sand) — die Frachtberechnung eventuell nach dem Ladegewicht zu erfolgen.

München, den 12 April 1898. (909)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Ziffer 6 des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifs (A.-T. 2 des Theils II vom 1. August 1896 und A.-T. Nr. 23 des Theils II vom 1. Januar 1893) erhält vom 20. April d. J. ab folgende Fassung:

„6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt."

Eine direkte Abfertigung zu den Sätzen des Rohstofftarifs findet für die neu aufgenommenen Artikel „Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt" in dem Umfange der bisherigen Gültigkeit der Ziffer 6 statt.

Köln, den 13. April 1898. (910)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verband. Die laut unserer Bekanntmachung vom 15. v. Mts. eingeführte Frachtermässigung für Eis gilt bis 1. Juni d. J. und findet vom 15. d. Mts. ab auch Anwendung im Verkehre mit Stationen der westfälischen Landeseisenbahn.

Hannover, den 13. April 1898. (911)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr von Stationen der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April 1898). Am 1. Juni 1898 gelangt der I. Nachtrag zur Ausgabe, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Anstossbeträge für die bayerischen Lokalbahnstationen. Die bisherigen Anstossbeträge für Beuerberg und Eurasburg erhöhen sich theilweise um 1 ₰ für 100 kg.

Die Sätze für Lohgarten-Roth werden ab 15. Juni l. J. ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 9. April 1898. (912)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April 1898). Am 1. Juni 1898 gelangt der I. Nachtrag zur Ausgabe, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Anstossbeträge für die bayerischen Lokalbahnstationen. Die bisherigen Anstossbeträge für Beuerberg und Eurasburg erhöhen sich theilweise um 1 ₰ für 100 kg.

Die Sätze für Lohgarten-Roth werden ab 15. Juni l. J. ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 9. April 1898. (913)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. April 1898 ab und so lange der Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 Gültigkeit hat, wird im badisch-pfälzischen Güterverkehr (8. südwestdeutsches Tarifheft) auch für die nachgenannten Artikel 20 % Ermässigung auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III gewährt:

Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabrikation),
Thonerde, phosphorsaure,
Ricinuskuchen und Ricinuskuchenmehl.

Karlsruhe, den 13. April 1898. (913a)
Generaldirektion der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif II. Am 15. April d. J. wird die Station Mallmitz in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofen- oder Bleihüttenbetrieb als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Ferner ist mit sofortiger Gültigkeit auf Seite 4 des Nachtrages 5 die Entfernung Herrnstadt-Bottschow von 201 km in 191 km und mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 auf Seite 371 des Tarifs die Entfernung Mallmitz-Ober-Leschen von 6 km in 16 km zu berichtigen.

Breslau, den 7. April 1898. (914)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Mai l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen sowie neu einbezogene Stationen. Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 12. April 1898. (915)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch-sächsisch/österreichischen Grenzstationen. Die Frachtsätze für die Stationen Annaberg, Bauerwitz, Beuthen O. S. E. und R. O. U. E., Königshütte und Leobschütz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz sowie für die Station Glatz des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau werden in dem Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juni d. J. ab aufgehoben.

Breslau, den 10. April 1898. (916)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preussisch-sächsisch/österreichischen Grenzstationen. Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. wird die Station Dopiewo des Eisenbahndirektionsbezirks Posen in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.

Breslau, den 12. April 1898. (917)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Zum Kohlentarif Südwestdeutschland-Ostschweiz vom 10. Oktober 1897 ist mit Gültigkeit vom 15. April l. J. der II. Nachtrag erschienen. Dieser Nachtrag, welcher von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann, enthält u. a. neue Frachtsätze für Maximiliansau, sowie anderweitige (ermässigte) Frachtsätze für Lauterburg Hafen, Strassburg Centralbahnhof und Strassburg-Neudorf.

Karlsruhe, den 6. April 1898. (918)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. April 1898 wird die Station Schwetzingen in den Ausnahmetarif Nr. 7 des badischen Binnengütertarifs für Spiritus und Sprit zur Ausfuhr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, 7. April 1898. (919)
Generaldirektion.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr. Die auf Seite 55 des Nachtrags I zum Holz- und Borketarif vom 1. Februar 1894 für die Stationen Lissa i/P., Neisse, Oswitz, Pöpelwitz Umschlag, Posen, Rybnik und Zduny aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs D werden mit sofortiger Gültigkeit, soweit Erhöhungen eintreten jedoch erst mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J., wie folgt, abgeändert:

zwischen und	Lissa i/P.	Neisse	Oswitz	Pöpelwitz Umschlag	Posen	Rybnik	Zduny
	Ausnahmetarif D in Pfennig für 100 kg						
Csány	186*	151	168*	167	197*	136	178
Forró-Encs	195*	160	177*	176	206*	145	187
Hidas-Németi	190*	155	172*	171	201*	140	182

* Gültig ab 1. Juni 1898.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die ab 20. Dezember v. J. im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs A in der Relation Landsberg a/W.-Szolyva-Harsfalva auf 252 ℳ und in der Relation Landsberg a/W.-Vöcsi auf 250 ℳ abgeändert.

Breslau, den 6. April 1898. (920)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. bis auf Widerruf werden die in vorbezeichnetem Verkehre für die Station Radwanitz unter b enthaltenen Frachtsätze um 1,2—2,2 Heller für 100 kg ermässigt und ist der Stationsname Radwanitz in Radwanitz-Prossnitz abzuändern. Ueber die Höhe der Frachtsätze von den einzelnen Grubenstationen ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 6. April 1898. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle etc. Mit Gültigkeit vom 10. April 1898 werden die Stationen der Theilstrecke Uckro-Falkenberg der niederlausitzer Bahn in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 7. April 1898. (922)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 15. April d. J. treten in den Tarifheften 1 und 2 nachstehende direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Düngemittel

(Ausnahmetarif Nr. 37 im Heft 1)
(„ „ 21 „ 2 2)

in Kraft:

Zwischen	Ausnahmetarif Nr. 37 des Tarifs Theil II — Heft 1										Ausnahmetarif Nr. 21 des Tarifs Theil II — Heft 2	
	B. N. B.		Oe. N. W. B.			k. k. öst. St. B.		St. E. G.			B. E. B.	
	Prag	Vysocan	Lieben	Prag, Prag, Anglobank	Wisocan	Prag St.-B.	Smichow	Bubenc, Bubna	Lieben	Prag	Prag	Bubna, Sandthor, Smichow
	Pfennig für 100 kg											
Station der königl. Eisenbahndirektion Halle a/S. Gebhardt . .	90											

Breslau, den 6. April 1898. (923)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr. Vom 15. April d. J. ab werden in obigem Verkehre nach Haltestelle Wahren des Direktionsbezirks Halle direkte Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Kattowitz, den 7. April 1898. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayer. Staatseisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 16. Mai 1898 sind im direkten Verkehre zwischen München Rangirbahnhof einerseits und den deutschen Verbandsstationen andererseits die in den einschlägigen Tarifen vorgesehenen bezüglichen Entfernungen, erhöht um 6 km, der Frachtberechnung für Eilgutsendungen sowie für eilgutmässig zu befördernde, mit weissem Frachtbrief zur Aufgabe gelangende Frachtgutsendungen zu Grunde zu legen.

München, im April 1898. (925)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frachtberechnung für Schlacken nach dem Rohstofftarif. In den Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehren, sowie im Wechselverkehr mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und Kempen, Station der Breslau-Warschauer Eisenbahn, ist mit sofortiger Gültigkeit in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter besonderer Ziffer 9 aufzunehmen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif und die Eisenerzausnahmetarife)."

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand" befindliche Zusatz („auch Schlackensand") fällt fort.

Berlin, den 5. April 1898. (926)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz, abgeröstetem Schwefelkies etc. zum Hochofen- und zum Bleihüttenbetrieb vom 1. Mai 1893. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. kommen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. zum Bleihüttenbetrieb von Peine nach Frankenscharrnhütte, Gernrode a. Harz, Langelsheim, Lautenthal und Oker zur Einführung. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 5. April 1898. (927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. Zu Theil II a Heft 6 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den

Eisenbahndirektionsbezirken Erfurt, Halle und Magdeburg) tritt am 15. April der Nachtrag V in Kraft (gratis).

Strassburg, den 7. April 1898. (928)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 30. März 1897 eingeführte Tarifmaassnahme, nach welcher für Steinkohlen usw. ab Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf und Lauterburg Hafen nach der Schweiz die Taxen des Kohlentarifs vom 15. Juli 1894 um 6 Cts. für 100 kg gekürzt werden, wird über den in unserer Bekanntmachung vom 27. September 1897 bezeichneten Zeitpunkt (31. März l. J.) hinaus noch bis einschliesslich 14. April l. J. angewendet, insoweit sich nach derselben eine billigere Fracht ergibt, als auf Grund der ungekürzten Taxen des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland - Ostschweiz, vom 10. Oktober 1897.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. April 1898. (929)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. werden in obenbezeichnetem Verkehre Frachtsätze für Einzelsendungen nach der zwischen Rövershagen und Bentwisch gelegenen Haltestelle Mönchhagen der Eisenbahndirektion Stettin eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 6. April 1898. (930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Die Station Langschede des Direktionsbezirks Cassel wird am 15. d. Mts. für den Versand von Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Essen, den 5. April 1898. (931)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Für Sendungen zwischen Leipzig und Südfrankreich über Alt-Münsterol wird die über Genf, Verrières, Locle und Delle etwa erreichbare billigere Fracht im Rückvergütungswege gewährleistet.

Gesuche um Rückerstattung der Mehrfracht sind unter Beifügung der Frachtbriefe an die kaiserliche Generaldirektion in Strassburg zu richten.

Strassburg, den 7. April 1898. (932)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Güterverkehr zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn und der Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn. Mit sofortiger Wirksamkeit wird der auf den preussisch - hessischen Staatseisenbahnen gültige Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien eingeführt.

Gleichzeitig werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für Eissendungen in Wagenladungen, unter den bezüglich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der gestellten Wagen geltenden Bestimmungen, bis zum 1. Juni d. J. bewilligt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 4. April 1898. (933)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Ausdehnung des Ausnahmetarifs 8 für Giessereiroheisen. Mit Gültigkeit vom 10. April 1898 werden die Stationen Hettstedt und Schönefeld bei Leipzig des Direktionsbezirks Halle als Empfangsstationen in die im Gütertarif der Gruppe V, in den preussischen Gruppenwechseltarifen IV/V, V/VI, V/VII, V/VIII und im westdeutschen Privatbahngütertarif bestehenden Ausnahmetarife 8 für Giessereiroheisen einbezogen.

Halle a/S., den 7. April 1898. (934)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII). Am 10. d. Mts. erscheint zu dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 ein Nachtrag IV, welcher u. a. neue Frachtsätze von der Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln sowie nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 5. April 1898. (935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Am 15. April d. J. gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Schnittfrachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 25. März 1898. (936)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Juni d. J. treten anderweite Gebühren für die Berechnung der Deckenmiethe an Stelle der in der Tabelle auf Seite 17 des Nachtrags I zum Theile I Abth. B vom 1. März d. J. enthaltenen in Kraft, welche theilweise eine Erhöhung erfahren. Auskunft ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau.

Köln, den 5. April 1898. (937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr. Tarif Theil I. (Aenderung einiger Positionen der Güterklassifikation.) Mit 1. Mai 1898 werden die im Tarife, Theil I für die Elbeumschlagsverkehre vom 1. Mai 1894,

auf Seite 56 befindliche Position F, 5 für Farbhölzer etc.,
„ „ 56 „ „ F, 6 „ Farbkräuter etc. und
„ „ 59 „ „ G, 4 „ Garne, sowie
„ „ 12 im Nachtrag I befindliche Position G, 4 b

ausser Kraft gesetzt.

An deren Stelle treten bis auf weiteres die folgenden in Gültigkeit und wird ausserdem die Position P, 2 für Papier durch die nachfolgende Position P, 2 a ergänzt.

Position	Klassifikation: Artikel	für Mengen: unter 5 000 kg für den Frachtbrief	von mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen	von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
	F.			
5	Farbhölzer und deren Wurzeln, in Blöcken und Stücken, auch geraspelt, gemahlen und zerkleinert, auch Quercitron	II	A 2	Sp.-T. 1
6	Farbkräuter und Farbwurzeln mit Ausnahme von Indigo und Wau	II	A 1	B
	G.			
4	Garne, auch Twiste (Baumwollgarne), aus vegetabilischen Stoffen:			
	a) ein- oder zweidrähtig	II	A 1	B
	b) mehr als zweidrähtig, Häkelgarne, Heft- und Strickwolle	II	C 1	C 2
4a	Garne aus animalischen Stoffen, wie Schafwollgarn, Seidengarn, ferner Leinenzwirn, Seidenzwirn und Baumwollzwirn tarifiren nach Klasse I.			
	P.			
2a	Cigarettenpapier in Bögen zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	II	A 2	Sp.-T. II

Insoweit durch vorstehende Aenderungen Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 1. Juni 1898.

Wien, am 8. April 1898. (938)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich. Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. September 1897 enthaltenen Nomenklaturen des Ausnahmetarifes Nr. 14 **auf Seite 171 und des Ausnahmetarifes** Nr. 25 auf Seite 228 werden aufgehoben und durch folgende ersetzt:

„Farbhölzer und deren Wurzeln, in Blöcken und Stücken, auch **geraspelt, gemahlen oder zerkleinert,**

auch Quercitron, ferner Farbkräuter und Farbwurzeln, mit Ausnahme von Indigo und Wau."

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich für Farbkräuter und Farbwurzeln, die in den vorgenannten Ausnahmetarifen für Dresden-Elbkai enthaltenen Frachtsätze für Ladungen von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 14 ₰ und für solche von 10 000 kg um 11 ₰ für 100 kg.

Wien, am 7. April 1898. (939)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalbahnaktiengesellschaft in München. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1898 ist zu dem Lokaltarif der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus der Nachtrag V erschienen.

Derselbe enthält u. a. anderweite Bestimmungen über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter und ist zum Preise von 10 ₰ von der Betriebsverwaltung in Sommerfeld und den einzelnen Stationen zu beziehen.

München, den 15. April 1898. (940)
Die Direktion.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1898 ist zu dem Lokaltarif der Nebeneisenbahn Rauscha-Freiwaldau der Nachtrag II und zu dem Lokaltarif der Nebeneisenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld der Nachtrag I erschienen. Dieselben enthalten u. a. anderweite Bestimmungen über die Fristen für die Abnahme der nicht zugerollten Güter und sind je zum Preise von 10 ₰ von der Betriebsverwaltung in Sommerfeld und den einzelnen Stationen zu beziehen.

Sommerfeld, den 15. April 1898. (941)
Die Direktion.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Am 10. April d. J. wird die in Kilometer 101 gelegene Haltestelle Dlonie für den Gesammtverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe können weder angenommen, noch ausgeliefert werden.

Die Direktion. (942)

Strassburger Strassenbahngesellschaft. Die im Tarif für den Reichsbahn-Strassenbahnverkehr vom 1. April 1897 auf Seite 16 vorgesehenen Schnitttaxen für den Uebergangsverkehr von und nach Strassburg - Neudorf sind mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab ermässigt worden.

Deckblätter, welche die neuen Taxen enthalten, werden auf den Stationen unentgeltlich abgegeben.

Strassburg, den 9. April 1898. (943)
Die Direktion.
Hähner.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr mit den Nordseeinseln Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge. Am 1. Mai 1898 tritt unter Aufhebung des Tarifs für Sommerkarten nach Norderney, Juist usw. vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I ein neuer Tarif für diesen Verkehr in Kraft.

Ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen der bisherigen Bestimmungen und den bereits veröffentlichten Preiserhöhungen und Verkehrsbeschränkungen erfährt der neue Tarif gegenüber dem bestehenden namentlich dadurch eine Erweiterung, dass für den Verkehr mit Norderney und Borkum über Norddeich und Leer oder Emden auch einfache Fahrkarten und gewöhnliche Rückfahrkarten eingeführt werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft über den Tarif geben die betheiligten Dienststellen.

Münster i/W., den 9. April 1898. (944)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S.
An Stelle

a) des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II, für den Verkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. vom 1. Oktober 1896 nebst Nachtrag;
b) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält,

tritt am 15. April 1898 ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen - Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn.

Die im Tarif vom 1. Oktober 1896 enthaltene Bestimmung, wonach die in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September jeden Jahres auf den Stationen der Strecke Berlin-Görlitz nach Stationen der schlesischen Gebirgsbahn und deren Seitenlinien gelösten Rückfahrkarten eine fünftägige Gültigkeitsdauer beigelegt erhielten, soweit sie eine solche nicht schon ohnehin hatten, tritt mit dem 1. Juni 1898 ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen. Die in den neuen Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Halle a/Saale, den 9. April 1898. (945)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-oberrheinischer Kohlenverkehr. Zu diesem Tarif ist der I. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 6. April 1898. (946)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. An Stelle

a) des Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarifs, Theil II für den Verkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig vom 1. Februar 1896 nebst Nachtrag;
b) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie für die Farge - Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält,

tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen mit Ausnahme der Strecken Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen. Die in den neuen Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Danzig, den 28. März 1898. (947)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1898 tritt ein neuer Tarif für den französisch-englisch-niederländisch - belgisch - luxemburgisch - deutsch-schweizerisch - österreichisch - ungarischen Rundreiseverkehr in Geltung. Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1897 aufgehoben und ersetzt.

Strassburg, den 9. April 1898. (948)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den gr. badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen, Theil II, ist der Nachtrag VIII — gültig vom 1. Mai 1898 — ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und des Tarifs. Die in den Nachtrag aufgenommene Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, 9. April 1898. (949)
Generaldirektion.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Gültigkeitsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten, welche auf den Stationen der Strecken Berlin-Sommerfeld und Berlin-Königs-Wusterhausen nach den Stationen der schlesischen Gebirgsbahn in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September d. J. ausgegeben werden, allgemein auf die tarifmässige Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten eingeschränkt. Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen.

Berlin, im April 1898. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Englisch - oberrheinischer Personenverkehr. Zu diesem Tarif ist der II. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 6. April 1898. (951)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Strassburger Strassenbahngesellschaft. Für den Personen-, Expressgut-, Vieh- und Güterverkehr der diesseitigen Nebenbahnen mit der Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach der Lahrer Strassenbahngesellschaft ist mit sofortiger Gültigkeit ein Verbandstarif zur Ausgabe gelangt.

Exemplare dieses Tarifs sind auf den Stationen beider Verwaltungen käuflich.

Ausserdem ist zu dem vom 1. April d. J. ab gültigen Lokaltarif der erste Nachtrag erschienen.

Exemplare dieses Nachtrages gelangen auf den Stationen unentgeltlich zur Abgabe.

Strassburg, den 9. April 1898. (952)
Die Direktion.
Hähner.

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur 32. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 25. Mai 1898, um 11 Uhr Vormittags, in Wien im Sitzungssaale des ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ung. Monarchie I, Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1897;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1897 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1898.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Montag, den 25. April l. J., Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1898. (953)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt!

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 52., als ordentlichen 45. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend-priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 9. Mai 1898, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1897.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1897.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1898.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ der k. k. priv. allg. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ der allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ der Diskontogesellschaft in Berlin,
„ der bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 1. Mai 1898 zu hinterlegen.

Prag, am 7. April 1898. (954)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Sonnabend, den 30. April 1898, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden 41. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen. Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1897.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1897.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1898 in Wien bei der k. k. privilegirten österreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der steiermärkischen Eskomptebank, in Lemberg bei der galizischen Aktienhypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der deutschen Bank oder der Nationalbank für Deutschland, in Frankfurt a/M. bei der deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1898. (955)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Verdingungen.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung verschiedener eiserner Beschlagtheile, als:

Bufferstangen,
Bufferkreuze,
Bufferplatten,
Bufferhülsen,
Schrauben- und Sicherheitskupplungen,
Zughaken

zu vergeben.

Lieferungsbedingungen hierzu nebst Zeichnungen können auf Ansuchen von der

Magazinhauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier

gegen Entrichtung von 50 ₰ Schreibgebühren für ein Exemplar und 50 ₰ (Packet-) Porto bezogen werden. Bei Einsendung des Betrages in baar sind 5 ₰ Bestellgeld zuzurechnen.

Lieferungsangebote sind bis zum 25. April d. J. an die Magazinhauptverwaltung hier einzureichen.

Die Angebote, welche mit der Aufschrift: „Angebot auf Beschlagtheile“, sowie mit dem Namen des Anbieters zu versehen sind, werden im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes hier in Gegenwart der erschienenen Bewerber

am 26. April cr.,
Nachmittags 3 Uhr,

geöffnet.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfolgt innerhalb dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Chemnitz, den 7. April 1898. (956)
Maschinenhauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Kohlen- und Kokeslieferung. Vom 1. Juni d. J. bis mit 31. Mai 1899 sind an Kohlen und Kokes zu liefern:

rot. 450 000 t für Lokomotivheizung,
65 500 „ „ Werkstätten, zu Lokalheizungszwecken, für das Elektrizitätswerk in Dresden usw.

Angebote sind bis zum 29. April 1898, Abends 6 Uhr hier einzureichen und findet die Eröffnung der eingegangenen Angebote am 30. April, Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter statt.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können von

der Maschinenoberinspektion in Dresden, der Magazinhauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 9. April 1898. (957)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen- und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Kupfer usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betreffend Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 25. April d. J. an uns einzureichen.

Oldenburg, den 12. April 1898. (958)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialienabgänge wird auf den 28. April d. J., Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer Nr. 61 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 6 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 19. Mai d. J.

Kattowitz, den 7. April 1898. (959)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Bahnmeister gesucht,

welcher den Bestimmungen des Bundesraths über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten genügt. Anfangsgehalt 1600 ℳ, jährlich steigend um 50 ℳ bis 2500 ℳ, daneben freie Wohnung bezw. entsprechende Entschädigung. Meldungen mit Zeugnissen oder beglaubigten Abschriften derselben über bisherige Thätigkeit zu richten an

Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn zu Altona. (960)

Bei der Friedeberger Kleinbahn ist die Stelle eines **Stationsvorstehers und Bahnverwalters** sofort zu besetzen. Bewerbungen sind unter Vorlage von Zeugnissabschriften und Angabe der Gehaltsansprüche **sofort** bei uns einzureichen.

Soldin, den 6. April 1898. (961)

Betriebsverwaltung der Friedeberger Kleinbahn.

Anzeigen.

Thieme's

Maschinenfabrik,

LEIPZIG-ANGER,

Säge- und Holzbearbeitungs-Maschinen.

Handgeschmiedete Schienennägel

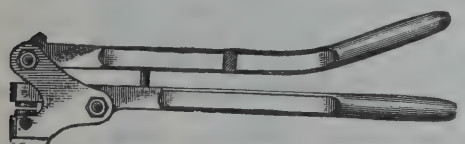
liefert äusserst billig

Süddeutsche Schienennägelfabrik

Simmozheim, Post Weilderstadt.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14

Kommandantenstr. 63/64.

Fünfundzwanzigste Neubearbeitung pro 1898.

Heusinger v. Waldegg's

Eisenbahntechniker-Kalender.

Herausgegeben von

A. W. Meyer, kgl. Eisenbahn-Bau- und Betr.-Inspector bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover.

Preis 4 Mark.

Die Beilage enthält: **„Adressbuch der höheren Eisenbahntechniker und Eisenbahnbehörden nach officiellen Angaben“** sowie eine **„Uebersicht über die Leistungsfähigkeit der eisenbahntechnischen Industrie.“**

Rheinhard's

Ingenieur-Kalender

für

Strassen- und Wasserbau- sowie Cultur-Ingenieure

Herausgegeben von

R. Scheck, kgl. Wasser-Bauinspektor in Frankfurt a. O.

Preis 4 Mark.

J. F. Bergmann, Verlagsbuchh., **Wiesbaden.**

A.J.A.G.

Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium-Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und **Rheinfelden,** Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Grassamen

Mischung stark wurzelnder Gräser für
Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.
pro 100 kg 32 ℳ.
Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten-Mischung,** pro 100 kg 60 ℳ.
empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität

V. Fromhold & Co.,
Samenhandlung,
Querfurt (Prov. Sachsen).

PIANINOS

mit Siegel's Deutsch. Reichs-Patent Nr. 94 025 Eisen-Konstruktion haben gegen Feuchtigkeitseinflüsse **grösste Widerstandsfähigkeit,** die nicht von der durchweg üblichen Bauart erreicht wird, daher **grösste Dauerhaftigkeit,** leisten **grösste Garantie** für Stimmhaltung, haben trotz der Eisenkonstruktion **grosse edle Tonfülle,** haben nur geringes Mehrgewicht (Piano 1,30 m hoch wiegt 520 Pfund) sind nicht theurer als jetzige Qualitäts-Pianinos.

R. Siegel, Stade.

Gegründet 1849.

Die Klaviervirtuosin Frau **Johanna Susmann-Burmester, Hamburg,** urtheilt:

Die Tonfülle, Klangschönheit, angenehme Anschlagsart und Repetitionsfähigkeit des nach Ihrem Pat. Nr. 94 025 gebauten Pianino kommen geradezu einem Flügel gleich und haben mich im höchsten Grade überrascht.

Sensationelle Neuheit. ❋ Patentirt! ❋

Ocarina

aus echt Meissner **Porzellan.**

Hochelegantes Aeussere.

Grossartige Tonfülle. Alle Instrumente **chromatisch** rein **gestimmt.**

Freyer & Co., Porzellan-Ocarinafabrik, **Meissen i. S.**

Preisliste u. Notenverzeichn. grat. u. frc.

Rud. Koblert jun., Graslitz,

Böhmen.

Verlangen Sie meinen neuen Preis-Kourant über alle **Blech-** und **Holzblasinstrumente, Streichinstrumente, Zithern, Trommeln etc.,** sowie aller zu genannten Instrumenten gehörigen Einzel-Bestandtheile u. Werkzeuge, dann Saiten-Etuis für sämmtliche Instrumente, Etuibeschläge etc., welcher gratis und franko zugesandt wird.

Streng solide Bedienung.

Billigste Bezugsquelle.

In unserem Verlage erschien soeben:

Eisenbahn-Wörterbuch

in

deutscher und französischer Sprache.

Zusammenstellung

der **bei dem Bau, dem Betrieb** und **der Verwaltung der Eisenbahnen** am meisten vorkommenden **technischen** und **allgemein gebräuchlichen Ausdrücke** in deutscher und französischer Sprache

von

A. Kirberg,

königl. Rechnungsrath und Vorstand des Betriebsbüreaus der königl. Eisenbahndirektion Köln.

2 te bedeutend vermehrte und erweiterte Auflage.

13 500 Bezeichnungen enthaltend.

Broschirt: Preis 5 Mk. oder 6 Frcs. 25 Ctm. — Gebunden in Bädekereinband 5 Mk. 60 Pf. oder 7 Frcs.

Auf je 10 bestellte Exemplare 1 Freiexemplar.

Kölner Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. in Köln.

Unterrichtsbriefe für das

SELBST-STUDIUM

der gesamten *Elektrotechnik* und des *Maschinenbauwesens* sowie *Hoch- u. Tiefbauwesens,* **System Karnack-Hachfeld.** Redigiert von O. Karnack (Direktor Müller, Technikum Frankenhausen-K.) u. Regierungsbaumstr. Alexander.

Das System Karnack-Hachfeld zerfällt in nachfolgende 7 Werke, von denen jedes für sich vollständig abgeschlossen ist:

1. Elektrotechnische Schule
Gemeinverständl. Handbuch zur Ausbildung von Elektrotechnikern
Maschinenbauschule
2. D. Maschinenkonstrukteur 3. Der Werkmeister. 4. Der Monteur, Vorarbeiter und Maschinist
Baugewerbeschule
5. Der Polier. 6. Der Baugewerksmeister. 7. Der Tiefbautechniker

Werke in Lieferungen à 60 Pf.

Diese 7 rühmlichst bekannten, brauchbarsten und besten Werke ihrer Art, welche keinerlei besondere Vorkenntnisse voraussetzend, jedem strebsamen Techniker eine ausgezeichnete Gelegenheit geben, ohne den Besuch einer technischen Fachschule sich voll und ganz dasjenige Wissen und Können anzueignen, dessen ein Techniker bedarf, behandeln in sehr leicht verständlicher klarer, einfacher mustergültiger Darstellung **alle Gebiete der gesamten Elektrotechnik beziehungsweise d. gesamten Maschinenbaues oder des gesamten Hochbaues sowie des gesamten Tiefbaues.** Das Studium dieser Werke giebt jeden strebsamen Techniker eine ausgezeichnete bisher noch nicht gebotene Gelegenheit, ohne besonderen Aufwand an Geld und ohne seine berufliche Thätigkeit unterbrechen zu müssen, sich diejenigen Kenntnisse in überraschend leichter Weise aneignen zu können, deren er bedarf, um innerhalb seines Berufes die höchsten Ziele zu erreichen. Wer sich in das Studium dieser Briefe vertieft und an der Hand dieses auf Grund reichster Erfahrung planmässig angelegten Lehrmittels von Stufe zu Stufe fortschreitet, wird sich gediegene Kenntnisse auf allen Gebieten der Elektrotechnik beziehungsweise des Maschinenbaues oder des Hochbaues oder des Tiefbaues erwerben und unstreitig die schönsten und vorteilhaftesten Erfolge erzielen. Die Direktion eines Technikums, dessen Abgangsprüfungen unter Aufsicht eines Staatsbeamten stattfinden, wird alljährlich einen nur wenige Wochen umfassenden Kursus einrichten, welcher dazu dienen soll, eine Wiederholung des gesamten, in unseren Unterrichtsbriefen gebotenen Lehrstoffs vorzunehmen. Nach Beendigung dieses Kursus kann der Techniker an dieser Lehranstalt **die Fachprüfung ablegen** und erhält nach erfolgreicher Prüfung ein **Reife-Zeugnis.** Zu beziehen durch jede Buchhandlung. Verlag von Bormeß & Hachfeld, Leipzig und Potsdam.

Steierischer Façonstahlguss,

unvergleichlich besser als Temperguss, für **Waggontheile** und **Beschläge** selbst der kleinsten Gattung, liefert die

Fischer'sche Weicheisen- und Stahlgiesserei-Gesellschaft

in Traisen, Nied.-Oesterr.

Specialität: Stahlguss für kleine Stücke.

(Skizzenbücher und Muster stehen auf Verlangen zur Verfügung.)

Nr. 7. Jahrgang 1898. **Berlin, am 16. April 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

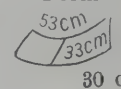
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2	1	Kiste	Apfelsinen —	37	1	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	verkauft.
2	A B	302	1	Fass	Cylinderöl —	193	2	Gelsenkirchen	"	
3	A D	553	1	—	l. Petroleumfass —	35	3	Buchholz W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
4		133	1	Bund	Stuhlrohr —	10,5	4	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5		?	1	Tonne	Benzin —	167	5	Güstrow	Meckl.Friedr.Franzb.	Form  30 cm
6	B	99	1	—	halbrund geschmiedetes Eisen	7	6	Appelhülsen	K. E.-D. Münster	
7	B	III	1	—	Privatgitter —	1	7	Riesa	Sächsische Stsb.	
8	B	—	8	Pack	leere Säcke —	72	8	Altendorf a. d. Rhr.	K. E.-D. Essen	
9	C A	—	1	—	l. Bierfass 26,3 l —	—	9	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
10	C B & C	531	2	Stück	Pflugschaare —	2,5	10	Liebenau	K. E.-D. Cassel	
11	C B	—	1	Pack	3 Gusstöpfe —	17	11	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	C H	30	1	Kiste	? —	59	12	Schalke	K. E.-D. Essen	
13	C O	11	1	—	eiserne Bettstelle —	—	13			
14	C T	1234	1	—	l. Blechflasche —	2	14	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
15	D H C S	6694	1	Sack	Kartoffelmehl —	100	15	Münster	K. E.-D. Münster	
16	E	7053	1	Kiste	Seife —	25	16	Altendorf-Krbg.	K. E.-D. Essen	
17	E A 1 Strich grün	unleserlich —	1	Kollo	6 Stangen Eisen —	25	17	Puschdorf	K. E.-D. Königsberg	
18	E D S	—	1	Bund	Stahl —	25	18	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
19	E F H	104	1	Ballen	— —	105	19	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
20	E R	35/36	2	Verschläge	Papier —	292	20	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
21	E S	5833	1	—	leere Kiste —	20	21	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
22	F	82	1	Ballen*)	Zimmt —	2	22	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinen.
23	F	9	1	Kiste	Wein —	17	23	Assling	Bayerische Stsb.	
24	F K	2677	1	Ballen	Baumwollwaaren (Druckzeug)	—	24	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
25	G	183	3	Kolli	Achsen —	?	25	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
26	G	3	—	—	Hebeisen —	13	26	Mannheim	Direktion Mainz	
27	G B	4	1	Fass	Wein —	131	27	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
28	G & Co	3155 3156	2	—	Wieseneggentheile —	—	28	Miltitz	Sächsische Stsb.	
29	G F D	12262	1	Kiste	unbekannt —	21	29	Colmar	Reichsbahn	
30	G H	3950	1	"	Konservirungsmittel —	29	30	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
31	G H	2279	1	—	leere Kiste —	8	31	Darmstadt	Direktion Mainz	
32	G K	3937	1	—	leere Kiste —	7	32	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
33	G M	—	1	Korb	Gemüse —	—	33	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
34	G N	II	1	—	Vorhängeschloss ohne Schlüssel	?	34	Hannover Eilg. A.	K. E.-D. Hannover	
35	G B C	3654	1	Kübel	? —	70	35	Stromberg	Direktion Mainz	
36	G R C	2945	1	—	leere Kiste —	7	36	Stuttgart Hptb.	Württemberg. Stsb.	
37	G S	—	1	Kollo	Roststab —	1	37	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
38	G S	2018	1	"	Kinderstuhl —	—	38	Frankfurt Ostb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	G S	3113	1	Kiste	Stroh —	72	39	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
40	G W	—	1	Ballot	blau- und weissgestreiftes Baumwollzeug	11	40	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	**)
41	H	23073	1	Ballen	Filz —	14	41	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
42	H	140/41	2	Verschläge	leere Bierkannen —	29	42	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
43	H	—	1	Pack	Ofentheil —	2	43	Münster	K. E.-D. Münster	
44	H	32066	1	Wagen	eis. Schwellen —	—	44	Hettstedt	K. E.-D. Halle a/S.	
45	H B H V	15	1	—	Kette —	22	45	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	

**) Alte Beklebung an der Innenseite der Verpackung: „Ebersbach (sächs. Staatsb.) nach . . . ."

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
46	H C	3152	1	—	leere Kiste —	57	46	Bremen	K. E.-D. Hannover	
47	H C	—	2	Stück	eis. Ortscheite —	9	47	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
48	H C	—	1	Kiste	Bleichsoda —	55	48	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Frankfurt a. M. 10./3. Hornburg.
49	H J	30	1	Pack	leere Säcke —	12	49	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
50	H K	—	1	—	Hebeeisen —	7	50	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
51	H L	—	1	—	eiserne Welle —	44	51	Vienenburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
52	H M	—	1	Pack	6 Körbe —	45	52	Duisburg	K. E.-D. Essen	
53	H & M	100	1	Fass	? —	—	53	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	H S	1949	1	—	leere Kiste —	42	54	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
55	H S	5810	1	Kiste	Seifenextrakt —	36,5	55	Herne	K. E.-D. Essen	
56	H S G	12	1	Stück	Pflugtheil —	3	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	H W	384/85	2	Pack	12 Stück Kinderstühlchen	—	57	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	H W	27083	1	Ballen	Leinen —	37	58	„	„	
59	J	497/8	2	Pack	hölz. Stäbe, Blumenstöcke	20	59	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
60	J	576	1	—	Bestandtheil einer elektr. Anlage	5	60	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
61	J C	1265	1	Ballen	Putzwolle —	15	61	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
62	J K	23927	1	—	leere Kiste —	12	62	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
63	J K	1	1	Sack	Netze —	30	63	Czerwinsk	K. E.-D. Danzig	
64	J N	I	1	„	Roggen —	30	64	Bodenheim	Direktion Mainz	
65	J R	13	1	Rolle	Matzen —	5	65	Königsmachern	Reichsbahn	
66	J S	1 u. 2	2	—	Eisentheile —	55	66	Teisendorf	Bayerische Stsb.	
67	K	—	2	Kisten	Harzkäse —	10	67	Bremen	K. E.-D. Hannover	
68	K	—	4	—	eiserne Platten —	—	68	Soest	K. E.-D. Münster	*)
69	K	8	1	Sack	Heede —	22	69	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
70	K	738	1	Kiste	? —	16	70	Bremerhaven Z.	„	
71	K B St B	—	1	—	Schraubenkuppel mit Bügel, Mutter u. Schwegel	—	71	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
72	K B St B	2726	1	—	Vorhängschloss —	—	72	Regensburg	„	
73	K C	3152	1	—	leere Kiste —	57	73	Bremen	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Mainz-Bockenheim.
74	K C	8512	1	—	leere Kiste —	5	74	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	K E D	4	1	—	eis. Gitter —	?	75	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
76	L	1056	1	Korb	lebende Pflanzen —	138	76	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
77	L B	56	1	Fass	Bratheringe —	10	77	Löwenberg i. Schl.	K. E.-D. Breslau	verkauft.
78	L K N	XVII	1	Sack	Weizen —	73	78	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
79	L M	51	1	„	Stockfische —	25	79	Langendreer St.	K. E.-D. Essen	
80	L R	424	1	Fass	Petroleum —	158	80	Dortmund B. M.	„	
81	L T	13425/29	5	Ballen	Läufer —	225	81	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
82	L U	4880	2	Pack	Pappe —	49	82	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
83	L V	1245	1	—	ges. Ochsenhaut —	52	83	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
84	L W	9970	1	—	leeres Fass —	30	84	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
85	M	582	1	Kübel	Butter —	29	85	Werden	K. E.-D. Essen	
86	M	988	1	Kiste	Butter —	75	86	Lindau	Bayerische Stsb.	
87	N	—	1	—	Herdrahmen —	12	87	Miltenberg	„	
88	O N	3044	1	Kiste	Glas- u. Porzellanfiguren	—	88	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M	beschrieben: nach Berlin.
89	O S	—	1	Fass	Maschinenfett —	56	89	Danzig	K. E.-D. Danzig	
90	O S	5009	1	Kiste	Lackflaschen —	14	90	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	P	4	1	—	l. Spahnkörbchen —	1	91	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
92	P	10 / 1761	1	—	eis. Zugstange —	14	92	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	(3 m lang.)
93	P B	115	1	Sack	gefüllt —	17	93	Düren	K. E.-D. Köln	A. K. C. Offermann bezettelt.
94	P F M	1136	1	Kiste	Feilen —	32	94	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
95	P K	82	1	Sack	Samen —	100	95	Magdeburg Hptb.	„	
96	P R	8762	1	Kiste	Vaseline —	19	96	Lebach	St. Johann-Saarbr.	
97	grün Q / roth / blau	— / 371 / A	1	—	leeres Petroleumfass	39	97	Buchholz W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
98	R und J H	1 / 2	1	—	alte Decke —	48	98	München Südb.	Bayerische Stsb.	
99	R	81. 70	2	—	leere Kisten —	12	99	Reichenbach i. V.*)	Sächsische Stsb.	*) ob. Bhf.
100	R T	5172	1	Ballen	Tapeten —	15	100	Köln G.	K. E.-D. Köln	
101	S	784	1	„	Hanf —	50	101	Oberstaufen	Bayerische Stsb.	
102	S C	—	1	—	l. Benzinfass —	—	102	Essen Hptb.	K. E.-D. Essen	
103	S C W	597	1	Pack	? —	—	103	Emmerich	„	
104	S G	1603	1	Ballen	bw. Waaren —	11	104	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
105	S L	50	1	Kiste	Champagner —	47	105	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	

*) 2 Herddeckel u. 2 Gussstück; Form: ca. 3 cm dick, 15 cm hoch u. 20 cm lang.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
106	S L	—	1	Stab	Eisen —	8	106	Göttingen	K. E.-D. Cassel	1,23 m lg., 4,5 cm br., 3,5 cm hoch.
107	T	200	1	Bündel	Säcke —	8	107	Darmstadt	Direktion Mainz	
108	T	405	1	—	l. Petroleumfass —	35	108	Konitz	K. E.-D. Danzig	
109	T	993	1	Bund	Blumenstäbe —	22	109	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
110	T M	383	1	Kiste	? —	29	110	Bacharach	Direktion Mainz	
111	U	14	1	Ballen	Papier —	36	111	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
112	V	33	1	Pack	Schrauben —	9	112	Wasselnheim	Reichsbahn	
113	V	—	1	—	eis. Maschinentheil aus 2 Stücken bestehend	18	113	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	grün gestrichen.
114	V	—	1	—	Roststab —	6	114	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
115	W	788. 414	2	—	l. Petroleumfässer —	68	115	Münster	K. E.-D. Münster	
116	W	—	4	—	eis. Streichbretter —	32	116	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
117	W	839	1	—	Holzkoffer —	—	117	Dresden-N. II.	Sächsische Stsb.	
118	W	331	1	Kiste	Holzwolle etc. —	—	118	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	W C	78	1	Korb	Eisenwaaren —	—	119	Warendorf	K. E.-D. Münster	
120	W E	985	1	—	leeres Fass —	14	120	Emden	„	
121	W & E	7444 / 7445	2	Säcke	Federn —	54	121	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
122	W H	29	1	Kiste	1 leere Kiste —	35	122	Osnabrück	K. E.-D. Münster	beschr.: Osnabrück.
123	W J H	86	1	Korb	Eisennägel —	36	123	Krefeld	K. E.-D. Köln	
124	W N	25169	1	Kiste	weisser Kandiszucker	27	124	Gera	K. E.-D. Erfurt	
125	W P N	419	1	—	leere Kiste —	39	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
126	Nottrodt Aschersleben	—	2	—	Pläne —	—	126	Hedersleben	K. E.-D. Magdeburg	
127	Bl. Mg.	48959 / 38904	2	Wagen	Kies —	—	127	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
128	W. Braun	—	1	—	l. Bierfass 29 l —	—	128	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
129	Dir. Bromberg	—	1	—	Viehgitter —	—	129	Mrotschen	K. E.-D. Bromberg	
130	G Cassel	1	1	—	eis. Dampfrohr, 5 m lang	29	130	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
131	L C Cassel	5194	1	Kiste	email. Blechwaaren —	88,5	131	Cassel O.	„	
132	M Droscher	—	1	Sack	leere, gebr. Säcke —	33	132	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
133	Fetger	744	1	—	l. Bierfass, 32 l —	—	133	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
134	D. D. Grossharthau	2135 / —	1	Fass	gefüllt —	207	134	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
135	Ad. Goldschmidt	—	2	Pack	leere Säcke —	61	135	Posen	K. E.-D. Posen	
136	H. Grüner	—	1	—	Rapier mit Fechtmaske	—	136	Selb-Plösberg	Bayerische Stsb.	
137	S. Herz	16771/2	2	Fässer	? —	—	137	Soest	K. E.-D. Münster	
138	R. Höring Riesa Pirna a/E.	232 / — / —	1	—	Plan —	—	138	Wegeleben	K. E.-D. Magdeburg	
139	E. C. L. C. Holthausen i/W.	2741	1	Kiste	Kalloskop —	21	139	Krefeld	K. E.-D. Köln	
140	K. E. D. Köln	—	1	—	Viehgitter —	—	140	„	„	
141	G. M. Köln	500	1	Stange	Flacheisen —	26	141	Köln G.	„	
142	Dom. Kowallick	—	1	Sack	Hafer —	52	142	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
143	Malzena	—	1	Kiste	Mehl —	19	143	Hagendingen	Reichsbahn	
144	F. C. Halle Zuckerraffinerie Magdeburg	—	10	Brote	Zucker —	120	144	Falkenburg	K. E.-D. Danzig	
145	G. Nagel	—	1	—	l. Bierfass, 30,3 l —	—	145	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
146	Schleuss Magdeburg	108	1	—	Plan —	—	146	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
147	Schmidt	—	1	—	l. Bierfass, 26,5 l —	—	147	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
148	Schöningen	—	1	—	Viehgitter —	—	148	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
149	F. v. Unruh	5746	1	—	leeres Fass —	12	149	Posen	K. E.-D. Posen	
150	L. Witten	1	1	Kiste	? —	186	150	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
151	Woeniger i. Hagenow	—	1	Pack	Säcke —	27,5	151	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
152	—	1	1	Beutel	leere Säcke —	4	152	Herford	K. E.-D. Hannover	
153	weiss	II	1	Stab	□-Eisen —	9,5	153	Göttingen	K. E.-D. Cassel	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
154	—	21	4	Stück	Winkeleisen —	30	154	Hayingen	Reichsbahn	
155	—	12/6	13	„	Schieferrinnen —	93	155	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
156	—	30	1	—	eis. Wandhahn mit Auslauftülle	3	156	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
157	—	33 u. 36	2	—	Ketten —	—	157	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
158	—	70	1	Säckchen	Graupen —	32	158	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
159	—	291	1	Fass	leer —	7	159	Bonn	„	
160	—	1000	1	Bund	eis. Lampenkugeln —	14	160	Coblenz Rh.	„	
161	—	2383	1	—	Kette —	?	161	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
162	—	2866	1	—	Kette (10 m) —	13	162	Hagen	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
163	/ weiss	—	2	Ringe	Draht —	100	163	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
164	× weiss	—	3	Bund	Herdringe —	31	164	Verden	K. E.-D. Hannover	
165	// roth	—	1	—	Gusseisentheil —	34	165	Bertsdorf	Sächsische Stsb.	
166	roth —	—	2	—	gusseis. Walzenringe	17	166	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
167	gelb /	—	1	Bund	Bandeisen —	—	167	Elsterwerda B. D.	„	
168		7331	1	Ballen in Leinen	Tabak —	95,5	168	Bünde i/W.	K. E.-D. Hannover	beklebt: ab Bremen H.
169	Köln	682	1	Rolle	Packleinen —	15	169	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
170	Goricia	—	1	Kiste	Prünellen —	15	170	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
171	weiss o	—	1	Kollo	Eisen —	—	171	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
172		1062	1	Kiste	Käse —	44	172	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173		848	1	Fass	Graphit —	59	173	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
174		1670	1	Ballen	schwarze Wolle —	10	174	Bochum Süd	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
175	—	—	1	—	Aufsatzbrett mit 2 eis. Stützen	12	175	Reichenbach	Sächsische Stsb.	
176	—	—	1	Bund	Bindfaden —	7	176	Esch	Wilh.-Luxemburgb.	
177	—	—	1	Pack	Bolzen —	22	177	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
178	—	—	1	Korb	Bücklinge —	22	178	Cösfeld Stbhf.	K. E.-D. Münster	seit 10/3. 98; verkauft.
179	—	—	1	—	Demyohn, leer —	5	179	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	24	180	Coblenz	K. E.-D. Köln	
181	—	—	1	Ring	Draht —	10	181	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	1	Rolle	Draht —	20	182	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
183	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	—	183	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
184	—	—	1	Stange	Eisen —	47	184	Düren	„	
185	—	—	1	Kollo	Eisen (ansch. Bremse für Wagen)	—	185	Frankfurt H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
186	—	—	3	Stangen	Eisen —	14	186	Posen	K. E.-D. Posen	
187	—	—	1	Stab	Eisen oder Stahl —	15	187	Nabburg	Bayerische Stsb.	
188	—	—	1	Bund	altes Eisen —	10	188	Bremen	K. E.-D. Hannover	
189	—	—	1	Kollo	Eisentheil (ansch. Ofentheil)	0,5	189	Hannover Eilg.-A.	„	
190	—	—	2	Kolli	Eisenrohr —	10	190	Strassburg	Reichsbahn	
191	—	—	1	Pack	kl. Eisenschienen —	10	191	Engers	K. E.-D. Köln	
192	—	—	1	Fass	leer —	21	192	Andernach	„	
193	—	—	2	lose Rollen	Fassreifen —	15	193	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	—	eis. Fenstergitter —	10	194	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
195	—	—	1	—	Fensterrahmen aus Eichenholz	4	195	Regenstauf	Bayerische Stsb.	auf d. Strecke gef.
196	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	21	196	Posen	K. E.-D. Posen	
197	—	—	6	—	Gasrohre —	38	197	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
198	—	—	1	Pack	Geräthe —	9	198	Holzwickede	„	
199	—	—	1	—	neuer Glasballon —	—	199	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	mit Korbgeflecht überzogen.
200	—	—	1	—	Handstock mit gebogener Krücke und Metallbeschlag	—	200	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
201	—	—	1	—	Herddeckel —	3	201	Remscheid-Bliedinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	Kollo	Herdrost —	2	202	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
203	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	21	203	Esch	Wilh.-Luxemburgb.	
204	—	—	4	Pack	Holzplatten —	118	204	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
205	–	–	1	Paar	Holzschuhe	1,5	205	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 23./3. 98.
206	–	–	1	–	Holzverzierung	0,25	206	Bonn	K. E.-D. Köln	
207	–	–	1	Bund	4 gedrehte Holzverzierungen	0,5	207	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
208	–	–	1	Korb	3 Käse	21	208	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
209	–	–	1	–	Kammrad	–	209	Soest	K. E.-D. Münster	
210	–	–	1	–	getr. Kalbfell	2	210	Weingarten	Badische Stsb.	
211	–	–	1	Sack	Kartoffeln	52	211	Harsum	K. E.-D. Hannover	
212	–	–	2	Säcke	Kartoffeln	75, 78	212	Altendorf-Krbg.	K. E.-D. Essen	
213	–	–	1	–	Kessel	–	213	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
214	–	–	1	–	leere Kiste	3	214	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Rosa Troche.
215	–	–	1	Pack	6 Kneifzangen	–	215	Dahlhausen	K. E.-D. Essen	
216	–	–	1	„	8 Hohlzirkel	–	216			
217	–	–	2	„	Taschenmesser	–	217			
218	–	–	1	Koffer	alte Kleider	35	218	Altendorf-Krbg.	„	
219	–	–	1	–	leerer gelber Koffer	–	219	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
220	–	–	1	Koffer	–	30	220	Posen	K. E.-D. Posen	
221	–	–	2	–	Knöpfe zu Möbeln	–	221	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
222	–	–	1	–	Kommode	–	222	Frankfurt H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	–	–	1	Bund	Korbweiden	26	223	Bremen	K. E.-D. Hannover	
224	–	–	1	–	l. Korbflasche	2,5	224	Konitz	K. E.-D. Danzig	
225	–	–	2	Pack	Kupferdraht	3	225	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
226	–	–	1	–	eis. Lampenkugel	7	226	Wengerohr	St. Johann-Saarbr.	
227	–	–	57	Kolli	Latten	–	227	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	–	–	1	Sack	Lumpen	38	228	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
229	–	–	1	–	Maschinendeichsel aus Holz	10	229	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
230	–	–	1	–	Maschinentheil	–	230	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
231	–	–	1	–	Maschinentheil	23	231	Steele N.	K. E.-D. Essen	
232	–	–	1	–	eis. Maschinentheil	8	232	Königswusterhausen	K. E.-D. Berlin	
233	–	–	1	–	Matratze	29	233	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
234	–	–	1	Päckchen	10 Mausefallen	1	234	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
235	–	–	1	Messer	(zur Futterschneidemaschine)	–	235	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	–	–	1	Pack	Messinghähne u. Gussrohre	10	236	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	Blechschild: Dominium Schadlitz b. Gr.-Stein.
237	–	–	1	Kanne	Milch, 35 l	–	237	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
238	–	–	1	–	leere Milchkanne	5	238	Striegau	K. E.-D. Breslau	
239	–	–	1	Päckchen	Nägel	4,25	239	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
240	–	–	1	Sack	Nüsse	41	240	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
241	–	–	2	Säcke	Oelkuchen	100	241	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	–	–	11	Kolli	lebende Pflanzen	133	242	Samter	K. E.-D. Bromberg	
243	–	–	1	Ballen	Pflanzen in Stroh	63	243	Rehna	Meckl. Friedr. Franzb.	
244	–	–	1	–	Plan	–	244	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
245	–	–	170	Stück	versch. Pflugschaare	?	245	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
246	–	–	2	–	Pflugschaare	6	246	Schwandorf	Bayerische Stsb.	
247	(weiss)	–	2	Stück	Pflugschaare	5	247	Posen	K. E.-D. Posen	
248	–	–	1	Gestell	4 Pumpentheile	57	248	Münster	K. E.-D. Münster	Kopfstücke mit Hebel.
249	–	–	1	Rad	(z. Kinderspielwagen)	0,5	249	Bremen	K. E.-D. Hannover	
250	–	–	1	Bund	eis. Reifen	30	250	„	„	
251	–	–	1	–	Rost	2	251	Duisburg	K. E.-D. Essen	
252	–	–	5	–	gusseis. Röste	16	252	Fürth	Bayerische Stsb.	
253	–	–	1	Bund	Rohrwinkel	–	253	Heidelberg	Badische Stsb.	
254	–	–	1	Pack	Rohrschellen	8	254	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	–	–	4	–	gusseis. Roster	9	255	Bonn	K. E.-D. Köln	
256	–	–	2	Stangen	Rundeisen	15,5	256	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
257	–	–	1	Stab	Rundeisen, 42 cm lg., 15 cm Durchm.	55	257	Gemünden	Bayerische Stsb.	auf d. Strecke gef.
258	–	–	1	Sack	leere Säcke	28	258	Bretten	Württemberg. Stsb.	
259	–	–	1	Pack	Säcke	5	259	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
260	–	–	1	„	Säcke und Blechgefässe	18	260	Kolberg	Altdamm-Kolberger	gezeichnet: „Leihsäcke Bütow-Berlin.“
261	–	–	1	„	Säcke	27	261	Pyritz	Stargard-Küstriner	
262	–	–	5	Säcke	Soda	500	262	Lübeck	Lübeck-Büchen	
263	–	–	1	Sack	gemahl. Soda	105	263	Düren	K. E.-D. Köln	
264	–	–	1	–	Schiene	37	264	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
265	–	–	6	–	Schraubenbolzen	106	265	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
266	–	–	1	–	Schubkarrenrad von Holz	5	266	Breslau Freib.	K. E.-D. Breslau	
267	–	–	1	Pack	Schüppenblätter	27	267	Warendorf	K. E.-D. Münster	
268	–	–	1	Tafel	Schwarzblech	12	268	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
269	–	–	1	–	Schwungrad mit Kette	14	269	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	
270	–	–	1	Bund	Stahlstangen	23	270	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
271	–	–	1	Stab	Stahl	37	271	Köln-G.	K. E.-D. Köln	
272	–	–	2	Stangen	Stahl	22	272	Pforzheim	Badische Stsb.	
273	–	–	1	Stab	Stahl	7	273	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
274	–	–	1	(lose)	roher, hölz. Stuhl	5	274	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
275	–	–	1	–	hölz., braun gestrichenes Viehgitter	–	275	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
276	—	—	1	—	Viehladebrücke mit Seitenwänden	—	276	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
277	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	— 9	277	Halle a/S. (Hauptwerkstatt)	K. E.-D. Halle a/S.	
278	—	—	1	—	Wagendecke	— —	278	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Pack	Wäsche, Strümpfe	— —	279	Rheydt	K. E.-D. Köln	
280	—	—	1	—	eis. Waschständer	— 1	280	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
281	—	—	5	Stück	Weidenkörbe	— 36	281	Görlitz	Sächsische Stsb.	
282	—	—	1	Kollo*)	eis. Welle	— 11	282	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinen.
283	—	—	1	—	Wildhaut	— 4	283	Stuttgart Eilg.	Württemberg. Stsb.	
284	—	—	2	—	Zahnräder	— —	284	Soest	K. E.-D. Münster	seit 7/3. 98.
285	—	—	1	—	Zinkrohr, 4—5 m lg.	—	285	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
286	—	—	2	Kisten	Zuckerwaaren (Ostereier)	6	286	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
287	—	—	1	Sack	Zwiebeln	— 50	287	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	

Berichtigungen.

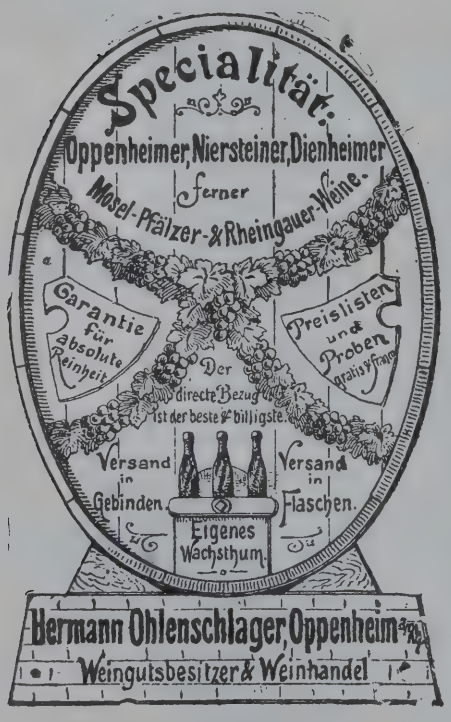
Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ in Nr. 6 des Anzeigers, lfd. Nr. 86, sind wie folgt zu berichtigen:

86	S	503	1	Pack	Kohlen**wannen**	— 31	86	Ludwigshafen a/Rh.	Pfalzbahn	Ludwigshafen a/Rh. bedruckt.

Fehlende Güter.

1	K & Q	17953	1	Ballen	Pressgutgarn	— 155	1	fehlt auf Station Schlotheim	Mühlhaus.-Ebeleben.	*)

*) Versender: Klein & Quenzer, Versandstation Kleinheubersch a/M., Empfangsstation Schlotheim.



F. Aug. Burkhardt, Apolda i. Thüringen.

Beste

und billigste Bezugsquelle aller Musikinstrumente. Spezialität: **Zithern.**
Neuesten Engros-Katalog Nr. 20 gratis.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

ist das stärkste bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:

Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.

Patentirt in den meisten Culturstaaten.

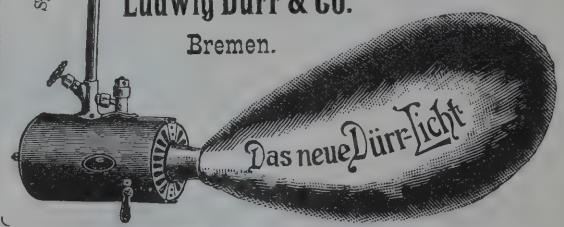
Dürr-Licht ist eingeführt:

bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Ludwig Dürr & Co.

Bremen.



Deutscher Techniker-Verband
(begr. 1884.)

Kostenfreie Stellenvermittelung und Nachweis technischer Hilfskräfte aller Branchen. — Unterstützungskasse. — Krankenkasse. — Lebensversicherung. — Pensions- und Wittwenkasse. — Sterbekasse. — Verbandsorgan: „Deutsche Techniker-Ztg." — Satzungen und Aufnahmeformulare durch das Verbandsbüreau: Berlin C., Gr. Präsidentenstrasse 7.

Für eine Nebenbahn wird ein **Stationsassistent** gesucht. Dienstantritt 15. April, spätestens 1. Mai cr. Meldungen mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Gehaltsansprüchen sind an die Expedition dieser Zeitung Berlin SW., Beuthstr. 8, unter **X. 43** zu senden.

F. A. Dörner,

Inhaber: **Anton Dörner,**

Holzbearbeitungs-Maschinenfabrik,

Leipzig-Stötteritz,

empfiehlt seine langjährig bewährten **1897 neumodellirten**

Maschinen.

Kataloge, Ausgabe 1897/98, umsonst.

Alle Pflanzen

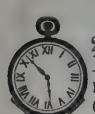
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).**

Für ein unter **Nr. 81402** in **Deutschland**

patentirtes Relais

werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber vergeben. Interessenten mögen sich wenden betreffs Bedingungen und näherer Angaben an **C. Kesseler**, Patent- u. technisches Büreau, Dorotheenstr. 32, **Berlin N.W.**

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.



Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a, **Aachen.**

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. $\frac{75\,684}{87\,015}$

Falzziegel-Unterdachung
mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Eisenbahn-Fahrräder

(drei- und vierrädrige)

bewährtester Konstruktion, für Normal- und Schmalspur baut als **Spezialität** und empfiehlt billigst **die erste und älteste schlesische Eisenbahnfahrradfabrik**

von

Rudolph Williger, Haynau i. Schl.

gegründet 1886.

Referenzen: Kgl. E.-Betr.-Insp. Altona, Berlin, Breslau, Cottbus, Dortmund, Halle, Hannover, Kiel, Sorau, Oldesloe; Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn in Warschau, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien.

Illustrirte Preisliste gratis und franko.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter" in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden

Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss M. 14.50, mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr Die Flügelrad-Uhr ist als Festgeschenk besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

Cigarre der Zukunft!
Wendt's Portorico-Cigarren.
Erfindung des Chemikers Prof. Dr. Gerold.

Vollkommenster Rauchgenuss, ohne Nikotingefahr. Zu haben in besseren Geschäften oder direkt aus Fabrik. Preisliste gratis. Alleinige Inhaberin der Patente ist die Firma: **Herm. Otto Wendt, Cigarrenfabrik, Bremen.**

Lokomotivführer.

Zwei tüchtige, geprüfte und solide
Lokomotivführer
finden sofort Stelle bei dem Hoerder Bergwerks- und Hüttenverein, Hoerde.

Scherenberg's

Eisenbahn-technisches Büreau

Limburg a/Lahn
(früher Halle a/Saale)

empfiehlt seine anerkannt zweckmässigen, bei vielen königlichen und privaten Bahnverwaltungen im Gebrauch befindlichen Spezialitäten als:

Krümmungsmesser	à M.	10.50
Universal-Handprofillehre .	à M.	15.—
Hand-Ladelehre	à M.	90.—
Strecken-Revisions- und Transportwagen	à M.	290.—

Zeugnisse, Zeichnungen und Beschreibungen stehen zu Diensten.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

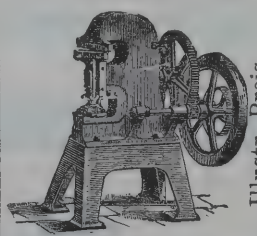
Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

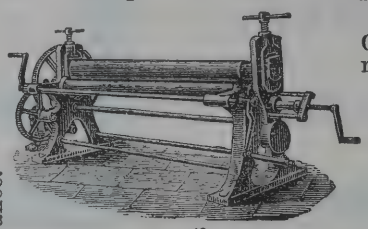
Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Mehrere Patente im In- und Ausland



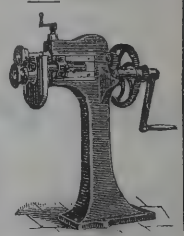
Illustr. Preiscour. gratis und franco.

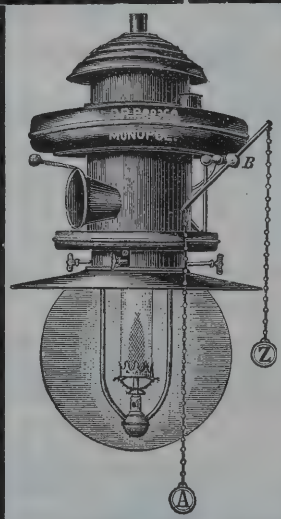


Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!

Jahresproduction 7500 Maschinen.





Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik

Oskar Helfft

Berlin C., Fischerstrasse 26/27.

Fernspr. V. 1877.

Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol" D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Aktiengesellschaft Siemens & Halske, betr. Blitzschutzvorrichtungen, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 30.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. April 1898.

Inhalt:

Zum Regierungsjubiläum Sr. Majestät des Königs Albert von Sachsen.
Die Eisenbahn und die politischen Parteien.
Wasserstrasseninteressenten.
Die nächsten Aufgaben d. staatlichen Lokalbahnaktion in Oesterreich.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Kleinbahngesetzentwurf. — Landwirthschaftliche Getreidelagerhäuser. — Breslau-Warschauer E. — Kleinb. Warmbrunn-Riesenbaude-Schneekoppe. — Reexpeditionsbefugniss bayer. Getreidelagerhäuser. — Lieferung v. Lokomotivkohlen f. d. bayer. Staatsb. — Reorganisation d. sächs. Staatsbahnverwaltung. — Neuerung im Gepäckverkehr d. sächs. Staatsb. — Gültigkeit der Rückfahrtsw. Karten auf den sächs. Staatsb. — Neuuniformirung d. sächs. Staatsbahnbeamten. — Ermässigung des allgem. Stückguttarifs. — Bahnprojekt quer durch die Vogesen. — Güterverkehr nach ostafrikanischen Verbandsplätzen. — Merkwürdiger Prozess. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Die einheimischen Arbeiter u. die Bahnbauten. — Sitze für Lokomotivführer. — Beschleunigte Züge für Rindviehsendungen aus Galizien u. d. Bukowina nach Wien u. Prag. — Gebührenprozess d. Lemberg-Czernowitzer E. — Südbahn. — Unfallversicherung d. Reisenden. — Gleichmässige Tarifirung v. Lokomotiven. — Elektr. Beleuchtung v. Eisenbahnwagen. — Massenjubiläum. — Wiener Lokalbahnen. — Reklamation der Differenz zwischen d. Fracht f. todte Thiere u. frischem Fleisch. — Berechtigung Dritter zur Einklagung v. Frachtdifferenzen. — Betriebsergebnisse d. ungar. Kleinbahnen. — Transporteinnahmen d. ungar. Hauptbahnen im Februar. — Blocksbergb. — Budapester elektr. Stadtbahn-A.-G.
Vereins-Ausland: Herstellung schmalspuriger Bahnen in Graubünden. — Einführung d. Stundenzählung von 0—24 b. d. schweiz. Bahnen. — Pariser Stadtbahn. — Freie Fahrt f. d. norweg. Journalisten. — Durchfuhr durch Russland nach Persien u. Mittelasien. — Elektr. Betrieb der Newyorker Hochbahnen. — Tarifstreit mit d. kanadischen Pacificbahn. — Bahnnetz Aegyptens. — Betschuanaland-E. — Eisenbahn-Konzessionen in Schantung. — Chinesische Bahnbauten.
Allgemeines: Internation. Eisenbahnkongress. — Selbstthätiges hörbares Sicherheitssignal. — Gestehungskosten d. südruss. Eisenwerke.
Bücherschau:
Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Aenderung von Stationsnamen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- u. Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
Anzeigen.

Zum Regierungsjubiläum Sr. Majestät des Königs Albert von Sachsen.

Von **Christian Klötzer**, Dresden.

Am 23. April d. J. begeht das sächsische Volk zugleich mit dem 70. Geburtstage das 25-jährige Regierungsjubiläum seines Herrschers, des Königs Albert. Neben dem thatenfrohen für des Reiches Grösse und Wohlfahrt in unablässiger Arbeit und hoher Begeisterung wachenden Kaiser Wilhelm II. zählt sein treuer Bundesgenosse König Albert von Sachsen wohl zu den beliebtesten und verehrtesten von allen deutschen Fürsten. Weit über die Grenzen Sachsens hinaus spricht man mit Ehrfurcht und Liebe von dem Fürsten, der im letzten Kriege an der Seite schon heimgegangener Helden in siegreichen Kämpfen den Erbfeind bezwingen und der Errichtung des Deutschen Reiches die Wege bahnen half, und überall in deutschen Gauen wird das freundschaftliche Verhältniss freudig empfunden, das den greisen und für die Schlagfertigkeit der Armee unermüdlich wachenden Heerführer mit dem kaiserlichen Freund verbindet.

Die Erfolge des Feldzuges 1870/71, an denen der damalige Kronprinz Albert als deutscher Heerführer einen so hervorragenden Antheil hatte, legten den Grund zu einer langen und von einer grossartigen Entwickelung auf allen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens begleiteten Friedensepoche. Es liegt nahe, dieser Entwickelung auf dem uns am nächsten liegenden Gebiete, dem Eisenbahnwesen, nachzugehen, und zwar dem Eisenbahnwesen des Staates, der die 25-jährige Friedensarbeit seines Herrschers feiert und dessen Eisenbahnnetz sich in dieser Zeit zu dem engsten Deutschlands, ja Europas verdichtet hat.

Als im Jahre 1854 König Johann, der hochselige Vater des Königs Albert, die Regierung übernahm, waren in Sachsen 520 km Eisenbahnen im Betriebe. Während der 19-jährigen Regierungszeit des Königs Johann vermehrte sich das Netz um 733 km, so dass im Jahre 1873, beim Regierungsantritt des

Königs Albert, insgesammt 1 253 km Bahnen im Betriebe standen. In den letzten 25 Jahren sind beinahe 1 700 km hinzugekommen, denn gegenwärtig hat das sächsische Staatsbahnnetz eine gesammte Länge von 2 932 km. Hierzu kommen noch 120 km von im Bau befindlichen Bahnen und um weitere 119 km wird sich das Netz durch die von den gegenwärtig tagenden Landständen bereits genehmigten Neubaulinien erweitern. Im Jahre 1873 kamen auf je 100 qkm Landesfläche in Sachsen rund 8,5 km Bahnlänge; heute ist diese Ziffer auf rund 19 km gestiegen. Es ist bekannt, dass König Albert die Entwickelung des Eisenbahnnetzes seines Landes jederzeit mit Interesse verfolgt und gefördert hat. In die ersten Jahre seiner Regierung fiel der empfindliche wirthschaftliche Niedergang, der Deutschland nach der sogenannten Milliardenzeit heimsuchte und der zur Folge hatte, dass im Jahre 1878 die Eisenbahnrente Sachsens mit 3,87 % ihren tiefsten Stand erreichte. Dennoch konnte der Bahnbau rüstig fortgesetzt werden, nachdem die sächsische Regierung den bahnbrechenden Entschluss gefasst hatte, mit dem Bau von billig herzustellenden und billig zu betreibenden Schmalspurbahnen vorzugehen. Seitdem hat der sächsische Staat 360 km solcher schmalspurigen Bahnen, deren Bau- und Betriebseinrichtungen über die Grenzen des Landes hinaus vielfach vorbildlich geworden sind, gebaut und damit manchem Landestheile frühzeitig eine Bahnverbindung geschaffen, auf die er unter den früheren Verhältnissen wohl lange Jahre noch hätte warten müssen.

Neben dem rüstigen Weiterbau neuer Linien in allen Landestheilen nahm in den letzten 6 Jahren vor allem die Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen, ein Werk von grosser Tragweite, das Interesse weiter Kreise in Anspruch. Es wird dem fürstlichen Jubilar gewiss zur Freude gereichen, dass der hervorragendste Theil dieser Umgestaltung, der Personenhauptbahnhof in Dresden-Altstadt, wenige Tage vor der Jubelfeier dem Betriebe übergeben werden konnte und seine prächtigen Räume dem Empfange der fürstlichen Gäste zu dienen vermögen.

Beim Regierungsantritt des Königs Albert waren im sächsischen Staatseisenbahnbesitze gegen 281 000 000 ℳ Anlagekapital festgelegt. Bis heute ist dieses Kapital auf rund 800 000 000 ℳ gewachsen. Trotz dieser enormen Vermehrung, die zum Theil dem Bau einer grossen Anzahl nicht oder nur wenig rentabler Linien zuzurechnen ist, hat sich doch die Verzinsung dieses Kapitales von ihrem tiefsten Stande von unter 4 % in den Jahren 1878 und 1879 wieder auf über 5 % gehoben. Ist doch der Ueberschuss aus dem Staatseisenbahnbetriebe, der im Jahre 1873 15 500 000 ℳ betrug, im Staatshaushalt für 1898/99 mit 33 500 000 ℳ eingesetzt, während er im Jahre 1896 sogar nahe an 40 000 000 ℳ betrug.

Man begreift diese Steigerung gar wohl, wenn man einen Blick auf die entsprechenden Verkehrsziffern wirft. Im Jahre 1873 wurden auf den sächsischen Bahnlinien insgesammt etwa 15 000 000 Personen und 11 000 000 t Güter befördert. Diese Verkehrsziffern waren bereits im Jahre 1896 auf 47 000 000 Reisende und 22 000 000 t Güter gestiegen. Die Einnahmen sind im gleichen Zeitraum von 42 000 000 auf 109 000 000 ℳ, die Ausgaben von 27 000 000 ℳ auf 69 000 000 ℳ gewachsen.

Die Zahl der Beamten, die im Jahre 1873 5 600 betrug, ist inzwischen auf rund 13 000 gestiegen. Mit den in gleichem Maasse sich vermehrenden Arbeitern steht heute ein Heer von über 40 000 Personen im Dienste der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, die mit ihren Angehörigen einen beträchtlichen Bruchtheil der Bevölkerung umfassen.

Alle diese Beamten und Bediensteten haben sich von jeher der eingehendsten landesväterlichen Fürsorge erfreut. Weitgehende Aufbesserungen der Bezüge namentlich des unteren Personals und umfassende Vermehrung der Beamtenstellen zur Erleichterung der dienstlichen Aufgaben enthält ganz besonders wieder der den Ständen vorliegende Etat für die Budgetperiode 1898/99.

So ist es erklärlich, dass dieses Personal ohne Ausnahme den heissen Wunsch zum Himmel sendet, er möge den geliebten Landesherrn, wie zum Heile des engeren und weiteren Vaterlandes, so auch zum Schutz und Gedeihen des vaterländischen Eisenbahnwesens gnädig führen noch weit hinaus in die verheissungsvolle Zukunft!

Die Eisenbahn und die politischen Parteien.

Aus den jüngsten umfassenden Verhandlungen des deutschen Reichstages, des preussischen Abgeordnetenhauses, der bayerischen, sächsischen, hessischen, braunschweigischen usw. Abgeordnetenkammern über Eisenbahnfragen war aufs neue zu ersehen, dass die politischen Parteien, wie sie im parlamentarischen Leben vertreten sind, zu den Eisenbahnen eine bestimmte Stellung einnehmen. Als unbedingte Freunde des Staatsbahnsystems zeigten sich die Konservativen und die Freikonservativen. Dagegen traten wie schon früher die freisinnigen Parteien mehr als Anhänger des Privatbahnsystems auf. Zu den Freunden des Staatsbahnsystems lassen sich im grossen und ganzen auch die Nationalliberalen rechnen, obwohl einzelne Politiker dieser Partei abweichender Meinung zu sein schienen. Die Centrumspartei hat in Eisenbahnfragen von Anfang an grosse Zurückhaltung beobachtet. Anfangs waren ihre Mitglieder gegen die Verstaatlichung, indessen wohl nicht aus wirthschaftlichen Gründen, sondern in der Erwägung, es würden dadurch die Machtmittel des Staates und sein Einfluss bedenklich verstärkt werden. Später hat sich die Centrumspartei mit der Verstaatlichung befreundet und soweit sie sich an den Verhandlungen über Eisenbahnfragen betheiligt, was verhältnissmässig weniger der Fall war, übte sie lediglich opportunistische und sachliche Kritik. Die sozialdemokratische Partei endlich wendet sich nicht gegen das Staatsbahnsystem und beschränkt sich darauf, aus einer einseitigen und gehässigen Erörterung der Eisenbahnarbeiterverhältnisse Kapital für ihre revolutionären Zwecke zu schlagen.

Näheres über die Stellung der Parteien zu den Eisenbahnfragen ist aus den politischen Handbüchern zu ersehen, welche die einzelnen Parteien unter verschiedenen Titeln von Zeit zu Zeit erscheinen lassen, um ihre Auffassung der wichtigsten Tagesfragen klarzustellen und zu begründen. Solche Handbücher haben im Laufe der letzten Jahre die nationalliberale, die freisinnige und die konservative Partei veröffentlicht.

In dem Politischen A-B-C-Buch, das der Abg. Eugen Richter, der Führer der freisinnigen Volkspartei, Anfang dieses Jahres in neuer Auflage herausgegeben hat, behandelt er das Eisenbahnwesen ziemlich kurz auf $3^1/_2$ Seiten. Richter muss zugestehen, dass der Staat mit der Verstaatlichung ein gutes Geschäft gemacht hat, lässt sich aber als Oppositionsmann mit Vergnügen zum Echo jener Klagen herbei, welche behaupten, dass die Voraussetzungen der Eisenbahnverstaatlichung für Handel und Verkehr nicht in Erfüllung gegangen seien. Der Staatsfiskus vermöge aus den Eisenbahnen mehr Ueberschüsse zu ziehen, als anderenfalls die Aktionäre Dividenden würden bezogen haben. Denn solange eine Konkurrenz von Privatbahnen und Staatsbahnen bestand, habe diese Konkurrenz fortgesetzt herabmindernd auf die Tarife zur Erleichterung des Güter- und Personenverkehrs gewirkt. Das sei seither anders geworden. Richter beklagt, dass man mit der Ausführung der Eisenbahnpersonentarifreform zögert. Zu den Schattenseiten des Staatsbahnsystems rechnet er merkwürdigerweise auch den Umstand, dass eine probeweise Durchführung von Tarifreformen für einzelne Theile nicht angängig sei. Im Privatbahnsystem

dagegen, meint er, würde die Durchführung einer Tarifreform im beschränkten Gebiet einer einzelnen Bahnverwaltung Erfahrungen ermöglichen, die alsbald auch von der Gesammtheit der Eisenbahnen nutzbar gemacht werden könnten. Richter klagt, dass die unbedingte Herrschaft der Staatsbahnverwaltung über die Gütertarife vielfach zur Verschärfung des Schutzzollsystems ausgenützt worden sei, u. a. durch die Aufhebung billiger, die Einfuhr fördernder Tarife, auch zur Begünstigung einzelner Produktionszweige, wie z. B. für Kohlen durch billige Ausfuhrtarife, angeblich oft zum Nachtheil des gesammten inländischen Verbrauchs für das betreffende Erzeugniss. In der Möglichkeit, die Handelspolitik des Staates durch die Staatsbahnen zu unterstützen, kann wohl nur ein ganz extremer Freihändler und Manchestermann einen Uebelstand erblicken. Nach der Versicherung Eugen Richter's hätte die Verstaatlichung auch auf die weitere Vermehrung der Eisenbahnlinien nachtheilig gewirkt. Glücklicherweise, meint er, seien vor Beginn der Eisenbahnverstaatlichung die Hauptverkehrswege in Preussen fast sämmtlich ausgebaut gewesen. Um zu beweisen, dass neue Hauptbahnlinien deshalb nicht zustande kommen, weil die Regierung aus Besorgniss vor einer finanziellen Konkurrenz mit bestehenden Staatsbahnlinien die Konzession zum Bau einer Privatbahn ablehne, exemplifizirt Eugen Richter auf die projektirte Bahn Köln - Cassel. Als Gegner des Staatsbahnsystems will er natürlich auch nicht, dass die Regierung sich den Bau solcher Hauptlinien selbst vorbehält und die Erweiterung von Privatbahnen ablehnt. Nicht einverstanden ist selbstverständlich Eugen Richter auch mit dem 1895 geschaffenen Staatsfonds zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen. Diese Maassregel nennt er zweischneidig, weil sie geeignet sei, die zunächst berufenen Kommunalverbände und Interessentenkreise in der eigenen Opferwilligkeit zu lähmen. In Wirklichkeit hat der neue Fonds die Mitwirkung dieser Kreise nicht gelähmt, sondern nachhaltig angeregt und zu einer erheblichen Vermehrung des Kleinbahnnetzes geführt.

Auch das Politische Handbuch für nationalliberale Wähler, das zuletzt Ende Februar 1897 erschien, fasst sich über die Eisenbahnen ziemlich kurz. Die Entwickelung des Eisenbahnwesens und einer staatlichen Eisenbahnpolitik spiegele in den Anfängen den kläglichen Zustand des deutschen Staatswesens selbst wieder. In Frankreich wäre von vornherein staatsrechtlich der Grundsatz festgelegt, dass das wichtigste der modernen Verkehrsmittel, die Eisenbahn, als öffentliche Strasse, d. i. als unveräusserliches Eigenthum der Allgemeinheit zu gelten habe. Den Bau und Betrieb überlässt Frankreich der Privatunternehmung, einerseits damit das Land so bald und so dicht als möglich mit einem Schienennetz überspannt werde, andererseits um den Staat nicht über die Maassen finanziell zu engagiren. Aber mit jeder Konzession wird die Bedingung verknüpft, dass binnen 99 Jahren das Gesellschaftskapital, auch die Aktien, vollständig amortisirt werden, und dass die Bahnen alsdann dem Staate als schuldenfreier Besitz anheimfallen. Nun habe der Staat alles Interesse daran, dass die Privatunternehmung sich nicht zersplittere und sich nicht in einen volkswirthschaftlich unvernünftigen Wettbewerb verliere. Demgemäss erfolgte in Frankreich schon Anfang der 50er Jahre ein Eingreifen der Staatsgewalt dahin, dass alle Linien innerhalb eines bestimmten Verkehrsgebiets in den Händen einer Gesellschaft vereinigt werden. Diesen grossen Gesellschaften gäbe der Staat nicht ungern Subventionen, wo sie minder ertragsichere, aber dem Verkehr nöthige Linien neu bauen sollen. Auch was der Staat als Antheil aus Betriebserträgnissen vereinnahme, lasse er alsbald wieder dem Eisenbahnwesen zu gute kommen, — alles unter dem Gesichtspunkt, dass ihm ja in absehbarer Zeit, etwa um die Mitte des nächsten Jahrhunderts, der Eisenbahnbesitz kostenlos heimfällt. Für den Zeitpunkt des Heimfalls werde der Ertragswerth der Bahnen auf 48 000 000 000 Frcs. voraus berechnet.

Es ist eigenthümlich, eine derartige optimistische Auffassung der französischen Eisenbahnpolitik in dem nationalliberalen Handbuche zu finden. Man übersieht, dass in Frankreich bereits jetzt der Staat für das Privatbahnwesen Opfer gebracht hat, die nach Milliarden zählen, man versäumt anzuführen, dass die Zuschüsse des französischen Staates zu den Eisenbahnen im Jahre 1897 nahezu 118 000 000 Frcs. betrugen. Wie viele Milliarden wird Frankreich noch bis zum Erlöschen der 99 jährigen Eisenbahnkonzessionen aufzuwenden haben? Und dann, wenn endlich diese Konzessionen erloschen sind, wenn Frankreich kostenlos die Privatbahnen übernehmen kann, welches wird ihr Werth sein? Alle Berechnungen darüber lassen sich ernsthaft nicht begründen und schweben vorläufig in der Luft.

Zutreffender ist, was das nationalliberale Handbuch über die Entwickelung der deutschen Eisenbahnpolitik sagt: „Auch das preussische Eisenbahngesetz von 1838 sucht den staatsrechtlichen Grundsatz der Franzosen aufzurichten, indem es an Stelle der Gewerbe- eine besondere Eisenbahnaktiensteuer schafft, die dem Staate allmählich den Kaufschilling zum Erwerb der Bahnen in die Hand geben soll, während die Mittelstaaten zeitig zum Staatsbahnsystem direkt übergingen. Aber dann beginnt das Privatunternehmen nach anfänglicher Zurückhaltung sich zu überstürzen, zweckwidrige Konkurrenzlinien werden gebaut, schwache und zu kleine, jedenfalls zu viele Gesellschaften werden konzessionirt, dabei bleibt die Eisenbahnsteuer bis 1853 unerhoben, jeder Einzelstaat wird von allen übrigen (man denke nur an die Beziehung Preussens zu Hannover) als ‚Ausland' behandelt, so dass weder ein rechtes Eisenbahnbetriebssystem, geschweige eine deutsche Eisenbahnpolitik sich einrichten lässt, welche die Entwickelung des Bahnnetzes und des Betriebs nach grösseren volkswirthschaftlichen Grundsätzen beeinflussen könnte." Nach dem Scheitern des Reichseisenbahnprojekts schritt Preussen dann zur Verstaatlichung seiner Privatbahnen und mit der Verstaatlichung der hessischen Ludwigsbahn zur Begründung einer Eisenbahngemeinschaft, welche sich auf die Verwaltung und den Ertrag des gesammten Eisenbahnnetzes der beiden vertragschliessenden Staaten, also Preussens und Hessens, bezieht. Man hat sich damals die Aufnahme anderer deutscher Staatsbahnverwaltungen in die Gemeinschaft und die Uebertragung der sich aus dem Gemeinschaftsvertrage ergebenden Rechte und Pflichten auf das Reich vorbehalten. Das nationalliberale Handbuch erblickt darin einen neuen Keim zur Verwirklichung des Reichseisenbahnprojekts. Das nationalliberale Handbuch bedauert schliesslich, dass in Preussen der Staat mit gieriger Hand nach allen Ueberschüssen der Eisenbahnen greife, um sie für sich mit Beschlag zu legen und sagt:

„Der wesentlichste Gesichtspunkt, der den Landtag bestimmt hat, s. Zt. die Verstaatlichung zu beschliessen, war der, dass die Bahnen alsdann von rein finanziellen Rücksichten befreit sein und sich überwiegend als Mittel zur Hebung volkswirthschaftlicher Interessen entwickeln lassen würden. Der Landtag hat dabei allerdings den schweren Fehler gemacht, sich mit den zu nichts verpflichtenden schönen Worten des Eisenbahngarantiegesetzes von 1882 zu begnügen, statt sofort eine reinliche Scheidung der Interessen vorzunehmen. Dann wäre wohl die Eisenbahn in der Lage gewesen, in guten wirthschaftlichen Jahren für schlechtere Jahre sich ausreichend durch Rücklagen zu versichern, Betriebsverbesserungen rechtzeitig dann vorzunehmen, wenn eine Hebung des Verkehrs erwartet werden darf, nicht erst, wenn sie sich schon geltend macht, nothwendige Tariferleichterungen zu gewähren, auch wenn sie für den ersten Augenblick einen Rückgang an Einnahme befürchten lassen usw."

Am ausführlichsten geht das Konservative Handbuch, das in dritter Auflage Anfang Februar 1898 erschien, auf die Eisenbahnfragen ein, denen es gegen 12 Seiten widmet. Zunächst zählt es die Vortheile und Fortschritte der preussischen Verstaatlichungspolitik auf, wie sie sich vornehmlich beim Tarifwesen in der Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs, bei den Staatsfinanzen und in der Verbesserung der Stellung der

mittleren und unteren Beamten zeigen. „So wenig die Verdienste zu verkennen sind," sagt das Konservative Handbuch, „welche sich die Privatbahnverwaltungen unter der Herrschaft des Privatbahn- und des gemischten Systems um die Entwickelung des Eisenbahnwesens und die Förderung der nationalen wirthschaftlichen wie militärischen Interessen in Preussen erworben haben, so sehr begründet erscheint doch andererseits die Ueberzeugung, dass die Privatbahnen wegen der mangelnden Einheit zwischen den finanziellen Interessen der zahlreichen Privatgesellschaften und wegen des von ihrem Wesen als reiner Erwerbsunternehmungen unzertrennlichen, naturgemässen Strebens nach Erzielung möglichst hohen Dividendengewinns nicht in der Lage sind, die Entwickelung des Eisenbahnwesens und seinen Nutzen für die Allgemeinheit auf den vorbezeichneten Gebieten in dem Maasse zu fördern, wie eine einheitlich geleitete, nur die allgemeinen Landesinteressen in Betracht ziehende Staatsverwaltung.

Es ist unbestritten und durch den Charakter der Privatgesellschaften auch völlig begründet, dass sie sich nur die rentablen Baulinien aussuchen, dagegen die Anlage von weniger Gewinn versprechenden Bahnen scheuen. Sie lassen das Transportbedürfniss der ärmeren Landestheile meistens unbefriedigt und überlassen es dem Staat, hier mit seiner Bauthätigkeit einzugreifen. Gewiss hat der letztere ein dringendes Interesse, auch solchen Landestheilen die Segnungen des Eisenbahnverkehrs zuzuwenden. Es ist aber ein für ihn unannehmbarer und durch die Rücksichten auf eine geordnete Finanzwirthschaft verbotener Standpunkt, nur diejenigen Bahnen zu bauen, welche sich nicht genügend verzinsen, und die Steuerkraft des Landes für die Aufbringung der Zinsen und Betriebsdefizits derselben zu engagiren. Der Staat kann seiner Pflicht, auch die wirthschaftlich schwächeren Gebiete des Landes an das Eisenbahnnetz anzuschliessen, nur dann in vollem Maasse gerecht werden, wenn er imstande ist, die Ausfälle schlechter Linien mit den günstigeren Erträgnissen der guten zu decken. Was er aber unter solchen Umständen zu leisten imstande ist, dafür liefert ein glänzendes Zeugniss die ausserordentliche Thätigkeit, welche die preussische Regierung auf dem Gebiete des Bahnbaus seit der Verstaatlichung der reichen Privatbahnlinien entwickelt hat. Nicht weniger als 9 154 km, welche ein Baukapital von 949 577 316 ℳ. repräsentiren, hat die Regierung seit jener Zeit hergestellt bezw. in Angriff genommen."

Nicht anders hätten sich die Erfahrungen auf dem Gebiete des Tarifwesens gestaltet. Darüber sagt das Konservative Handbuch: „Die auf die Erzielung hohen privatwirthschaftlichen Gewinns gerichtete Tarifpolitik der Privateisenbahnen bringt es mit sich, dass dieselben Tarifermässigungen im allgemeinen nur da eintreten lassen, wo sie einen Gewinn, eine Vermehrung der Einnahmen oder den Ausgleich sonst drohender Verluste zu erhoffen haben. Die Konkurrenz unter einander und die Nothwendigkeit, den von ihnen beanspruchten Antheil am Verkehr zu erlangen oder zu behaupten, nöthigt sie zunächst zu einem schonungslosen Tarifkampf. Ist jenes Ziel erreicht, so tritt an die Stelle gegenseitiger Tarifunterbietungen eine Vereinbarung über die Theilung des Verkehrs und die Höhe der Tarife. Die allgemeine Tendenz der Tarifpolitik der Privatbahnen ist dabei auf möglichste Hochhaltung der Frachtsätze gerichtet, so sehr sie auch im einzelnen geneigt sind, für gewisse Transporte Frachtnachlässe zu gewähren. Bekannt ist, dass, als in den Jahren 1874/75 die Regierung eine grössere Einheit in dem Gütertarifschema der preussichen Staats- und Privatbahnen herbeizuführen suchte, die Mehrzahl der letzteren hierfür nur durch das Zugeständniss einer 20% allgemeinen Erhöhung der Tarife zu gewinnen war. Die Verschiedenheit der Tarifschemas der einzelnen Privatbahnen, die grosse Menge und Mannigfaltigkeit der Tarife, die Neigung der Privatbahnen, behufs Erlangung einzelner Transporte für ihre Linien plötzliche, selbst geheime Frachtermässigungen zu gewähren und diese dann wieder aufzuheben, trägt eine fortwährende Unruhe und Unsicherheit in das Tarifwesen hinein und erschwert der Handelswelt eine sichere Kalkulation bei den abzuschliessenden Geschäften ganz ausserordentlich. Die Verstaatlichung der preussischen Staatsbahnen ist deshalb gerade vom Handelsstande und der Industrie mit Freuden begrüsst worden, weil von derselben mit Recht eine grössere Einheitlichkeit, Gleichmässigkeit und Stetigkeit der Tarife erwartet wurde, die eine festere und zuverlässigere Grundlage für den Ansatz des Frachtenfaktors bei Bestimmung des Preises der Güter gewährt. Diese Erwartung ist nicht getäuscht worden. Die Tarifpolitik der Regierung war in erster Linie darauf gerichtet, die zahlreichen Unterschiede und Ungleichheiten zu beseitigen, welche in Beziehung auf das Tarifsystem und die Höhe der Einheitssätze wie der Abfertigungsgebühren auf den einzelnen Bahnen bestanden und zur Folge hatten, dass vielfach für ein und dieselbe Waare auf die gleiche Entfernung von der einen Bahn erheblich mehr an Fracht erhoben wurde als von der anderen. Der Ausgleich geschah aber nicht auf dem Wege der Tariferhöhung, den die Privatbahnen im Jahre 1874 eingeschlagen hatten, sondern durch Herabsetzung der Tarife. Die zum Theil wesentlich niedrigeren Einheitssätze der Staatsbahnen und deren günstigere Art der Berechnung der Abfertigungsgebühren bei Sendungen, die mehrere Bahnlinien zu durchlaufen hatten — Berechnung der Abfertigungsgebühr nur einmal je zur Hälfte für die Absende- und die Bestimmungsstation mit Wegfall der wiederholten Erhebung derselben beim Uebergang der Transporte auf neue Bahnen —, wurden allgemein auf den verstaatlichten Bahnen eingeführt. Auch der Grundsatz der Berechnung der Fracht nach den sog. virtuellen Kilometern, welcher es gestattet, bei Strecken mit erhöhten Bau- oder Betriebskosten, bei kostspieligen Brücken usw. einen Frachtzuschlag zu erheben, wurde aufgegeben. Heute wird daher derselbe Artikel auf allen Linien des grossen preussischen Staatsbahnnetzes zu denselben Sätzen gefahren, soweit nicht etwa die besonderen Verkehrsbedürfnisse einzelner Erzeugungsstätten und Absatzplätze, die Konkurrenz fremder Bahnen und der Wasserstrassen, das Streben nach Hebung des Exports und die Nothwendigkeit, Rohmaterialien, welche im Inlande nicht in genügender Masse erzeugt werden, den inländischen Fabriken zur Verarbeitung aus dem Auslande zugängig zu machen, Ausnahmen von dieser Regel bedingen. Die Ermässigungen, welche allein hierdurch dem verfrachtenden Publikum zu theil geworden sind, belaufen sich auf mehr als 100 000 000 ℳ, zumal im Laufe der Zeit auch die umliegenden Privatbahnen und deutschen Staatsbahnen, dem Schwergewicht des mächtigen, einheitlich geleiteten preussischen Staatsbahnnetzes nachgebend, die niedrigeren kilometrischen Einheitssätze der preussischen Staatsbahnen und deren günstigere Frachtberechnungsweise für ihre Linien angenommen haben: ein Resultat, welches unter der Herrschaft des vielköpfigen Privatbahnsystems nie zu erreichen gewesen sein würde.

Mit der Durchführung dieser Einheitlichkeit hat aber keineswegs ein Stillstand der Tarifbewegung, eine dauernde Festlegung der Tarifsätze, ein starrer Schematismus des Tarifsystems herbeigeführt werden sollen. Neben dem Grundsatze der gleichmässigen Behandlung aller Interessenten bildet es einen Hauptgrundsatz der Tarifpolitik der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, den sich ändernden Absatzverhältnissen und Bedürfnissen des Verkehrs durch die Tarifstellung gerecht zu werden und die deutsche Industrie auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig zu machen. Daher die zahlreichen Tarifermässigungen, welche unter den vorgedachten Gesichtspunkten gewährt sind und theils durch Deklassifikationen im System, theils durch Erstellung von Ausnahmetarifen für einzelne Artikel ihren Ausdruck finden, daher auch die seit längeren Jahren bei einer grösseren Anzahl von Ausnahmetarifen durchgeführte staffelförmige Gestaltung der Güter- und Viehtarife. Selbst der Spezialtarif III der ordentlichen Tarifklassen ist auf dieser Grundlage erstellt. Man darf annehmen, dass zur Zeit etwa 80% aller Güter auf den preussischen Staatsbahnen zu staffelförmig gebildeten Tarifen gefahren werden.

Die von der preussischen Regierung verfolgte Politik der Tarifermässigungen vollzieht sich freilich nicht in der Weise der Privatbahnen, welche bei der Gewährung von Tarifermässigungen in der Regel lediglich den dadurch der eigenen Bahn zufallenden Gewinn im Auge hatten, unbekümmert darum, welche Nachtheile eine so einseitig gewährte Vergünstigung für andere inländische, konkurrirende Wirthschaftsinteressen haben mochte. Es muss als ein besonderes Verdienst der preussischen Verstaatlichungspolitik bezeichnet werden, gerade auf diesem Gebiete Wandel geschaffen zu haben. Die Eisenbahntarifpolitik in Preussen wird jetzt nur von einer Stelle aus geleitet, welche zugleich in der Lage ist, die wirthschaftlichen Interessen des Landes und ihren Zusammenhang mit den Eisenbahntarifmaassregeln vollständig übersehen zu können. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, in wichtigeren Fällen, in denen die allgemeine Handels- und Zollpolitik bezw. das Finanzwesen des Staates in Mitleidenschaft gezogen werden können, unter Mitwirkung des Finanzministeriums und des Staatsministeriums, entscheidet über Tariffragen, nachdem vorher die in Betracht kommenden sonstigen wirthschaftlichen Interessen und ihr Verhältniss zu den geplanten Tarifänderungen durch Berathung in den Bezirkseisenbahnräthen und im Landeseisenbahnrathe in erschöpfender Weise zum Worte gekommen sind. Wem freilich die Tarifermässigungen, welche auf diesem Wege gewährt werden, nicht hinreichend zu sein scheinen, wer die Ansicht hegen sollte, dass der Staat die Waaren eigentlich ohne jeden Unternehmergewinn befördern müsste, der wolle sich den engen Zusammenhang der Eisenbahntarifpolitik mit den Staatsfinanzen vergegenwärtigen, welchen sie bisher zum grossen Segen gereichte."

Ausserdem weist das Konservative Handbuch noch auf den grossen Einfluss hin, den die Verstaatlichung und die allgemeine Eisenbahnverkehrspolitik in Preussen auf Erleichterung, Entfesselung und Beschleunigung des Verkehrs ausgeübt haben. „Die Einheitlichkeit der Interessen der Staatseisenbahnverwaltung hat die Beseitigung aller jener zeitraubenden und den Verkehr hemmenden Uebergangsformalitäten und Kontrolen gestattet, welchen die von einer Bahn zur anderen übergehenden Betriebsmittel und Sendungen behufs Wahrung der divergirenden Finanz- und Betriebsinteressen der übergebenden und übernehmenden Bahn nothwendigerweise unterworfen werden mussten. Diese selbe Staatsbahninteressengemeinschaft ermöglichte ferner eine ausserordentlich erhöhte Ausnutzung der Betriebsmittel, vornehmlich der Güterwagen. Obgleich verschiedenen königlichen Eisenbahndirektionen gehörig, werden dieselben im ganzen Bereich des preussischen Staatsbahnwagenverbandes nicht mehr wie früher, nach erfolgtem Gebrauch, der Eigenthumsbahn wieder zugeführt, sondern dort, wo sie entladen sind, ohne weiteres zu jedem anderen Transporte in jeglicher Richtung wieder benutzt."

Nach einer Darstellung der finanziellen Seite des Staatsbahnsystems in Preussen und nach einem kurzen Rückblick auf die Entwickelung des Kleinbahnwesens bespricht das Konservative Handbuch die Reorganisation der preussischen Staatsbahnverwaltung durch den Minister Thielen und bemerkt dazu, dass die Erwartungen, welche die Regierung daran geknüpft hat, im wesentlichen und namentlich auf finanziellem Gebiete eingetroffen seien.

Wie auch aus den jüngsten parlamentarischen Verhandlungen über die Eisenbahnen ersichtlich geworden ist, haben die grossen und ausschlaggebenden Parteien sich mit dem Staatsbahnsystem befreundet und anerkennen seine Zweckmässigkeit wie insbesondere die Leistungen der preussischen Staatsbahnverwaltung. Nach dem politischen A-B-C-Buch des Abg. Eugen Richter soll der Abg. Dr. Hammacher Anfang 1892 geäussert haben, dass nichts mehr anderes übrig bleibe, als die Frage zu entscheiden, ob man die Staatsbahnen besser verpachten oder wieder an Private verkaufen solle, um aus der jetzigen ungünstigen Lage herauszukommen. Wenn der Abg. Dr. Hammacher wirklich derartiges gesagt haben sollte, so scheint er von diesem Gedanken mindestens zurückgekommen zu sein, denn er hat ihn nicht wiederholt, als er unlängst im deutschen Reichstage wie im preussischen Abgeordnetenhause seine Stellung zu den Eisenbahntragen eingehend darlegte. Auch von freisinniger Seite ist in den letzten parlamentarischen Eisenbahnverhandlungen nicht einmal beiläufig angedeutet worden, dass diese Partei auf die Beseitigung der Staatsbahnverwaltung hinarbeitet und die Wiederherstellung des Privatbahnsystems anstrebt. Somit scheint sich auch diese Partei, früher die heftigste Gegnerin des Staatsbahnsystems, allmählich mit den thatsächlichen Verhältnissen befreundet zu haben und es ist zu hoffen, dass sich mit der Zeit alle Parteien einigen werden, um die Staatsbahnverwaltung in ihren Bemühungen, dem deutschen Erwerbsleben möglichst günstige Vorbedingungen für sein Gedeihen unter sorgsamer Berücksichtigung der Gesammtinteressen von Staat und Gesellschaft zu schaffen, rückhaltslos zu unterstützen.

Die Wasserstrasseninteressenten.

Eine sehr sonderbare Erklärung hat in seiner letzten Sitzung vom 2. d. Mts. auf Antrag des Vorstandes der „Grosse Ausschuss des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt" beschlossen, indem er in Bezug auf die bekannte Schrift des Eisenbahnpräsidenten Ulrich „Staatseisenbahnen, Staatswasserstrassen und die deutsche Wirthschaftspolitik" seinem Bedauern darüber Ausdruck geben zu müssen glaubte, „dass der Verfasser bei seiner Stellung in der preussischen Eisenbahnverwaltung zu dieser von der Haltung der preussischen Staatsregierung in der Wasserstrassenpolitik völlig abweichenden Veröffentlichung gelangen konnte." Gleichzeitig verwahrte sich der Ausschuss lebhaft gegen die angeblich grundlosen Angriffe und Unterstellungen Ulrich's gegenüber den Vereinen zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt und behielt sich eine eingehende Würdigung der Ulrich'schen Schrift vor. Wie aus den Verhandlungen hervorgeht, will der Vorstand des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt die Aburtheilung der ihm so unbequemen Schrift einer besonderen Kommission überweisen. Es ist zu wünschen, dass diese Beurtheilung sachlicher ausfallen wird, als die angeführte Erklärung. Man mag über die Tendenz der Ulrich'schen Schrift verschiedener Meinung sein — dass sie mit grosser Sachkenntniss und anerkennenswerther Unbefangenheit geschrieben ist, werden bei kühlerer Erwägung auch die Leiter des Centralvereins für Fluss- und Kanalschifffahrt zugeben müssen. Bedenklich ist es in hohem Grade, dass dieser Verein selbst einen persönlichen Angriff nicht scheut und sein Bedauern darüber ausspricht, wie Ulrich „bei seiner Stellung in der preussischen Eisenbahnverwaltung zu dieser von der Haltung der preussischen Staatsregierung in der Wasserstrassenpolitik völlig abweichenden Veröffentlichung gelangen konnte." Vermuthlich hätte der Verein ganz anders gesprochen, wenn man im preussischen Eisenbahnministerium über die Wasserstrassen so dächte, wie Ulrich, und wenn ein preussischer Eisenbahnpräsident die Begünstigung der Wasserstrassen befürwortet haben würde. Dann hätte man sich sicherlich beeilt, den Eisenbahnpräsidenten als eine Autorität zu rühmen und gegen das Ministerium auszuspielen. Der Centralverein für Fluss- und Kanalschifffahrt spielt unseres Erachtens eine wenig glückliche Rolle, wenn er sich — im direkten Gegensatz zu seinem sonstigen Vorgehen — im vorliegenden Falle auf den ultra-büreaukratischen Standpunkt

stellt und dem Ministerium in Ansehung des Verfassers der Broschüre einen ziemlich verständlichen Wink ertheilt. Wir können uns nur darüber freuen, dass auch in Preussen ein hoher Beamter in einer so wichtigen und so umstrittenen wirthschaftlichen Frage ehrlich seine Ansicht sagen kann, ohne befürchten zu müssen, dass er deshalb gemaassregelt wird.

Angeregt wurde der Vorstoss gegen Ulrich durch Dr. Hatscheck, den Sekretär der Handelskammer von Frankfurt a/M., der nach den Berichten der Tagespresse die in der Ulrich'schen Schrift aufgestellten Behauptungen einfach für verfehlt erklärte und es sehr bedauerte, dass ein Eisenbahnpolitiker von Fach in so hervorragender Stellung auf so radikale Weise Wasser auf die Mühle der Agrarier giesse. Von der Beseitigung der Schifffahrtsfreiheit auf den grossen Strömen, so behauptete Dr. Hatscheck seinerseits wiederum ohne irgend eine Begründung, würde die Landwirthschaft keinen Nutzen haben, sondern in verschiedenen Punkten Schaden erleiden, insbesondere durch Vertheuerung des Bezuges von zahlreichen Düngemitteln aus der Provinz Sachsen. Wenn man die Landwirthe selbst darüber befragte, so würde sich wahrscheinlich ergeben, dass sie gern bereit wären, diese kleine Schädigung mit in den Kauf zu nehmen, wenn es gelänge, die grössere Schädigung, die sie durch die Wasserstrassen und die dadurch begünstigte Einfuhr zu erleiden glauben, zu beseitigen. Ausserdem versicherte Dr. Hatscheck, dass die Wasserstrassen durch die belebenden Wirkungen, die sie auf Handel und Industrie ausüben, eine Goldgrube für den Staat seien, die gewiss kein Finanzminister auf die Dauer entbehren möchte. Wie Ulrich in seiner Schrift unwiderleglich nachgewiesen hat, sind die Wasserstrassen vorläufig nichts weniger als eine Goldgrube für den Staat, der in Preussen nach den Berechnungen Ulrich's in dem Jahrzehnt von 1881 bis 1890 jährlich 36 000 000 ℳ zuschiessen musste. Gerade Ulrich will die Wasserstrassen einträglicher für den Staat machen und bringt dafür gewichtige Gründe bei, die zu entkräften im Centralverein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt niemand ernstlich versucht hat.

Auch Professor v. d. Borght-Aachen erachtete es für zweckmässig, die Ulrich'sche Schrift als eine „Agitationsschrift allergewöhnlichsten Stils" zu brandmarken, als einen „Ausfluss fiskalischen Geistes, der danach strebe, die Verkehrswege als eine besondere Steuerquelle zu benutzen." Da im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und in der preussischen Regierung überhaupt bekanntlich andere Anschauungen bestehen, als sie Ulrich in seiner Schrift zum Ausdrucke gebracht hat, so sind die Befürchtungen, die Professor v. d. Borght-Aachen an die Ulrich'sche Schrift geknüpft hat, grundlos. Wenn im übrigen Professor v. d. Borght-Aachen die Anregungen Ulrich's, das grosse Defizit der deutschen Wasserstrassen durch entsprechende Abgaben wenigstens theilweise zu decken, als „fiskalisch" hinzustellen versucht, so ist uns das unverständlich.

Noch unverständlicher ist uns aber das animose beinahe beleidigende Urtheil, welches Herr v. d. Borght über die Ulrich'sche Schrift im allgemeinen abgibt.

Von einem Vertreter der freien Wissenschaft sollte man am ersten erwarten können, dass er die abweichende Ansicht des Andern achtet, namentlich wenn sie so sachlich vertreten und begründet wird, wie im vorliegenden Falle.

Von einer „Agitationsschrift allergewöhnlichsten Stils" mag man vielleicht dann sprechen können, wenn jemand aus persönlich- oder partei-egoistischen Gründen unter wissentlicher Verdrehung des Sachverhalts für eine Frage Stimmung zu machen sucht. Im vorliegenden Falle aber, wo der Verfasser sein Votum aus innerster Ueberzeugung, mit strengster Sachlichkeit und unter eingehendster Begründung abgab, scheint uns das Urtheil des Herrn v. d. Borght vollständig deplazirt zu sein — das wird selbst derjenige anerkennen, dem die Schlussfolgerungen Ulrich's in manchen Beziehungen zu weit zu gehen scheinen. D.

Die nächsten Aufgaben der staatlichen Lokalbahnaktion in Oesterreich.

Die Lokalbahnaktion, welche mit den Spezialgesetzen der Jahre 1894, 1895 und 1896 in ebenso umfassender als energischer Weise inaugurirt wurde, ist seit geraumer Zeit vollständig ins Stocken gerathen. Im verflossenen Jahre musste im Hinblick auf die Unsicherheit der parlamentarischen Verhältnisse von der Einbringung einer Regierungsvorlage wegen Sicherstellung neuer Lokalbahnen überhaupt abgesehen werden und ob in der heurigen Session des Abgeordnetenhauses das Zustandekommen eines solchen Sicherstellungsgesetzes wird ermöglicht werden können, erscheint im gegenwärtigen Augenblick zum mindesten noch nicht ausser jedem Zweifel stehend.

Der Stillstand in der Lokalbahnaktion des Staates hat zur nothwendigen Folge, dass eine ganze Reihe von Bahnprojekten, bezüglich welcher sonst die Voraussetzungen für eine legislative Sicherstellung unzweifelhaft gegeben wären, indem zumeist die Garantie der Länder oder entsprechende Beiträge derselben und der Lokalinteressenten gesichert sind, gleichwohl nicht zur Verwirklichung gebracht werden kann, da die unerlässliche finanzielle Mitwirkung des Staates von der vorherigen Erwirkung einer entsprechenden Beschlussfassung des Reichsrathes abhängig ist.

Das „Fremdenblatt" enthält eine nach Kronländern geordnete Aufzählung der in Betracht kommenden Bahnprojekte, welche zwar auf unbedingte Vollständigkeit keinen Anspruch machen kann, immerhin aber geeignet ist, die Wichtigkeit der vorerwähnten Lokalbahnfrage wenigstens in allgemeinen Umrissen zu veranschaulichen.

In Böhmen ist die Verlängerung der Lokalbahn Asch-Rossbach zum Anschluss an das sächsische Eisenbahnnetz bei Adorf, nachdem über den abzuschliessenden Staatsvertrag sowie über die Theilung der Verkehre bereits ein Einverständniss mit der sächsischen Regierung erzielt wurde, noch von der legislativen Sicherstellung des Ausbaues dieser voraussichtlich auf Staatskosten herzustellenden Anschlusslinie abhängig.

Das Zustandekommen der Lokalbahn Tirschnitz-Schönbach, Schweissing - Haid, Stankau - Bischofteinitz - Ronsperg, Tabor-Bechyn und Polna - Stecken ist von der Zusicherung von Staatssubventionen, jenes der Lokalbahn Schönwehr - Schlaggenwald-Elbogen, sowie die Vollendung der Lokalbahnen Cercan - Modran und Cercan-Kolin von einer Erhöhung des staatlich garantirten Anlagekapitals, der Bau der Fortsetzung der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim bis Unter-Kralowitz und der Verbindungslinie Chlumec - Königstadtl von der Zusicherung einer Staatsgarantie für das Vorzugskapital abhängig.

Ebenso wird das Projekt Nixdorf - Rumburg mit Abzweigung nach Schönlinde erst dann der Verwirklichung zugeführt werden können, wenn vom Staate entweder die Garantie für das Vorzugskapital oder aber ein entsprechender Staatsbeitrag zugesichert sein wird.

In Niederösterreich handelt es sich um vier Bahnprojekte, deren baldige legislative Behandlung im hohen Grade erwünscht erscheint.

Die Sicherstellung der schmalspurigen Lokalbahn Gmünd-Litschau mit einer Abzweigung nach Heidenreichstein sowie der Lokalbahn Neunkirchen-Willendorf hängt nur von der Gewährung von Staatsbeiträgen ab.

Die Lokalbahn Waidhofen a. d. Thaya - Zlabings, welche seinerzeit eine Theilstrecke der geplanten Eisenbahnverbindung Iglau-Amstetten zu bilden berufen sein dürfte, soll, nachdem die Beitragsleistungen der betheiligten Länder und der Lokal-

interessenten gesichert sind, auf Grund einer staatlichen Reinertragsgarantie für das Vorzugskapital zur Ausführung kommen.

In derselben Weise soll auch die Lokalbahn Stockerau-Absdorf sichergestellt werden.

In Oberösterreich kann die Verbindungsbahn Linz-Urfahr vor parlamentarischer Behandlung des Investitionsbudgets nicht fertiggestellt werden. Ausserdem kommt die Lokalbahn Lambach-Haag in Frage, für welche die Gewährung der Staatsgarantie bezüglich des Vorzugskapitals noch einzuholen ist, um den Bau zu sichern. In Kärnten ist die Lokalbahn Küstendorf-Eisenkappel anzuführen, welche gleichfalls auf Grund einer Staatsgarantie sichergestellt werden soll.

Empfindlich ist Tirol durch die Stockung der Lokalbahnaktion berührt, indem in diesem Lande die wichtigen Eisenbahnfragen der Vintschgauer Bahn (Meran-Mals), der Fleimsthalbahn (Neumarkt-Predazzo), der von der Stadt Trient projektirten elektrischen Bahnen Trient-Malé und Laris-Molina der Lokalbahn Riva-Pinzolo und endlich die Zillerthalbahn dringend einer baldigen Lösung bedürfen, die nur im legislativen Wege herbeigeführt werden kann.

Was Vorarlberg betrifft, so hat die Detailprojektirung der Bregrenzer Waldbahn (Bregenz - Bezan) ergeben, dass die Realisirung dieser wirthschaftlich sehr wichtigen Linie nur dann als gesichert angesehen werden könnte, wenn eine entsprechende Erhöhung der Staatsgarantie, welche bisher für ein Kapital von 1 638 000 fl. in Aussicht genommen war, im legislativen Wege bewilligt würde.

Am härtesten trifft der Stillstand der staatlichen Lokalbahnaktion Istrien. Seit Jahren sind die Bestrebungen der gesammten Bevölkerung dieses Landes darauf gerichtet, eine Lokalbahn von Triest über Capodistria, Buje und Montona nach Parenzo, eventuell nach Canfanaro zu erlangen. Die Projektaufstellung ist zum Abschlusse gelangt, alle Vorbereitungen zum Bau sind getroffen, die Bahn, deren Zustandekommen geradezu eine Lebensfrage für das ganze Land ist, kann jedoch mit Rücksicht auf den erforderlichen Kostenaufwand von über 5 Millionen Gulden erst dann zur Ausführung kommen, wenn seitens des Staates eine entsprechende finanzielle Mitwirkung gewährt wird.

Die angeführten Bahnprojekte sind theils vollkommen spruchreif, um der verfassungsmässigen Behandlung zugeführt zu werden, theils kann ihre Vorbereitung in Kürze abgeschlossen werden. Nur die Hemmung der parlamentarischen Arbeit bildet das Hinderniss, die erwähnten, für die Bevölkerung hochwichtigen Projekte der Verwirklichung zuzuführen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 5,022 km lange Strecke Gálgócz-Lipótvár der ungarischen Nordwestlokalbahn, welche am 31. März d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Köln Hafen und Schliessung von Köln Rheinstation. Am 1. Mai d. J. wird die Güterstation Köln Hafen für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen dem öffentlichen Verkehre übergeben und am 31. Mai d. J. abends die Güterstation Köln Rheinstation für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Köln unter Inser.-Nr. 964 d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 889 vom 14. April d. J. an sämmtliche königlich preussische Eisenbahndirektionen und die königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1897 (1897/98) (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 889 vom 14. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der königlich preussischen Eisenbahndirektionen und mit Ausnahme der an den Vereinseinrichtungen nur theilnehmenden Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1897 (1897/98) (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1116 vom 9. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 18. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Bei der bevorstehenden Berathung des **Kleinbahngesetzentwurfs** im preussischen Abgeordnetenhause will man von agrarischer Seite zur Sprache bringen, dass die Staatsverwaltung in manchen Provinzen eine Zinsbürgschaft für die von ihr bewilligten Gelder von den Anliegern fordert, die dem Kreise gegenüber, um den Bau einer Kleinbahn möglich zu machen, die Zinsbürgschaft für die Kreisgelder übernommen haben. Denn die Anlieger hätten diese Bürgschaft dem Kreise gegenüber nur unter der Voraussetzung übernommen, dass der Staat nach dem bisherigen Grundsatz die Unterstützungsgelder ohne Zinsbürgschaft überlassen werde. Eine Staatsunterstützung mit dem Verlangen nach Zinsbürgschaft sei werthlos, da, wer zahlungsfähig sei, unter dieser Bedingung auch anderwärts Gelder erhalten könne. Nach wie vor solle der Staat sich damit begnügen, dass eine Verzinsung der überlassenen Gelder erst dann eintritt, wenn das Unternehmen rentirt.

— Durch die Gesetze vom 3. Juni 1896 und vom 8. Juni 1897 über die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von **landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern** wurden der preussischen Staatsregierung 3 000 000 und 2 000 000 ℳ zu einem versuchsweisen Vorgehen mit dem Baue von **Kornhäusern** zur Verfügung gestellt. Nach der dem preussischen Landtage zugegangenen Denkschrift der Regierung über die Verwendung dieses Fonds ist grundsätzlich daran festgehalten worden, dass die in das Eigenthum des Staates tretenden Kornhäuser auch auf fiskalischem Boden zu errichten sind. Wo daher auf den Bahnhöfen selbst kein geeigneter Bauplatz zu finden war, oder wo die Kornhäuser an Privatbahnen errichtet worden, haben die Kornhausgenossenschaften den zum Baue erforderlichen Grund und Boden mit Geldern, die ihnen vom Staate dazu zur Verfügung gestellt worden sind, käuflich erwerben und dem Eisenbahnfiskus auflassen müssen. Diese Kaufpreise sind dann den Baukosten zugeschlagen worden und müssen ebenso verzinst werden wie diese. Der Staat verbleibt demnach Eigenthümer der Anlage und vermiethet sie gegen einen, in gewissem Prozentsatze des gesammten staatlicherseits dafür aufgewendeten Bau- und Einrichtungskapitals bestehenden Miethszins an die Kornhausgenossenschaften auf einen bestimmten Zeitraum. Die Bauausführung erfolgt in der Regel durch die Genossenschaft selbst, unter Aufsicht der zuständigen königlichen Eisenbahndirektion, nach Entwurfstücken und Kostenanschlägen, die von der Genossenschaft zu beschaffen, aber vorher den betheiligten Ministerien zur Vorprüfung, Genehmigung und Feststellung einzureichen sind. In der Regel wurde eine fünfjährige Frist für die Abschliessung von Miethsverträgen vereinbart; neben einem mässigen, festen Miethszins haben die Genossenschaften noch einen von der Höhe des Betriebsüberschusses abhängenden Ergänzungszins zu entrichten. Ausser der Zahlung des Miethszinses ist den Kornhausgenossenschaften in dem Miethsvertrage die Ansammlung eines sogenannten Erneuerungsfonds durch Jahresbeiträge in Höhe von $1\frac{1}{8}$ des gesammten vom Staate für die Kornhausanlage aufgewendeten Kapitals auferlegt worden. Falls das Miethsverhältniss nach Ablauf der ersten fünf Jahre nicht fortgesetzt wird, auch die Genossenschaft das Kornhaus nicht als Eigenthum erwirbt, soll der nicht verwendete Bestand des Fonds an den Fiskus fallen, um den ihm durch die Abnutzung der Kornhausanlage erwachsenen Entwerthungsverlust einigermaassen auszugleichen.

Wie aus der Nachweisung hervorgeht, sind bis zum 31. Dezember v. J. für die Errichtung von Getreidelagerhäusern 2 002 300 ℳ bewilligt und darauf 325 866 ℳ gezahlt worden. Ausserdem sind für das auf dem Gelände des alten Hamburger Bahnhofs im Bau befindliche Versuchskornhaus zu Berlin 166 000 ℳ bewilligt worden. Im Betriebe befinden sich nur die

Kornhäuser zu Janowitz in Posen) 73 500 ℳ. bewilligt, 1 155,07 ℳ. verausgabt), Hoheneiche, Regierungsbezirk Cassel (79 600 ℳ. bewilligt, 30 264 ℳ. verausgabt) und Halle a. S. (360 000 ℳ. bewilligt, 230 670,94 ℳ. verausgabt; alle andern, Barth (24 990 ℳ. bewilligt), Pyritz (136 700 ℳ. bewilligt, 24 700 ℳ. verausgabt), Stargard in Pommern (129 600 ℳ. bewilligt), Anklam (303 000 ℳ. bewilligt), Schivelbein 178 600 ℳ. bewilligt), Kolberg (104 600 ℳ. bewilligt), Stolp (144 900 ℳ. bewilligt), Plathe (108 200 ℳ. bewilligt), Gramenz (73 500 ℳ. bewilligt), Bettenhausen (86 700 ℳ. bewilligt, 23 862 ℳ. verausgabt), Hofgeismar (73 500 ℳ. bewilligt, 15 214 ℳ. verausgabt), sind noch im Bau begriffen. Verhandlungen über den Bau von Kornhäusern schweben ausserdem mit den Kornhausgenossenschaften zu Rastenburg und Tilsit (Ostpreussen), Pelplin (Westpreussen), Neusalz (Schlesien), Einbeck, Hameln und Badbergen (Hannover), Soest und Brakel (Westfalen), Zierenberg und Hanau (Hessen), Belgard, Kallies, Falkenberg und Neustettin (Pommern) und ferner mit der Landwirthschaftskammer der Provinz Sachsen. Im wesentlichen ist durch die endgültigen Bewilligungen und durch die Zurückstellung entsprechender Summen für die letztgedachte Reihe von Kornhäusern über den Fünfmillionenfonds bereits verfügt.

— Wie sich aus dem Geschäftsbericht der **Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft** ergibt, ist 1897 im Personenverkehr gegen das Vorjahr eine Zunahme von 7,3 % im Umfange und 6 % in der Einnahme zu verzeichnen gewesen. Der Güterverkehr weist gegen das Vorjahr einen Rückgang von 0,2 % im Umfange und 2,3 % in der Einnahme auf. Dieser Ausfall ist auf eine geringere Verfrachtung von Holz und Rüben zurückzuführen. Die Steigerung in der Verfrachtung von Getreide, Steinkohlen, Düngemitteln hat einen Ausgleich nicht herbeizuführen vermocht. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr stellten sich um 1,1 % höher als diejenigen des Vorjahres. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen einschliesslich aller Nebengebühren 173 095 ℳ, gegen 163 259 ℳ. im Vorjahre. Der Güter- und Viehverkehr brachte im ganzen 235 898 ℳ. gegen 241 376 ℳ. in 1896. Nach dem Abschlusse der Betriebsrechnung beträgt:

die Gesammteinnahme	456 628 ℳ.
die Gesammtausgabe	268 348 „
Ueberschuss . .	188 280 ℳ.

Die Ausgaben für den Betrieb betrugen in Prozenten der Einnahme 58,8 % gegen 56,6 % im Vorjahre. Unter Hinzurechnung des Gewinnvortrags aus 1896 verbleiben zur Verrechnung 189 845 ℳ; davon entfallen auf den Reservefonds I 4 000 ℳ, auf den Erneuerungsfonds 9 562 ℳ, auf Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 31 572 ℳ, auf Tantièmen 6 675 ℳ, als Dividende von 3⅓ % auf die Stammprioritäten 133 500 ℳ, auf Eisenbahnsteuer 3 423 ℳ. Als Gewinnvortrag verbleiben dann noch 1 112 ℳ.

— Die Regierung gestattete, wie der „Voss. Ztg." gemeldet wird, der reichsgräflich Schaffgot'schen Verwaltung die Vornahme von Vorarbeiten für die geplante, das Riesengebirge durchziehende **Kleinbahn von Warmbrunn** über Giersdorf, Kynwasser, Saalberg, Brückenberg **nach der Riesenbaude und Schneekoppe.**

— Das bayerische Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeusseren hat in Verbescheidung der in der 41. Sitzung des bayerischen Eisenbahnrathes vom 16./17. Februar l. J. stattgefundenen Verhandlungen der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen eröffnet, dass gegen die begutachtete Gewährung der **Reexpeditionsbefugniss** an die betreffenden **Getreidelagerhäuser** für inländisches sowie für ausländisches, jedoch verzollt in deren Lagerhäuser eintretendes Getreide keine Erinnerung bestehe. (Siehe Nr. 12 S. 187 d. Ztg.)

— Die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen hat kürzlich über die **Lieferung** eines Theiles ihres Bedarfes **an Lokomotivkohlen** für 1898/99 mit verschiedenen Steinkohlenwerken Verträge abgeschlossen. Es wurden vergeben 40 000 t Lokomotivkohlen an die preussische Bergwerksdirektion Saarbrücken, 37 000 t Schwarzstückkohlen an westböhmische Bergwerke, 3 000 t an Steinkohlenwerke in Littitz, 4 000 t Nussstückkohlen I a an Steinkohlenwerke in Planitz, 5 000 t gleicher Sorte an einen Aktienverein der Bürgergewerkschaft in Zwickau, 55 000 t I a böhmische Lokomotivschwarzkohle an drei Gesellschaften des Buschtêhrad-Kladnoer Steinkohlenreviers und 45 000 t I a böhmische Lokomotivschwarzstückkohlen an die St. Pancrazzeche bei Nürschau. Als Ablieferungstermin bei allen diesen Vergebungen ist die Zeit vom 1. Juni 1898 bis einschliesslich 31. Mai 1899 festgesetzt; die Preise bewegen sich nach Maassgabe der den Gruben näher oder ferner gelegenen Ablieferungsstationen zwischen 12,50 ℳ und 14,50 ℳ; ausserdem wurden noch 6 000 t lufttrockener, reingeschiedener Traunthaler Braunkohlen mit gleicher Lieferzei zum Preise von 7,50 ℳ. in Lieferung vergeben.

— Die von der sächsischen Staatsregierung geplante **Reorganisation der Staatseisenbahnverwaltung** hat nunmehr die ständische Genehmigung erhalten. Wie in Nr. 83 Jahrg. 1897 d. Ztg. mitgetheilt wurde, wird die Generaldirektion in Zukunft aus vier Abtheilungen bestehen: allgemeine Verwaltungsabtheilung; Verkehrsabtheilung; Betriebsabtheilung und Neubauabtheilung. Als Aenderungen treten ein: Umwandlung der seitherigen sechs Betriebsoberinspektionen in sechs Betriebsdirektionen mit je einem wissenschaftlichen Techniker als Vorstand (Eisenbahndirektor), einem juristischen Hilfsarbeiter (Finanzassessor) und einem höheren Verkehrsbeamten (Verkehrsinspektor). Für Ausführung und Ueberwachung des Dienstes soll die Einrichtung von fünf Maschineninspektionen für den Betriebsmaschinendienst, vier Werkstätteninspektionen für den Werkstättendienst und drei Telegrapheninspektionen für Bau und Unterhaltung der Signal- und Sicherungsanlagen erfolgen. An deren Spitze tritt je ein Techniker mit höherer wissenschaftlicher Bildung. Die Organisation tritt am 1. Januar 1899 in Kraft.

— **Im Gepäckverkehr der sächsischen Staatsbahnen** kommt eine wichtige **Neuerung** zur Einführung. Die Gepäckabfertigungsstellen haben jetzt Anweisung erhalten, auch dann eine durchgehende Gepäckabfertigung eintreten zu lassen, wenn von Reisenden Fahrkarten verschiedener Art vorgelegt werden, welche aneinander anschliessen. Es sind also selbst dann durchgehende Gepäckabfertigungen vorzunehmen, wenn der abfertigenden Stelle keine durchgehenden Gepäcktarifsätze zu Gebote stehen. Solchenfalls sind Theilfrachtsätze bis und von Unterwegsstationen zusammenzustossen. Ausgeschlossen ist aber die durchgehende Gepäckabfertigung, wenn unterwegs ein Uebergang über getrennt liegende Stationen erfolgen muss.

— **Gültigkeit der Rückfahr- usw. Karten.** Vom 15. d. Mts. ab kommt auf den sächsischen Staatsbahnen die bisherige Bestimmung, nach welcher Rückfahrkarten, Rundreisekarten, Sommerkarten, Monatskarten sowie Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten noch über die Mitternacht des letzten Gültigkeitstages hinaus benutzt werden können, in Wegfall. Derartige Fahrtausweise erlöschen daher stets um Mitternacht des letzten Tages.

— Sächsische Zeitungen brachten kürzlich die Mittheilung, dass eine **Neuuniformirung der sächsischen Staatsbahnbeamten** vorbereitet werde und dass beabsichtigt sei, auch das Büreaupersonal in den Verwaltungszweigen, das wenig oder gar nicht mit dem Publikum in Berührung komme, mit einer Uniform zu versehen, die während der Dienststunden getragen werden müsse.

Diese Nachricht entbehrt nach den von uns eingezogenen Erkundigungen in beiden Richtungen der Begründung.

— Die Chemnitzer Handels- und Gewerbekammer hat der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen eine Resolution überreicht, worin sie betreffs der **Ermässigung des allgemeinen Stückguttarifs** ihre Ansicht ausführt, dass ein Staffeltarif der vorgeschlagenen Art Absatzverschiebungen mit sich bringen würde, die das kleine Gewerbe und das Handwerk bedenklich benachtheiligen könnten. Denn wenn diese weiter abseits liegende Verschleissgebiete gewinnen könnten, würde dagegen der entfernter liegenden Konkurrenz die Möglichkeit erschlossen, in ihr einheimisches Absatzgebiet einzudringen, ohne dass sie imstande wären, dies durch eine auch ihnen zustehende Frachtermässigung abzuwehren. Die Kammer empfiehlt daher eine gleichmässige Herabsetzung des allgemeinen Stückguttarifs auf 9 ₰ für das Tonnenkilometer sowie dementsprechend des ermässigten Stückguttarifs auf 7,5 ₰ für das Tonnenkilometer. Unabhängig von der Frage der Ermässigung des allgemeinen Stückguttarifs bestehe aber das dringende Bedürfniss einer billigen und schnellen Beförderung von Stückgütern über Vlissingen nach England, die durch den geplanten Stückgutstaffeltarif nicht zu erreichen wäre. Um den wirthschaftlich so wichtigen Absatz nach England gegen die französische und belgische Industrie aufrechtzuerhalten, könnten nur ein Exportspezialtarif und Beförderungseinrichtungen genügen, wie solche nach den deutschen Hafenstädten bestehen.

Auch der Ausschuss der Leipziger Handelskammer befürwortet eine für alle Entfernungen über 50 km gleichmässig wirkende Herabsetzung der Stückguttarife, fügt aber hierzu, dass — wenn dies nicht zu erreichen sei — der beabsichtigte Staffeltarif immerhin als eine Abschlagszahlung nicht von der Hand zu weisen sein werde.

— In elsass-lothringischen Blättern wird das Projekt einer neuen, die **Vogesen durchquerenden Eisenbahn** erörtert. Nachdem der Landesausschuss für Elsass-Lothringen schon viele

Millionen für verschiedene Eisenbahnen, die in den nächsten Jahren zur Ausführung und Fertigstellung gelangen werden, bewilligt hat, ist, wie man der „Dtsch. Tagesztg." schreibt, schwerlich anzunehmen, dass die Landesregierung in der nächsten Zeit sich entschliessen wird, mit einem derartigen Projekt an den Landesausschuss heranzutreten, und zwar um so weniger, als es sich bei Erbauung einer Eisenbahn, welche die Vogesen durchqueren soll, um eine recht erhebliche Summe handeln dürfte, der Landesausschuss aber schon schwer zu bewegen war, für die jetzt in Ausführung begriffenen Bahnstrecken die erforderlichen Mittel zu bewilligen.

— Der **Güterverkehr von Deutschland nach ostafrikanischen Verbandsplätzen** über Hamburg seewärts hat sich im Jahre 1897 gegen das Vorjahr nicht unwesentlich gehoben. Die ausgeführte Gütermenge, die im Jahre 1896 4 049 t betrug, ist im Jahre 1897 auf 6 126 t gestiegen. Hiervon entfallen: auf den Verwaltungsbezirk Altona 207 (gegen 105 t in 1896), Berlin, Stettin 478 (638) t, Breslau, Kattowitz, Posen 118 (225) t, Bromberg, Königsberg, Danzig 102 (54) t, Elberfeld 392 (236) t, Erfurt, Halle 278 (241) t, Frankfurt a/M. 126 (89) t, Hannover, Münster, Cassel 789 (257) t, Köln, St. Johann-Saarbrücken, Essen 1 689 (735) t (hierunter befinden sich 857 t Schienen und 67 t Stahlgeschosse), Magdeburg 514 (200) t, Mainz 23 t, bayerische Staatsbahnen 364 (186) t, badische Staatsbahnen 445 (451) t, sächsische Staatsbahnen 425 (456) t, württembergische Staatsbahnen 23 (11) t. Den stärksten Empfang hatten die Delagoabay mit 3 820 (2 971) t, Durban 783 (222) t, Beira 578 (183) t, Zanzibar 299 (109) t, Dar-es-Salaam 155 (192) t. Als hauptsächlichste Ausfuhrartikel waren vertreten: Bier mit 297 (166) t, Schienen mit 856 (187) t, Zündschnürre mit 243 (127) t, Patronen mit 349 (390) t, Kippkarren mit 242 (20) t, Maschinen- und Maschinentheile 170 (26) t, Geschosse mit 109 t, Mineralwasser mit 115 (53) t, Sicherheitszünder mit 111 (102) t, Cement mit 103 t und Stahlguss mit 107 t.

— Das Amtsgericht in Eilenburg hatte unlängst über einen **merkwürdigen Prozess** zu entscheiden. Von Leipzig aus war auf der Achse eine ungefähr 6 000 kg schwere Rohrpresse nach Wedelwitz bei Eilenburg verfrachtet worden, wofür die Leipziger Speditionsfirma 160 ℳ in Anschlag gebracht hat, während der Auftraggeber in Eilenburg 100 ℳ für angemessen hält. Das Eilenburger Amtsgericht wünschte nunmehr von der Leipziger Handelskammer Auskunft darüber, nach welchen Grundsätzen in solchen Fällen die Fracht berechnet wird. Das Gutachten der Leipziger Handelskammer gipfelte in folgenden Sätzen: Bei Frachtstücken von so ungewöhnlichem Umfang gibt es bestimmte Grundsätze für die Frachtberechnung nicht, insbesondere lässt sich die Fracht nicht nach dem Gewicht und der Kilometerzahl bemessen. Es ist vielmehr in solchen Fällen üblich, die Fracht besonders zu vereinbaren bezw. veranschlagen zu lassen. Für derartige Transporte ist besonderes Hebezeug und sind sonstige Vorrichtungen erforderlich, die nur wenige Frachtführer besitzen und für welche, da sie nur selten zur Verwendung kommen und bei jeder Verwendung stark abgenutzt werden, eine besondere Leihgebühr in Anschlag zu bringen ist. Soweit die Angemessenheit der angesetzten Preise ohne nähere Kenntniss der Verhältnisse beurtheilt werden kann, erscheinen die Ansätze in Anbetracht der Schwierigkeit eines solchen Transports und der damit verbundenen Gefahr im allgemeinen nicht übermässig. Ob insbesondere der Ansatz von 40 ℳ für einen zum Fortschaffen des Hebezeugs an den Hauptwagen angehängten Wagen als angemessen zu betrachten sei, würde nur ein Fachmann nach Kenntnissnahme der näheren Umstände beurtheilen können.

— **Personalnachrichten.** Die vortragenden Räthe im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Regierungsräthe Foerster, Witte, Krönig, Dr. jur. Kieschke und Pannenberg sind zu Geheimen Oberregierungsräthen, die Geheimen Bauräthe Müller, Koch, Schwering, Blum und Wiesner zu Geheimen Oberbauräthen ernannt worden.

Den Regierungs- und Bauräthen Domschke, bisher beschäftigt in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Suadicani, bisher Vorstand der Betriebsinspektion 3 in Stettin, und Bathmann, bisher Vorstand der Betriebsinspektion 6 in Berlin, sind die Stellen von Mitgliedern der königlichen Eisenbahndirektion Berlin verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die einheimischen Arbeiter und die Eisenbahnbauten.** Um den berechtigten Klagen abzuhelfen, welche dahin gehen, dass bei Eisenbahnbauten in sehr vielen Fällen den einheimischen Arbeitern durch den Zuzug ausländischer Arbeitskräfte die Möglichkeit eines Verdienstes entzogen wird, hat das Eisenbahnministerium rücksichtlich der Staatseisenbahnbauten die Aufnahme einer Bestimmung in die den Offertstellungen zu Grunde liegenden Bedingnisse verfügt, wonach jeder eine Arbeit erstehende Unternehmer verpflichtet wird, auf die Verwendung einheimischer Arbeiter vorzugsweise Bedacht zu nehmen. Rücksichtlich der Privateisenbahnbauten hat das Eisenbahnministerium für den gleichen Schutz der einheimischen Arbeiter durch eine entsprechende Aufforderung an alle bestehenden Privatbahnverwaltungen und ferner durch die Verfügung vorgesorgt, dass neu entstehenden Privatbahnen die vorzugsweise Berücksichtigung einheimischer Arbeiter durch die Konzessionsbedingnisse zur Pflicht gemacht werden wird.

— Von verschiedenen Seiten wurde in letzterer Zeit darauf hingewiesen, dass seitens der Verwaltungen der bayerischen und preussischen Eisenbahnen auf den Lokomotiven **Sitze für die Lokomotivführer** zur Einführung gebracht wurden, dass dagegen in Oesterreich derartige Versuche nicht unternommen werden. Dem gegenüber ist zu konstatiren, dass auf den österreichischen Staatsbahnen schon seit dem Jahre 1891 auf Güterzuglokomotiven Hängesitze eingeführt sind, welche während der Fahrt abwechselnd vom Lokomotivführer und Heizer benutzt werden. Ausgeschlossen ist diese Benutzung bei Fahrten im Gefälle 10 ‰ und darüber, bei Bahnstellen, deren Befahrung eine besondere Aufmerksamkeit erfordert, bei Annäherung an Stationen und bei der Ein-, Aus- und Durchfahrt von Stationen.

— **Verkehr beschleunigter Züge für Rindviehsendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien und Prag.** Auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums wurden zwischen den betheiligten Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen Vereinbarungen getroffen, um sämmtliche für den Wiener und Prager Montag-Schlachtviehmarkt bestimmten Rindviehsendungen aus Galizien und der Bukowina mit derselben Beschleunigung zu befördern, welche bisher nur bei Benutzung der auf Rechnung der galizischen Aktienhypothekenbank geführten Sonderzüge erreichbar war. Infolge dieser Vereinbarungen werden ab 1. Mai d. J. unter gleichzeitiger Auflassung der vorbezeichneten Sonderzüge von den Bahnverwaltungen wöchentlich einmal besonders beschleunigte Vieheilzüge von der Station Itzkany über Lemberg, Krakau, Oswiecim und Prerau nach Wien und Prag eingeleitet werden. Diese Vieheilzüge, für deren Benutzung ein Zuschlag zu den normalen Frachtsätzen nicht zu entrichten sein wird, werden von allen Seitenlinien in Galizien und der Bukowina Zuganschlüsse erhalten, so dass die gesammten für die erwähnten Montagsmärkte bestimmten Rindviehsendungen aus Galizien und der Bukowina in Wien (St. Marx) und in Prag mit den neuen Vieheilzügen am Sonnabend einlangen werden. Tag und Stunde des Abganges dieser Züge von den einzelnen Versandstationen werden in allen diesen Stationen angeschlagen und in sämmtlichen für den Viehversand in Betracht kommenden Gemeinden Galiziens und der Bukowina bekannt gemacht werden. Die diesfälligen Verlautbarungen stehen unmittelbar bevor.

— Das Finanzministerium hat in dem **Gebührenprozesse der Lemberg-Czernowitzer Bahn** das Gnadengesuch der Gesellschaft abgewiesen. Die Verwaltung hatte bereits im vorigen Jahre gleichzeitig mit dem an das Finanzministerium gerichteten Gebührenrekurse ein Gnadengesuch überreicht, welchem aber damals keine Folge gegeben wurde, da der Prozess vor dem Verwaltungsgerichtshofe noch nicht entschieden war. Nach dem verurtheilenden Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes brachte die Gesellschaft neuerlich ein Gnadengesuch an das Finanzministerium ein, in welchem sie um Nachsicht der Verzugszinsen und Steigerungsgebühren einkam. Auch dieses Gesuch wurde nunmehr abgewiesen. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn hat den ihr auferlegten Gebührenbetrag von 418 053 fl. bereits eingezahlt und muss nun auch die Verzugszinsen und Steigerungsgebühren, welche ihr im Monate Oktober 1895 mit dem Betrage von 541 661 fl. vorgeschrieben wurden, und welche sich seither durch die inzwischen aufgelaufenen Verzugszinsen abermals erhöht haben, nachzahlen. Die Bahn hat im ganzen an das Finanzministerium noch etwa 650 000 fl. abzuführen. Dieser Betrag dürfte, soweit der vorhandene Vortrag von 600 000 fl. nicht ausreicht, aus den sonstigen Aktiven des Unternehmens bestritten werden und die Dividende für 1897 aus diesem Anlasse eine Kürzung nicht erfahren.

— Auf der Tagesordnung der am 26. Mai stattfindenden Generalversammlung der **Südbahn** werden sich, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, das auf die Konversion der 5 % Silberprioritäten und die Aufnahme einer Investitionsanleihe bezügliche Protokollarübereinkommen sowie eine auf die Zulässigkeit des börsenmässigen Rückkaufes der Aktien zum Zwecke der Tilgung und ausserdem ein Antrag des Verwaltungsrathes befinden, durch dessen Annahme die Verwal-

tung zum Abschlusse eines Vertrages, betreffend die Betriebsführung auf der Ueberetscherbahn (Bozen-Kaltern), ermächtigt werden soll.

— **Unfallversicherung von Eisenbahnreisenden.** Bei der Südbahn und bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist seit einiger Zeit den Reisenden die Möglichkeit geboten, sich von Fall zu Fall, für die Dauer von wenigen Tagen, gegen einen ihnen auf der Fahrt etwa zustossenden Unfall zu versichern. Es hat nämlich schon im vorigen Herbste die Vaterländische Versicherungsaktiengesellschaft mit der Generaldirektion der Südbahn eine Vereinbarung getroffen, wonach an den Fahrkartenschaltern Tikets über eine Unfallversicherung für die Dauer von acht Tagen ausgegeben werden. Die Prämie ist eine geringfügige und beträgt im Maximum 40 kr. Bei der Nordbahn ist diese Art der Unfallversicherung von der Oesterreichischen allgemeinen Unfallversicherungsgesellschaft vor einigen Wochen ins Werk gesetzt worden.

— **Gleichmässige Tarifirung von Lokomotiven.** Die österreichischen Lokomotivfabriken Krauss & Co. in Linz, Wiener Lokomotivfabriksaktiengesellschaft und Lokomotivfabrik vormals G. Siegl in Wiener-Neustadt haben vor kurzem in Angelegenheit der Abänderung der Bestimmungen über die Lokomotiven eine Eingabe an die Eisenbahndirektorenkonferenz gerichtet und darin auf die in der heutigen Frachtberechnung liegende Schädigung der sich mit dem Bau von schmalspurigen Lokomotiven befassenden Industrie hingewiesen. Während nämlich Lokomotiven, welche auf eigenen Rädern laufen, nach Klasse B tarifiren, müssten verladene Lokomotiven, also solche für schmalspurige Bahnen, die Klasse II bezahlen. Auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen sind die Frachtsätze für verladene Lokomotiven im Durchschnitt um 40 % höher als für auf eigenen Rädern laufende, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen für Güter der Klasse II in Wagenladungen der billigere Ausnahmetarif III statuirt ist. Auf den Linien jener Bahnverwaltungen, auf welchen derartige Ansnahmetarife nicht bestehen, ist das Verhältniss noch ungünstiger. Bei einer Entfernung von 360 km auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezahlen verladene Lokomotiven nach den Angaben der Lokomotivfabriken doppelt so viel als auf eigenen Rädern laufende. Unter Hinweis auf die Tarifirung in Deutschland, welche ohne Rücksicht auf die Art, wie Lokomotiven zum Transport gelangen, eine gleichmässige ist, bitten die Lokomotivfabriken, es mögen Lokomotiven, verladen gleich Lokomotiven auf eigenen Rädern laufend, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg in die Klasse B der Güterklassifikation des Tarifs Theil I eingereiht werden.

— Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien hielt Oberingenieur M. Jullig einen Vortrag über **die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen.**

Der Vortragende erwähnte zunächst, dass die Hauptvortheile der elektrischen Wagenbeleuchtung darin liegen, dass dieselbe weder gesundheitsschädlich, noch feuergefährlich sei und auch jede Explosionsgefahr ausschliesse. Auch sei das Gewicht der elektrischen Einrichtung etwa 30 % geringer, als jenes der Fettgasinstallation. Sodann gab der Vortragende eine kurze Uebersicht der geographischen Verbreitung der elektrischen Wagenbeleuchtung und ging sodann zur Beschreibung der für Wagenbeleuchtung geeigneten Akkumulatorensysteme (Boese, Tudor, Wüste) über. An diese Mittheilungen wurden einige Angabe über das Verhältniss von Akkumulatorengewicht und Lichteffekt geknüpft und bemerkt, dass für 100 Kerzenstunden etwa 13—14 kg Akkumulatorengewicht benöthigt werden, wobei das Gewicht der Akkumulatorenkasten und Tröge bereits eingerechnet sei. Zum Schlusse gab der Vortragende eine eingehende Darstellung jener Systeme, welche das Laden der Akkumulatoren mit Hilfe von Dynamos besorgen, die ihren Antrieb von der Wagenachse erhalten, und wurde die Einrichtung des Systems Holms (New Castle) und Dick — welch letzteres bei den österreichischen Staatsbahnen versuchsweise eingeführt und durch die Firma Wüste & Rupprecht geliefert wurde — an Wandtafeln erläutert.

— **Massenjubiläum.** Bei der Staatsbahndirektion in Linz wird in kurzer Zeit ein eigenartiges Jubiläum gefeiert werden. Aus Anlass des Kaiserjubiläums wurde nämlich vom Personal der Linzer Direktion der Beschluss gefasst, das Jubiläum aller jener Beamten und Bediensteten des Direktionsbezirks zu feiern, die eine mindestens 25 jährige Dienstzeit hinter sich haben. Zum Jubiläum haben sich bisher nicht weniger als 170 Jubilanten im Dienste des geflügelten Rades gemeldet.

— **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.** Die Verhandlungen wegen Konzessionsertheilung für die Strecke Guntramsdorf-Baden (die Baubewilligung für diese Strecke wurde vom Eisenbahnministerium mit Gültigkeit vom Zeitpunkte der Konzessionsertheilung bereits gegeben) und wegen Aenderung der Konzessionsurkunden für die Linien Wien-Wiener-Neudorf-Guntramsdorf und Baden-Vöslau sind zwischen dem Eisenbahnministerium und der Gesellschaft seit längerem im Zuge. Inzwischen ist der Gesellschaft die Bewilligung ertheilt worden, den Betrieb in eigene Regie zu übernehmen, wobei seitens des interessirten Konsortiums, nämlich der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt und der Kontinentalen Elektrizitätsgesellschaft in Nürnberg, die von dem bisherigen Betriebsunternehmer geleistete Garantie für die Prioritätsobligationen übernommen wird. Es tritt hierdurch für letztere eine Verbesserung ihrer Situation insofern ein, als die bisherige Garantie eigentlich nur eine Stundung der Betriebskosten war, während nun an ihrer Stelle die volle Gewähr für die Verzinsung und Tilgung der Prioritäten tritt.

— **Reklamation der Differenz zwischen der Fracht für todte Thiere und frischem Fleisch.** Bei mehreren Sendungen aus Galizien nach Wien, welche als todte Schweine und andere todte Thiere deklarirt waren, war die Fracht nach dem Tarife für todte Thiere berechnet worden. Der Rechtsnachfolger des Empfängers belangte die Bahnverwaltung auf Erstellung der Differenz zwischen der berechneten Fracht für todte Thiere und jener nach dem Tarife für frisches Fleisch, da die Deklaration im Frachtbrief unrichtig gewesen sei und die Sendungen thatsächlich frisches Fleisch enthalten hätten. Das Bezirksgericht für Handelssachen in Wien (15. Januar 1898) wies das Klagebegehren ab. Nach der Begründung des Urtheils sei eine nachträgliche Beweisführung, dass die Sendung nicht, wie im Frachtbriefe deklarirt war, aus todten Thieren, sondern aus frischem Fleisch bestanden habe, schon an und für sich misslich, da die Bahn nicht verpflichtet ist, die Güter zu untersuchen, und erst nach deren Beschaffenheit die Frachtberechnung vorzunehmen, wenn sie auch berechtigt ist, die Untersuchung vorzunehmen und wegen Falschdeklaration gegen die Partei vorzugehen, aber auch in diesem Falle seien im § 53, Abs. 2, Betriebsreglement bestimmte Formen vorgeschrieben, wonach insbesonders die Zuziehung der Partei erforderlich ist. Vorliegend könne eine solche Konstatirung nicht mehr stattfinden, weil das Frachtgut nicht mehr vorhanden ist. Uebrigens hat der Kläger gar nicht unternommen einen Beweis zu führen, dass die in Frage stehenden Sendungen aus frischem Fleisch bestanden haben. Kläger berief sich nur auf den Umstand, dass erfahrungsgemäss Schweine nur enthaart, entklaut und ausgeweidet befördert werden, in welchem Zustande sie nicht als todte Thiere, sondern als frisches Fleisch zu gelten haben.

Abgesehen davon, ob die letztere Schlussfolgerung richtig ist oder nicht, und abgesehen von der Frage, ob wirklich Schweine gewöhnlich in solchem Zustande befördert werden, ist es durchaus nicht ausgeschlossen, dass Schweine auch in anderem Zustande zur Beförderung gelangen können.

— **Berechtigung Dritter zur Einklagung von Frachtdifferenzen.** Der Appellationssenat des Budapester Handels- und Wechselgerichts hat in einem Prozessfalle entschieden, dass die durch ein einfaches kaufmännisches Berechtigungsschreiben mit dem „Inkasso“ von Frachtdifferenzen betraute Person auch berechtigt sei, gegen die Bahnverwaltung in eigenem Namen die Frachtdifferenz einzuklagen. Begründet wurde diese Entscheidung mit dem Hinweise darauf, dass im geschäftlichen Verkehr die Betrauung mit dem Inkasso usuell den Zweck habe, dass der Betraute im eigenen Namen die ausständigen Forderungen des Auftraggebers beheben, daher nöthigenfalls zu diesem Zweck auch gerichtliche Schritte einleiten könne. Dass dies auch bei Betrauung mit dem Inkasso von Frachtmehrgebühren der Fall sei, beweise der Umstand, dass es üblich sei, mit den Briefen, die die Inkassobetrauung enthalten, gleichzeitig auch Cessionen zu geben. Auch pflegen die Eisenbahnen auf Grund derartiger Briefe nicht dem Auftraggeber, sondern dem mit dem Inkasso Betrauten in dem Sinne die Differenzbeträge anzuweisen, dass letzterer sie mit eigener Quittung, d. h. im eigenen Namen, beheben kann.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Kleinbahnen im Jahre 1896.** Nach dem Berichte des Handelsministers an die Legislative über seine Thätigkeit im Jahre 1896 erhöhte sich die Anzahl der Kleinbahnen (Strassenbahnen mit Pferde- und Lokomotivbetrieb, elektrische Bahnen, Dampfseilrampen mit stabilen Dampfmaschinen, Zahnradbahnen) gegenüber der Anzahl im Jahre 1895 von 19 auf 21.

Die Gesammtbaulänge der angeführten Kleinbahnen betrug 199,25 km (im Vorjahre 177,55 km).

Bei den 19 Kleinbahnen in der Länge von 181,24 km (für die übrigen zwei fehlen die Angaben) stellt sich das investirte Kapital zusammen auf 18 844 058 fl., d. i. für 1 km auf 104 963 fl., der Betriebsüberschuss auf 1 859 368 fl. (Gesammteinnahmen 5 826 231 fl., Gesammtausgaben 3 966 863 fl., Betriebskoeffizient

68,09 %), daher resultirte im Jahre 1896 ein durchschnittliches Erträgniss in Prozenten des investirten Baukapitals von 9,87 gegen 9,15 des Vorjahres, welches Resultat einer Besserung um 0,72 % entspricht.

Das grösste Erträgniss mit 19,58 % (im Vorjahre 13,61 %) lieferte die Budapester Strassenbahn. Es folgen: die Ofner Bergbahn mit 16,35 (10,33) %, die Budapester elektrische Stadtbahn mit 13,69 (8,81) %, die Essegger Strassenbahn mit 10,52 (11,61) %, die Debrecziner Lokalbahn mit 9,30 (6,12) %, die Temesvárer Strassenbahn mit 9,11 (8,51) %, die Szegediner mit 8,36 (8,51), die Arader mit 7,23 (7,58) % usw.

Zur Abwickelung des Verkehrs waren bei den besprochenen Kleinbahnen in Verwendung:

	im Jahre 1895	im Jahre 1896
Pferde	1763	1503
Lokomotiven	24	24
„ elektrische . .	—	2
Stabildampfmaschinen (bei den Rampen)	2	2
elektrische Motorwagen . .	98	296
Personenwagen	521	581
Lastwagen	105	110

Im Bau befanden sich Ende 1896 Kleinbahnen von zusammen 56,7 km Länge.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der anderen ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den amtlichen Ausweisen im Monat Februar wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen im Februar			
	im ganzen		für 1 km	
	1898	1897	1898	1897
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	6 122 800	6 385 184	783	828
Südbahn (ungarische Linien) . .	534 152	537 085	759	763
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	52 046	59 284	434	495
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	405 384	402 743	1 059	1 052
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	46 159	46 987	683	695
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (verwaltet durch die ungar. Staatsbahnen)	39 000	39 597	573	581
zusammen	7 199 541	7 470 880	785	825

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat Februar d. J. 9 166,8 (1897 9 054,8) km. Es sind sonach bei einer Vermehrung der durchschnittlichen Länge der Hauptbahnen um 112 km die Einnahmen um 608 197 fl. und für das Kilometer um 86 fl. zurückgegangen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Lokalbahnen betrug im Monat Februar 6 851,6 (6 011 3) km.

Die Einnahmen der Lokalbahnen beliefen sich im Monat Februar auf 977 559 (916 737) fl. und für das Kilometer auf 143 (153) fl. Die Einnahmen sind demnach bei einer Vergrösserung der durchschnittlichen Länge um 840,3 km um 60 862 fl. und für das Kilometer um 10 fl. gestiegen.

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Haupt- und Lokalbahnen betrug im Februar 16 018,4 (15 066,1) km und die Einnahme sämmtlicher Bahnen 8 177 140 (8 387 617) fl., d. i. für das Kilometer 510 (557) fl. Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher Bahnen 16 598 038 (17 087 866) fl. und für das Kilometer 1 036 (1 134) fl. Dieselbe ist demnach, ungeachtet sich das Eisenbahnnetz um mehr als 1 000 km vergrössert hat, um 489 828 fl. zurückgegangen. Der Ausfall betrifft ausschliesslich den Güterverkehr, aus demselben hat sich eine Mindereinnahme von 756 841 fl. ergeben, welche durch die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr um 267 013 fl. verringert wurde. Befördert wurden in den beiden ersten Monaten 7 891 257 Personen und 4 450 120 t Güter.

— Am 2. d. Mts. fand im ungarischen Handelsministerium die auf die Konzessionirung des Baues und Betriebes der **Blocksbergbahn** bezügliche Verhandlung statt. Als Betrieb ist Wasserkraft in Aussicht genommen. Die Spurweite beträgt 1 m, die grösste Steigung 680 ‰. Die Bahn wird doppelgleisig gebaut. Ausser der Centralbremse sind auch spezielle Wagenbremsen einzurichten. Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit beträgt 1 m in der Sekunde. Die Maschinenanlage befindet sich an der unteren Station. Die Bau- und Einrichtungskosten wurden mit 554 000 fl. festgestellt. Von diesem Betrage entfallen 75 000 fl. auf Verkehrsmittel und 25 000 fl. zur Bildung eines Reservefonds. Die Bahn ist binnen $1^1/_2$ Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, zu erbauen und dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

— **Budapester elektrische Stadtbahnaktiengesellschaft.** Nach dem der Generalversammlung erstatteten Berichte hat das Geschäftsjahr 1897 im Vergleich zum Jahre 1895 (das aussergewöhnliche Ergebniss des Jahres 1896 kann wegen der Millenniumsausstellung nicht in Vergleich gezogen werden) eine befriedigende Zunahme des Verkehrs geliefert. Aus den Erträgnissen gelangen nebst dem Aktienkapital von 5 000 000 fl. die im Jahre 1897 emittirten Prioritätsobligationen von Nominal 1 000 000 fl. zum ersten Male zur Verzinsung. Der Bilanzabschluss für das 1897er Betriebsjahr ergibt als Roheinnahme aus dem Bahnbetriebe 1 494 289,59 fl., aus den besonderen Einnahmen 147 568,75 fl., daher zusammen 1 641 858,34 fl. Hiervon ab die Betriebsauslagen 951 703,16 fl., für Werthverminderung resp. Abschreibung 60 000 fl., 2 % Rohabgabe von 1 494 289,59 fl. an die Haupt- und Residenzstadt Budapest 29 885,79 fl., für statutenmässige Amortisation der Aktien und Prioritätsobligationen 43 300 fl. und die Zinsen der Prioritätsobligationen 20 000 fl., zusammen 1 104 888,95 fl., es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 536 969,39 fl., welcher sich durch den Vortrag aus dem Jahre 1896 um 19 475,19 fl. erhöht. Hiervon wurden neben der Dotirung des Reservefonds und des Pensionsfonds, dann der Bestreitung der statutenmässigen Tantième des Direktionsraths 494 805 fl. als 5 % Dividende und 5 % Superdividende an die Aktionäre bezahlt, wonach noch 12 814,92 fl. als Gewinnvortrag verblieben.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Bundesrath legte der Bundesversammlung den Antrag vor, dem **Kanton Graubünden** zum Zweck der **Herstellung schmalspuriger Eisenbahnen** von Thusis über Filisur nach Samaden und von Reichenau nach Ilanz einen Beitrag von 8 000 000 Frcs. zu bewilligen unter der Bedingung, dass der Kanton sich an den genannten Bahnlinien mit wenigstens 7 000 000 Frcs. betheiligt. Die gesammten Baukosten, mit Einschluss der Kosten der bestehenden rhätischen Bahn, sind auf 39 000 000 Frcs. berechnet.

— Wie erinnerlich hatten die Vertreter Belgiens auf der europäischen Fahrplankonferenz von 1897 den Wunsch ausgesprochen, es möchten die Bahnverwaltungen bei ihren kompetenten Behörden Schritte thun, um die Genehmigung zur **Einführung der Stundenzählung von 0 bis 24** nach italienischem Muster zu erhalten. Die Verwaltungen der fünf schweizerischen Hauptbahnen erklärten sich dazu bereit. Doch verhielten sich die Vertreter der französischen, deutschen und österreichischen Bahnen auf der europäischen Fahrplankonferenz durchaus ablehnend, so dass auch das schweizerische Eisenbahndepartement von einer weiteren Verfolgung dieser Angelegenheit abgesehen hat.

— Für Bau und Betrieb der **Pariser Stadtbahn** hat sich unter Führung einer Gruppe, bestehend aus der Compagnie générale de Traction, dem Creusot, der Banque Internationale und dem Bankhause Bénard & Jarislowsky eine besondere Gesellschaft mit einem Kapital von 25 000 000 Frcs. gebildet. Die Konzession läuft 35 Jahre. Vom Jahre 1910 hat die Stadt Paris das Rückkaufsrecht. Für die II. Klasse ist ein einheitlicher Tarif von 15 Cts. festgesetzt worden, wovon die Stadt 5 Cts. erhält. Da der Dienst der Anleihe in Höhe von etwa 165 000 000 Francs etwa 5 500 000 Frcs. jährlich erfordern wird, so bedürfte es demnach eines jährlichen Verkehrs von 110 000 000 Personen, um Zinsen und Tilgung der Anleihe zu bestreiten. Indessen glaubt man, dass der Verkehr noch ein erheblich grösserer werden wird. Die Hauptlinien werden voraussichtlich erst innerhalb acht Jahren fertiggestellt werden können.

— Auf Wunsch des Storthings hat das norwegische Arbeitsministerium beschlossen, bei der Staatsbahnverwaltung **freie Fahrt für die norwegischen Journalisten** in Presseangelegenheiten zu erwirken. Für jede der 130 Zeitungen in Norwegen soll eine Freifahrtkarte zur Verfügung gestellt werden, jedoch nur für Reisen in Presseangelegenheiten. Darüber, dass kein Missbrauch mit den Karten geschieht, übernehmen die Pressevereine beider Parteirichtungen die Aufsicht. Ferner gedenkt das Kultusministerium durch Vermittelung der Postverwaltung auch den Dampfschiffslinien, welche staatlichen Zuschuss erhalten, die Bewilligung der gleichen Vergünstigung für die Presse anzuempfehlen.

Dass das Vorgehen des norwegischen Ministeriums manches für sich hat, ist zweifellos. Wird der Presse Gelegenheit geboten, sich über Eisenbahnfragen an Ort und Stelle eingehend zu informiren, so würde manches Vorurtheil und manches Missverständniss verschwinden, welches jetzt den Eisenbahnverwaltungen das Leben schwer macht. Das wäre aber auch

ein Vortheil für das Publikum, welches seine Information über Eisenbahnverhältnisse naturgemäss in der Presse zu suchen gewohnt ist.

— Bekanntlich unterliegt die **Durchfuhr durch Russland nach Persien und Mittelasien** weitgehenden Beschränkungen, ja sie ist theilweise sogar ganz untersagt. Nach dem Reglement für die Beförderung ausländischer Durchgangsgüter auf den Eisenbahnen in Russland, welches am 26. Oktober 1890 vom russischen Finanzminister bestätigt worden ist, darf die Durchfuhr derartiger Waaren durch Russland nur mit Genehmigung des Finanzministers auf den von ihm bezeichneten Strecken stattfinden. Dagegen ist der Durchfuhrverkehr über Transkaukasien nach Persien ganz verboten. Nur in dem Falle, als die Waaren für die persische Regierung bestimmt wären, soll es möglich sein, vom Hauptzolldepartement in St. Petersburg eine spezielle Bewilligung für den einzelnen Fall auf schriftliches Einschreiten im Weg der österreichisch-ungarischen Botschaft in St. Petersburg zu erlangen. Dagegen ist die zollfreie Durchfuhr persischer Waaren, die über Aschabad und andere Stationen der transkaspischen Eisenbahn, Usun-Ada und Baku nach Europa eingeführt werden, ausdrücklich gestattet. Da durch diese Absperrungsmaassregel Russlands u. a. auch die österreichische Ausfuhr nach Mittelasien auf dem Landweg gänzlich unterbunden wird, so hat kürzlich die Wiener Handelskammer das österreichische Handelsministerium ersucht, die Aufhebung oder mindestens die Milderung dieser beschränkenden Vorschriften zu erwirken. Versuche dieser Art, welche schon früher angestellt wurden, blieben erfolglos.

— **Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Newyorker Hochbahnen** dürfte in der nächsten Zeit Thatsache werden, da den Hochbahnen durch das Projekt einer Untergrundbahn eine empfindliche Konkurrenz bevorsteht. Infolge dessen haben die Interessenten der Manhattan-Eisenbahn, dem „Scientific American“ zufolge, den Plan gutgeheissen, den Dampfbetrieb auf den Hochbahnen durch elektrischen zu ersetzen. Dass dieser Plan nur dann Wirklichkeit werden wird, wenn eine dringende Nothwendigkeit dazu zwingt, folgt schon aus den überaus hohen Kosten der Aenderung. Herr Gould, der Vater des Gedankens, lässt noch offen, ob an die Stelle der Dampflokomotiven elektrische Lokomotiven treten sollen, oder ob, wie bei der Chicagoer elektrischen Hochbahn, jeder Wagen des Zuges sein eigenes Triebwerk tragen soll. Es würde sich zweifellos um weitaus den grössten elektrischen Betrieb der ganzen Welt handeln. In je 24 Stunden sind nämlich 3 500 Züge zu befördern, wozu es eines ständigen Dienstes von 330 Lokomotiven zu je 200 bis 250 PS. bedarf. Die elektrischen Anlagen zur Betriebsführung auf allen Linien würden also 75 000 bis 100 000 PS. zu leisten haben. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der elektrische Betrieb gegen den Dampfbetrieb nach manchen Richtungen Vortheile bieten würde, er würde sich geräuschloser abspielen, keinen Dampf und Rauch entsenden und wegen des schnelleren Anfahrens auch an Fahrzeit sparen.

— Wie aus Newyork unterm 14. d. Mts. gemeldet wird, hat das Komitee, welches eine Lösung der **Tarifstreitigkeiten mit der kanadischen Pacificbahn** herbeiführen soll, bis jetzt kein Resultat erzielt. Wenn es ihm nicht gelingt, den Tarifkrieg zu beendigen, so soll die Sache einem Komitee von Eisenbahnpräsidenten zur weiteren Behandlung übergeben werden.

— Nach dem Verwaltungsbericht des finanziellen Rathgebers des Khedive, Sir Elwin Palmer, für 1897, ist das **Eisenbahnnetz Aegyptens** unter der englischen Verwaltung, also seit 1881, um 212 englische Meilen neuer Gleise vergrössert worden. Die Zahl der Reisenden II. Klasse stieg in derselben Zeit von 416 000 auf 1 115 000, die Zahl der Reisenden III. Klasse von 3 100 000 auf 9 400 000. Der Güterverkehr zeigte eine Zunahme von 1 250 000 t auf 2 750 000 t. Der Tonnengehalt der Schiffe, die im Hafen von Alexandria anlegten, erhöhte sich von 1 250 000 t auf 2 500 000 t.

— Nach dem neuesten Bericht der Charteredkompagnie soll die **Eisenbahn durch das Betschuanaland**, die erst im November 1897 Buluwayo erreichte, bereits einen Reingewinn von 1 300 000 ℳ abgeworfen haben. Der monatliche Reingewinn wird auf 260 000 ℳ veranschlagt. Inzwischen macht die von Cecil Rhodes angestrebte Drahtverbindung der Kapstadt mit Kairo rasche Fortschritte. Die Linie ist bereits bis nach Kotakota vollendet, das 438 km nördlich von Blantyre und 992 km von Umtali liegt.

— In dem Bericht des „Tsungliyamen“ an den Kaiser von China über die Verhandlungen mit Deutschland heisst es über die **Eisenbahnkonzessionen** in **Schantung**: „Nach eingehender Untersuchung stimmten wir der Anlegung einer Linie von Kiautschou nach der Stadt Tsinaufu bei, indem wir die Berathung über die spätere Ausdehnung der Linie von diesem Punkte bis zu der Hauptlinie, die durch China gebaut wird, aussetzten, bis die jetzt bewilligte Linie vollendet ist. Es wurde ferner ausdrücklich festgesetzt, dass es Chinesen und Deutschen freistehen sollte, sich an der Zeichnung zu betheiligen oder Antheilscheine auf eine oder beide Linien zu nehmen, und dass die chinesische Landesgerichtsbarkeit durch deren Erbauung nicht beeinträchtigt werden sollte.“

— Der amerikanische Konsul von Shanghai warnt vor der Einwanderung von Arbeitern, die bei den **chinesischen Bahnbauten** lohnende Beschäftigung zu finden hoffen. Bei den gegenwärtigen Eisenbahnbauten werden nur 27 Europäer beschäftigt, sonst ausschliesslich Chinesen, die sich mit unglaublich niedrigen Löhnen begnügen. Die höchst bezahlten chinesischen Arbeiter sind die beim Telegraphenbau beschäftigten mit 80 ℳ, dann Lokomotivheizer mit 40—60 ℳ und Weichensteller und ähnliche Arbeiter mit 10—20 ℳ monatlichem Gehalt.

Allgemeines.

— Wie nunmehr infolge der von allen betheiligten europäischen und aussereuropäischen Staaten eingegangenen Zustimmungserklärungen definitiv feststeht, wird der nächste **internationale Eisenbahnkongress** — der bekanntlich 1885 in Brüssel geschaffen wurde — im Sommer 1900 wiederum in Paris abgehalten werden. Von den deutschen Eisenbahnverwaltungen gehört dem Kongresse seit der Verstaatlichung auch der Weimar-Geraer Bahn keine einzige mehr an. Dieselben werden aber spezielle Einladungen zur Theilnahme erhalten.
(Münch. „N. N.“)

— **Selbstthätiges hörbares Sicherheitssignal**, Patent Sponar-Adler-Merbs. Die Einrichtung dieses Signales besteht aus einem Hebel, welcher mittelst eines gabelförmigen Ständers an der Stirnwand des Führerstandes angebracht ist und eine vertikale Stange hält. Dieser Hebel ist in der Richtung der Fahrt vor- und rückwärts beweglich; wird er nun nach der einen oder anderen Richtung hin in Bewegung gesetzt, so löst er die Stange aus, welche durch ihr eigenes Gewicht herunterfällt und die Dampfpfeife in Thätigkeit setzt und eventuell das Luftventil der Bremsleitung öffnet, so dass der Zug zum Stehen gebracht wird. Vom Semaphor oder der Signalscheibe aus ist an einem gegenüberstehenden Ständer quer über dem Gleise ein horizontaler Träger befestigt, an welchem, durch zwei sich pendelartig bewegende Eisenstangen gehalten, ein Eisenkörper hängt. Dieser steht bei der Haltestellung in der Mitte über dem Gleise, und zwar so, dass der Hebel der Vorrichtung am Führerstande an denselben stossen muss und oben erwähnte Wirkung der Dampfpfeife und Bremse hervorbringt. Bei Stellung des Semaphors auf freie Fahrt kommt der Eisenkörper aus der Mitte, was durch einen Drahtzug geschieht, und der Hebel kann ungehindert passiren. Sobald der Apparat funktionirt hat, kann ihn der Lokomotivführer leicht zurückstellen, indem er die vertikale Stange hinaufschiebt.

Als die wesentlichsten Vorzüge dieser Vorrichtung werden genannt: Unfehlbar sichere Wirkung, Einfachheit der Anordnung und Billigkeit der Ausführung. Endlich ist der Apparat auf der Lokomotive sehr einfach zu plombiren, was zur Hintanhaltung des leichtsinnigen Durchfahrens des gegebenen Haltesignales von Seite des Lokomotivführers dringend geboten erscheint, wodurch Bedenken, dass durch das selbstthätige Sicherheitssignal die Lokomotivführer zur nachlässigen Beobachtung der optischen Signale verleitet werden könnten, gegenstandslos werden.

Mit diesem Sicherheitssignal sind bereits Probefahrten vorgenommen worden, welche als Resultat ergaben, dass eine mit 75 km in der Stunde verkehrende Lokomotive der Kaschau-Oderberger Bahn auf 100 m „selbstthätig“ beim gegebenen Haltesignal zum Stillstande gebracht wurde.

— In den **Gestehungskosten der südrussischen Eisenwerke** spielen die Frachten eine sehr wesentliche und vertheuernde Rolle, weil die Eisenerze nicht hart bei der Kohle liegen, sondern 400—500 Werst entfernt davon. Man hat vom Donezbecken bis zum Kriwoiroglager am Dnjepr eine Eisenbahn von 500 Werst Länge erbaut, die Eisenerze und Kohlen zu etwa 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer befördert. Das Eisenerz kommt an der Grube 2,5 Kop. das Pud (3,3 ℳ die Tonne) zu stehen, mit Abfuhr und Einladen in die Wagen 3—4 Kop. Einschliesslich des Transports zahlte das genannte Alexandrowsche Werk 9,25 Kop. für das Pud (12,2 ℳ für die Tonne) Eisenerz und 13,5 Kop. für das Pud (18 ℳ für die Tonne) Kohle. Zu 1 Pud Roheisen war 1 Pud Koks = 2 Pud Kohle und 2 Pud Erz er-

forderlich, woraus sich denn der Preis von 45 Kop. für das Pud (59 ℳ für die Tonne) Roheisen ohne Arbeitslohn usw. ergibt. Wie gross die Entfernungen sind, aus denen das Rohmaterial herangeschafft werden muss, darüber macht Dr. C. Ballod in dem neuesten Heft von „Schmoller's Jahrbuch“ in einem längeren Aufsatz über „die wirthschaftliche Lage Russlands“ auf Grund amtlicher Angaben folgende Bemerkungen: Die Dnjeprwerke (Produktion 5 500 000 Pud = 90 000 t Roheisen, 3 625 Arbeiter) haben anzuführen: Kohle 308—415 Werst, Eisenerz 152 Werst und Kalk usw. Flussmittel 238—376 Werst. Das Neurussische Eisenwerk (Produktion 7 500 000 Pud = 123 000 t Roheisen, 57 000 t Stahlschienen, 7 000 Arbeiter, Dampfmaschinen 6 386 PS.) hat Eisenerz aus einer Entfernung von 430 Werst anzuführen, wofür es allein 8,6 ℳ für die Tonne an Fracht zahlt. Die Förderung kostet gegenwärtig im Kriwoirog 2,5 Kop. für das Pud, Rente für das Recht des Grabens 3 Kop., sonstiges 0,5 Kop., Summa 6 Kop. = 8 ℳ für die Tonne. Vergleichsweise sei bemerkt, dass in einem der besten deutschen Eisenwerke, der Ilseder Hütte, die Produktion einer Tonne Roheisen 1890 auf 33,4 ℳ kam, 1891 auf 32 ℳ, 1892 auf 29,1 ℳ und 1893 auf 27,9 ℳ. Wenn nun noch die Kriwoiroglager in 15—20 Jahren zu Ende sind, wie neuerdings auch der offizielle „Westnik Finanzow“ (1897 Nr. 29 S. 97) zugibt, so kann man alsdann die Eisenwerke ruhig abbrechen und an den Kaukasus oder sonst irgendwohin, wo Erze vorhanden sind, versetzen. Freilich haben dieselben, dank der Schutzzölle, bisher die denkbar höchste Rente ergeben. Man hat den Reingewinn der südrussischen Eisenwerke auf etwa 100 % berechnet. Für 1894 und 1895 sollen noch glänzendere Ergebnisse erzielt worden sein. Zu Beginn der Schutzzollpolitik, im Jahre 1873, kostete 1 Pud Stahlschienen 110 Kop., zehn Jahre später 150 Kop. und im Jahre 1895 180 Kop., während in allen Ländern sich der Preis der Schienen in umgekehrter Richtung bewegt hat. Englische Schienen kosteten 1893 55 Kreditkop. das Pud (etwa 73 ℳ die Tonne), russische kamen, dank der Zölle, 3½ mal theuerer und waren des Schwefelgehaltes wegen 1¼ mal schlechter. Beiläufig betrugen die Schienenzölle in Deutschland 25 ℳ, in den Vereinigten Staaten 32 ℳ, in Russland 90,5 ℳ für die Tonne. Trotz der steigenden Erzeugung ist der Eisenbedarf infolge der Eisenbahnbauten ein so hoher, dass zunehmende Mengen Eisen nach Russland eingeführt werden.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahntechnik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung von Bathmann, Berlin; Berndt, Darmstadt; von Beyer, Posen; Blum, Berlin; Borchart, Berlin; von Borries, Hannover; Brückmann, Chemnitz; Clausnitzer, Elberfeld; Ebert, München; Fränkel, Berlin; Garbe, Berlin; Giesecke, Hamburg; Gölsdorf, Wien; Grimke, Frankfurt a/M.; Groeschel, Nürnberg; Grossmann, Wien; Halfmann, Essen; Himbeck, Nauen; Jäger, München; Kohlhardt, Berlin; Laistner, Stuttgart; Lehners, Cassel; Leissner, Berlin; Leitzmann, Erfurt; von Littrow, Villach; Nitschmann, Berlin; Patté, Harburg; Paul, Lippstadt; Reimherr, Altena; Scholkmann, Berlin; Schrader, Berlin; Schubert, Sorau; Schugt, Neuwied; Schumacher, Potsdam; Sommerguth, Königsberg; Troske, Hannover; Wagner, Breslau; Walzel, Villach; Wehrenfennig, Wien; Weiss, München; Zehme, Nürnberg. Herausgegeben von Blum, Geheimer Baurath, Berlin, von Borries, Regierungs- und Baurath, Hannover, und Barkhausen, Professor an der technischen Hochschule, Hannover. Erster Band. Das Eisenbahnmaschinenwesen. Erster Abschnitt: Die Eisenbahnbetriebsmittel. Zweiter Theil: Die Wagen, Bremsen und sonstigen Betriebsmittel. Bearbeitet von Borchart, Berlin; von Borries, Hannover; Halfmann, Essen; Kohlhardt, Berlin; Leissner, Berlin; von Littrow, Villach; Patté, Harburg; Reimherr, Altena; Schrader, Berlin; Zehme, Nürnberg. Mit 584 Abbildungen im Text und sechs lithographischen Tafeln. Preis 16 ℳ, gebunden 19,50 ℳ. Zweiter Abschnitt: Die Eisenbahnwerkstätten. Bearbeitet von von Borries, Hannover; Grimke, Frankfurt a/M.; Troske, Hannover; Wagner, Breslau; Weiss, München; Zehme, Nürnberg. Mit 119 Abbildungen im Text und zwei lithographirten Tafeln. Preis 5,40 ℳ, gebunden 7,50 ℳ. Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag. 1898.

In Nr. 88 Jahrg. 1897 d. Ztg. ist auf die Bedeutung des im Erscheinen begriffenen umfassenden Werkes hingewiesen. Die Veröffentlichung nimmt, wie die beiden vorliegenden Hefte zeigen, ihren ununterbrochenen Fortgang, was bei technischen Werken der vorliegenden Art um so erwünschter sein muss, als andernfalls, wenn sie über eine grössere Reihe von Jahren ausgedehnt wird, die Einheitlichkeit in diesem Zeitalter voranstürmender Technik gar zu leicht gefährdet werden kann.

Mit den beiden vorliegenden Heften ist der erste Band des Werkes abgeschlossen; er liegt als ein in sich abgerundetes gehaltvolles Ganze vor, ein Nachschlagewerk ersten Ranges, ein unentbehrlicher Rathgeber für den Fachmann, gleichzeitig eine Zierde seines Büchertisches. Durch Berücksichtigung einer an sich unbedeutenden Bemängelung, welche früher hinsichtlich der Wahl des Papiers gemacht war, hat das Aeussere noch etwas mehr gewonnen.

Der die Eisenbahnwagen behandelnde Theil bespricht zunächst die Personenwagen, dann die Gepäck- und Postwagen, ferner die Güter- und Dienstwagen für Haupt- und Nebenbahnen in den drei ersten Abschnitten, unter letzteren die Sonderwagen aller Art berücksichtigend, als da sind unter den offenen die Langholz-, Trichter-, Bock-, Geschützwagen, unter den bedeckten die Milch- und Butterwagen, Fleischkühlwagen, heizbare Güterwagen, Bier-, Fischwagen, unter den Viehwagen die Wagen für Luxuspferde, Hornvieh, Kleinvieh, Geflügel, ferner Wagen für Leichen, Kalkwagen, Holzkohlenwagen, Wagen für Flüssigkeiten, Heiz- und Beleuchtungswagen usw. Im vierten Abschnitt sind die Personen- und Güterwagen für Klein-, Strassen- und Förderbahnen zusammen behandelt, einschliesslich ihrer Einzeltheile. Auf letztere, und zwar auf die Anordnung der Achsen, Lenkachsen, Achslager, Federn, Bremsen, die Lüftung, Heizung, Beleuchtung ist im fünften Abschnitt näher eingegangen. Es folgen zwei Abschnitte, die sich ausführlicher verbreiten über die durchgehenden Bremsen — Luftdruck-, Luftsauge-, Reibungsbremsen — sowie die Signalvorrichtungen und die Schneepflüge und Schneeräumungsarbeiten.

Hieran schliesst sich im achten Abschnitt die Besprechung der Betriebsmittel für elektrische Bahnen, in der Reihenfolge, dass nacheinander die Maschinenausrüstung der Fahrzeuge, die Stromzuführung von festen Stromquellen aus und Wagen mit eigener Stromquelle betrachtet werden.

Schliesslich ist über Fähranstalten der Eisenbahnen und in einem Anhang über die Vorschriften für den Bau der Betriebsmittel das Erforderliche gesagt.

Im zweiten hier vorliegenden Heft sind die Eisenbahnwerkstätten nach ihrer allgemeinen Anordnung und Grössenbemessung besprochen; in weiteren Abschnitten sind behandelt unter eingehender Berücksichtigung der verschiedenartigen Werkzeugmaschinen die Lokomotivwerkstätten und Kesselschmieden, Wagenwerkstätten, Drehereien, Weichen- und Bauwerkstätten, Schmieden, Giessereien und Kupferschmieden, Tischlereien, Lackirereien, Polstereien. Der Schlussabschnitt handelt von den Werkstätten für elektrische Bahnen.

Auf die grosse Reichhaltigkeit trefflicher bildlicher Darstellungen ist auch bei den vorliegenden Bänden besonders hinzuweisen. In den mitgetheilten Beispielen sind die Ausführungsformen fremdländischer Eisenbahnen ausgiebig berücksichtigt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die Neubaustrecke Delmenhorst-Vechta mit den Stationen Dwoberg, Ganderkesee, Immer, Brettorf, Dötlingen, Wildeshausen, Düngstrup, Rechterfeld, Goldenstedt, Lutten, Holzhausen b. Vechta und Falkenrott für den gesammten Verkehr eröffnet.

Auf den Stationen Dwoberg und Holzhausen ist die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, soweit diese nicht im Packwagen befördert werden können, ausgeschlossen.

Auf den Stationen Brettorf, Ganderkesee, Lutten und Rechterfeld werden Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, nicht abgefertigt.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen.

Die im Binnenverkehr für die Stationen der Neubaustrecke, sowie für die Stationen der Strecken Bremen-Hammelwarden und Schneiderkrug-Lohne zur Einführung

kommenden neuen bezw. anderweiten Entfernungen sind aus dem am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Personentarife sowie aus dem am gleichen Tage erscheinenden Nachtrag II zum Gütertarif für den Binnenverkehr zu ersehen.

Näheres ist vorläufig auf unserem Verkehrsbüreau, vom 1. Mai d. J. an auch auf den Stationen zu erfahren.

Der Fahrplan für die neue Strecke wird in den nächsten Tagen mit dem Fahrplan für die übrigen Strecken veröffentlicht.

Oldenburg, den 15. April 1898. (962)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1898 wird der an der Nebenbahnstrecke Meseritz - Landsberg a. W. zwischen den Stationen Schwerin a. W. und Trebisch in Kilometerstation 123,7 + 78 neu errichtete Haltepunkt Krebse für den Personenverkehr eröffnet.

Die Entfernung beträgt bis Schwerin a. Warthe 4,56 km, bis Trebisch 3,34 km.

Der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch die Zugführer. Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Posen, den 14. April 1898. (963)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die Güterstation Köln Hafen für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen dem öffentlichen Verkehr übergeben und zwar für solche Güter, welche zu Wasser weiter gehen sollen oder für die zollfreie Niederlage im Hafen und am Werfte, für Lagerhäuser, Lagerstätten oder Anschlusswerke an den Hafen- und Werftbahngleisen bestimmt sind, von den vorgenannten Anlagen im Hafen und an der Werftbahn herrühren oder zu Wasser angekommen sind und mit der Eisenbahn weiter gehen sollen.

Die Annahme von Frachtbriefen mit der Bestimmungsstation „Köln Hafen" wird an die Bedingung geknüpft:

1. dass die Eisenbahnverwaltung durch diese Vorschrift berechtigt wird, Gut und Frachtbrief auf der Station Köln Hafen an die Hafenverwaltung behufs Zustellung an den Adressaten zu übergeben;
2. dass die aus dem Frachtvertrage sich für die Eisenbahnverwaltung ergebenden Pflichten mit dieser Uebergabe als erfüllt gelten, insbesondere die tarifmässige Lieferfrist der Güter als bahnseitig gewahrt gilt, wenn innerhalb derselben die Uebergabe an die Stadt geschehen ist und
3. dass für die weitere Zustellung durch die Hafenverwaltung das von der Stadt Köln zu erlassende Regulativ über die Verwaltung und den Betrieb der Hafen- und Werftanlagen Anwendung findet.

Gleichzeitig mit dem Tage der Eröffnung wird die Güterstation Köln Hafen in die Gütertarife für die Tarifgruppe VIII, die Staatsbahnwechselverkehre mit dieser Gruppe und die direkten Verkehre aufgenommen, soweit Köln Rheinstation in diesen Tarifen enthalten ist.

Am 31. Mai d. J. Abends wird die Güterstation Köln Rheinstation für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Vom 1. Juni d. J. ab werden infolge dessen die Wagenladungen, welche für die Ladestellen am Rheinwerft und die Anschlussgleise an Köln Rheinstation bestimmt sind oder von ihnen kommen, ausschliesslich auf Köln Hafen abgefertigt, alle übrigen bisher für die Rheinstation bestimmten Wagenladungen dagegen, falls nicht ein anderer Kölner Bahnhof im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist, auf Köln Gereon bereitgestellt.

Ueber die für Köln Hafen zur Anwendung kommenden Frachtsätze sowie die Frachterhöhungen, welche zum Theil durch die Schliessung des Güterbahnhofes Köln Rheinstation entstehen, gibt bis zum Erscheinen der Tarifnachträge das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Köln, den 20. April 1898. (964)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die Station „Dallgow" erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Dallgow-Döberitz".

Berlin, den 12. April 1898. (965)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Die Station Zeche Gneisenau bei Derne führt fortan die Bezeichnung Derne.

Dortmund, den 16. April 1898. (965a)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 24. d. Mts. wird die Güterverwaltung Dresden-Neustadt I (Schlesischer Bhf.) mit der Güterverwaltung Dresden-Neustadt II (Leipziger Bhf.) vereinigt.

An diesem Tage treten die für Dresden-Neustadt I (Schlesischer Bhf.) gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgut ausser Wirksamkeit und es bleiben vorläufig nur noch die Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern, eilgutmässig zu befördernden Gütern sowie von lebenden Thieren in Kraft.

Näheres hierüber kann durch das Verkehrsbüreau, Wienerstrasse 4 II, erfahren werden.

Dresden, am 14. April 1898. (966)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Mai d. J. tritt in den Tarifheften Theil II Heft 1 und 2, für den Verkehr zwischen den Stationen Aussig und Schreckenstein der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, Aussig der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, Aussig der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und Neustadt an der Orla der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt andererseits ein Frachtsatz des Spezialtarifs III in Höhe von 76 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 16. April 1898. (967)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr. Am 20. April d. J. wird die Station Breslau Freib. Bahnhof für den Versand von Steinkohlenbrikets in Mengen von 20 t als Versandstation in den Ausnahmetarif 6b für Braunkohlenbrikets im Verkehr mit den pommerschen Häfen und Küstenstationen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 13. April 1898. (968)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai/1. Juni d. J. wird zum Gütertarif für den russisch-westpreussischen Verkehr der III. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen zum Haupttarif unter anderem auch neue, meist ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Eisen. Der Nachtrag ist demnächst bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, am 13. April 1898. (969)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. April bis Ende Mai d. J. gelangt für den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn einschliesslich der anschliessenden grossherzoglich hessischen Nebenbahnen einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits für Eis in vollen Wagenladungen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Wegebaumaterialien und den für diesen Ausnahmetarif vorgesehenen Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen zur Einführung. (970)

St. Johann-Saarbrücken, den 16. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Mit Wirksamkeit ab 15. April 1898 wird die Station Regenstauf in den Stationsausnahmetarif 1 für Holz, Abtheilung a, einbezogen.

Die Frachtsätze werden gebildet durch Anstoss von 0,05 ℳ an die Frachtsätze für Regensburg.

München, den 15. April 1898. (971)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unseres Binnen-Gütertarifs vom 1. Juni 1895 unter besonderer Ziffer 9 aufgenommen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif und den Ausnahmetarif für Eisenerz und Schlacken zum Hochofenbetrieb)."

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 12. April 1898. (972)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 20. Mai / 1. Juni d. J. wird zum Gütertarif für den Danzig-Warschauer Verkehr der I. Nachtrag eingeführt, welcher ein neues Waarenverzeichniss und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Eisen usw. für die Strecken ab Schnittpunkt östlich enthält. Gegen die bestehenden Frachtsätze sind die neuen theils höher, theils niedriger. Der Nachtrag ist demnächst bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungs-

stellen, sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben.
Danzig, am 13. April 1898. (973)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2. Für Eilgutsendungen sowie für eilgutmässig zu befördernde, mit weissem Frachtbriefe zur Aufgabe kommende Frachtgutsendungen im Verkehr mit München Rangirbhf. werden vom 1. Juni d. J. ab der Frachtberechnung die für diese Station geltenden Entfernungen, erhöht um 6 km, zu Grunde gelegt.
Dresden, den 16. April 1898. (974)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) für den Versand von Steinkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von Breslau, Freiburger, Bhf., nach Danzig, Lauenburg i/Pom. und Neustadt i/Westpr. ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.
Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 15. April 1898. (975)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband, Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen trans. usw., deutsch - Alexandrowoer und deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 23. März d. J. bringen wir infolge neuerer Mittheilung der russischen Eisenbahnverwaltungen zur öffentlichen Kenntniss, dass die russischen Eisenbahnen für die in der Gruppe 33 genannten Schienenbefestigungsgegenstände die ermässigten Frachtsätze der III. Kategorie des russischen Eisenausnahmetarifs nicht erst bei Aufgabe von 750 Pud, sondern schon bei Aufgabe von 610 Pud (10 000 kg) pro Wagen gewähren. Gleichzeitig machen wir noch mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 28. März d. J. darauf aufmerksam, dass mit der Einführung der genannten deutsch - russischen Tarifnachträge (zum 20. Mai/1. Juni d. J.) die direkten deutsch - russischen Frachtsätze für verschiedene Eisenartikel und Erze wieder billigere Gesammtfrachtsätze ergeben werden, als die dafür früher von uns empfohlenen Umkartirungen an der Grenze.
Bromberg, den 13. April 1898. (976)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch - russischen Eisenbahnverbandes.

Königsberg - Warschauer Güterverkehr über Grajewo. Die auf Seite 42 des Gütertarifs abgedruckten Markfrachtsätze im Verkehr nach Korschen, Lyck und Prostken, publizirt mit später noch bekannt zu machender Gültigkeit, sind zu streichen. (H&V977)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 ab treten zwischen Pankow-Schönhausen einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Stettin andererseits Ausnahmefrachtsätze für Holz — Ausnahmetarif 1 (Holztarif) — und Getreide — Ausnahmetarif 10 (Getreide etc.) — in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 19. April 1898. (978)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen findet auch im Verkehr mit den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn Anwendung.
Altona, den 12. April 1898. (979)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommt der Nachtrag I zum diesseitigen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil II, zur Einführung. Derselbe enthält die infolge Einführung des neuen deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. d. Mts. nothwendig gewordenen Aenderungen des Titelblattes und des Vorwortes sowie Berichtigungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung. Abdrücke des Nachtrags sind bei unseren Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.
Oels, den 5. April 1898. (980)
Direktion.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Am 16. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält hauptsächlich Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Gera (Reuss) Schlachthof und München Rangirbahnhof. Abzüge hiervon sind durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.
Dresden, den 13. April 1898. (981)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 3, zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecke „Gross - Hollenstein - Lunz" der schmalspurigen Lokalbahn „Waidhofen a. d. Ybbs - Kienberg - Gaming" (Ybbsthalbahn), gelangt zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898, Theil II, Heft 3, der Nachtrag II zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.
Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind bei den Dienstesstellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern — pro Exemplar — erhältlich.
Wien, am 12. April 1898. (982)

Deutsch - österreichisch - ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn. Neue Verrechnungsstelle „Budapest központi vásárcsarnok". Vom 1. Mai 1898 ab, bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen für in „Budapest központi vásárcsarnok" (Budapest Centralmarkthalle) zur Ab- oder Aufgabe kommende Lebensmittelsendungen aller Art, die für solche Transporte im Verkehre mit der Station Budapest-Józsefváros in den vom 15. Oktober 1893 gültigen Verbandsgütertarifen Theil II, Heft 3 und 4, bezw. in den dazugehörigen Nachträgen vorgesehenen Eilgut- bezw. Frachtgutsätze zur Anwendung.
Wien, am 15. April 1898. (983)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Pferdetransporte von österreichischen bezw. ungarischen Stationen nach Paris.) Die in der Ueberschrift bezeichneten Ausnahmetarife und zwar:
1. der Ausnahmetarif vom 1. Dezember 1893 für Pferdetransporte von österreichischen Stationen nach Paris und
2. der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1896 für Pferdetransporte von ungarischen Stationen nach Paris

treten am 1. Juni 1898 vollständig ausser Wirksamkeit.
Hinsichtlich Einführung der bezüglichen Ersatztarife wird seinerzeit besondere Publikation erfolgen.
Wien, am 16. April 1898. (984)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Einführung ermässigter Frachtsätze für Maschinen und Maschinentheile von Buchs trs. nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. Mit Gültigkeit vom 22. April 1898 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898, gelangen für Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen laut Waarennomenklatur des Ausnahmetarifes 1 (B — a) des vom 1. Januar 1897 bestehenden Tariftheiles II für den obenbezeichneten Grenzverkehr, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg und b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Buchs trs. nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. mit der Bestimmung nach Stationen des russischen Weichselgebietes, nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung, und zwar:

	a) für 100 kg in Centimes (Gold)	b) für 100 kg in Centimes (Gold)
Buchs trc.-Granica trs. bezw. Szczakowa trs. . . .	341	290

Für die Aufgabe der Transporte sind die Bestimmungen des vorerwähnten Tarifes maassgebend.
Wien, am 15. April 1898. (985)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, zum Lokalgütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Wiener Stadtbahn, und zwar: der Linie Heiligenstadt-Penzing bezw. der Linie Hütteldorf-Hacking - Michelsbeueren - Heiligenstadt-Wien-Brigittenau-Rangirbahnhof transit, und soweit Erhöhungen eintreten mit Gültigkeit vom 15. Juli 1898, gelangt zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898, Theil II, Heft 1, Nachtrag II zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält:
Die Einbeziehung der Wiener Stadtbahn in den Abschnitt C, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte A bis C.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 50 Hellern erhältlich.
Wien, den 15. April 1898. (986)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. kommt der Nachtrag 3 zum diesseitigen Personen- und Gepäcktarif, Theil II, zur Einführung. Derselbe enthält die infolge Einführung des neuen deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I, nothwendig gewordenen Aenderungen des Vorwortes und einige zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung, die bereits früher gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt sind. Abdrücke des Nachtrags sind bei unseren Stationen unentgeltlich zu haben.

Oels, den 5. April 1898. (987)
Direktion.

Am 1. April d. J. sind aufgehoben:

a) der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Verkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover vom 1. Mai 1897,
b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover und der Farge-Vegesacker Eisenbahn nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält.

An deren Stelle ist an dem genannten Tage ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, in Kraft getreten, welcher enthält:

Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Hannover, den 15. April 1898. (988)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Hagen-Dortmund-Süd zwischen den Stationen Herdecke-Nord und Löttringhausen gelegene Haltepunkt Wittbräncke für den Sonntags-Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 12. April 1898. (989)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Der im zweiten Halbjahre 1898 für die diesseitigen Werkstätten erforderliche Bedarf an:

1. Stab- und Winkeleisen, verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht

soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind von der Magazin-Hauptverwaltung hier gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (eventl. in Briefmarken) für jede Einzelnummer (ausschl. Rückporto) zu beziehen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld hinzuzurechnen.

Angebote sind spätestens bis zum

7. Mai dieses Jahres

an die genannte Dienststelle postgeldfrei einzureichen und werden am 9. Mai, Nachmittags 3 Uhr im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes hier eröffnet.

Die Bewerber bleiben bis zum 20. Juni dieses Jahres an ihre Gebote gebunden.

Chemnitz, den 16. April 1898. (990)
Maschinenhauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Stück Lokomotivdrehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge nach Maassgabe der Normalien für die preussischen Staatsbahnen Blatt 33, 33a, 34—40 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung

a) einschliesslich Zeichnungen für 2,00 ℳ,
b) ausschliesslich Zeichnungen für 0,50 ℳ

bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Lokomotivdrehscheiben"

versehen zu dem auf Donnerstag, den 5. Mai 1898, Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1898. (991)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von inländischen Braunkohlenbrikets bezw. böhmischen Stückbraunkohlen. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1898/99 erforderlichen 1320 t inländischen Braunkohlenbrikets bezw. böhmischen Stückbraunkohlen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1—10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 10. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. Mai 1898.

Magdeburg, den 14. April 1898. (992)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialienabfälle als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen- und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Kupfer usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot, betreffend Ankauf von Altmaterialien" bis zum 25. April d. J. an uns einzureichen.

Oldenburg, den 12. April 1898. (993)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Grassamen
Mischung stark wurzelnder Gräser für
Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.
pro 100 kg 32 ℳ.
Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten Mischung**, pro 100 kg 60 ℳ.
empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität
V. Fromhold & Co,
Samenhandlung,
Querfurt (Prov. Sachsen).

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 31. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. April 1898.

Inhalt:

Strafbare Pflichtvernachlässigung.
Die neue Dienstordnung der österreichischen Staatsb.
Zur Splügenbahnfrage.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Aenderung von Stationsnamen bezw. Bezeichnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Betriebsergebnisse deutscher Eisenb. — Wagenbeleuchtung in Tunneln. — Fahrpreise zwischen Berlin und Breslau. — Bahnprojekt Treuenbrietzen-Nauen. — Mangel an ständigen Dienstboten und landwirthschaftlichen Arbeitern. — Ostpreuss. Südbahn. — Kleinbahnprojekte im Riesengebirge. — Lokomotivlieferungen f. d. bayer. Staatsb. — Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München. — Petitionen, betr. Erbauung neuer Eisenbahnen in Sachsen. — Vermehrung d. Zahl d. in Industrie, Handel u. Gewerbe beschäftigten Arbeiter.
Oesterreich-Ungarn: Wiederherstellung d. Strecke Aussee - Obertraun. — Schonung des Reisegepäcks. — Errichtung einer Staatsbahndirektion in Czernowitz betr. — Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest d. Südbahn. — Bilanz d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Gaisbergbahn. — Bahnprojekt Ungarisch-Hradisch - Bilowitz. — Bahnprojekt St. Pölten-Kirchberg. — Industrieenquete d. Pilsener Handelskammer. — Errichtung eines Hauptzollamts am Wiener Westbahnhof betr. — Fahrordnung f. d. Linie Triest-Cervignano-Venedig. — Oesterr. Eisenbahnverkehrsanstalt. — Verkehr d. ungar. Staatsbahnen im März.
Vereins-Ausland: Rückkauf d. schweiz. Central- u. d. vereinigten Schweizerbahnen. — Simplonanleihe. — Bahnprojekt St. Petersburg-Kiew. — Ermässigte Tarife für den Vororts - Personenverkehr der russ. Staatsb. — Freigepäck für mehrere Fahrkarten auf russ. Bahnen. — Tarifzahlungen für Wagenladungen auf russ. Bahnen. — Bahn v. Birma durch Yünnan z. Yangtsekiang.
Allgemeines: Eistransporte v. Zell a. See.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
Anzeigen.

Strafbare Pflichtvernachlässigung.

Von Amtsrichter **W. Coermann** in Mülhausen i. E.

Das Reichsstrafgesetzbuch widmet den 28. Abschnitt §§ 331 bis 359 einer Reihe von Beamtenvergehungen, Thaten, die entweder nur strafbar sind, wenn sie von Beamten begangen werden oder aber den sie ausführenden Beamten eine höhere Strafe als anderen Personen einbringen. Wenn ein Bahnbeamter in Ausübung seines Amts vorsätzlich durch Gefährdung eines Eisenbahntransports eine Körperverletzung herbeigeführt hat, kommt neben §§ 223—224, 315 der § 340 in Betracht. Dieser Abschnitt erschöpft jedoch nicht das eigentliche Beamtenstrafrecht; zu den nur bei Begehung durch Beamten strafbaren Handlungen gehören auch diejenigen, die im § 316 Absatz 2 erwähnt sind.

Die Eisenbahntransportgefährdung ist stets, selbst wenn ein schädigender Erfolg nicht eintrat, ein strafbares Verbrechen bezw. Vergehen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig begangen wird. Fahrlässigkeit liegt dann vor, wenn der Thäter die schädlichen Folgen bei der im allgemeinen gebotenen Aufmerksamkeit hätte voraussehen können, sich aber schuldhafter Weise darüber nicht unterrichtet hat. Vergl. R.-G. 13. Dezember 81 (Entsch. i. Str.-S. V, 234), 12. Februar 92 (ebenda XXII, 357) §§ 315, 316 Abs. 1. Beide Bestimmungen treten gleichmässig in Wirkung, ob der Thäter im Dienste der Bahn stand oder nicht. Daneben setzt § 316 Abs. 2 noch eine besondere Strafe fest, für

> „die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen."

Diese Bestimmung ist neben einigen des erwähnten 28. Abschnitts die einzige des Strafgesetzbuchs, welche über die Fahrlässigkeit hinausgehend und neben derselben die Pflichtverletzung, mit besonderer Strafe belegt, ein Rechtsgebiet, das

im übrigen durch § 72 des Reichsbeamtengesetzes dem Disziplinarstrafrecht vorbehalten ist. Ihre Anwendung hat die doppelte Voraussetzung, dass der Thäter dem angeführten Personenkreise angehört und sich eine Pflichtvernachlässigung zu Schulden kommen lässt.

I. Der Kreis der betheiligten Personen.

Die Aufzählung der drei Personenklassen mag befremden, zumal sie weder in der Verwaltungseintheilung der Bahnbediensteten noch in deren sonstiger Rechtstellung eine Stütze findet. Begründet ist sie jedoch durch die mit dem Bahnbetriebe verbundenen besonderen Gefahren und durch den Wunsch des Gesetzgebers, diesen nach Möglichkeit vorzubeugen. Solches kann aber nur nachdrucksvoll geschehen, wenn alle in dem Betriebe mitwirkenden Personen durch besondere Strafandrohungen zur gewissenhaftesten Pflichterfüllung angetrieben werden, R.-G. 13. Dezember 82 (Entsch. i. Str.-S. V, 234). Weder Begriff „Bahnbeamter" noch derjenige des „Bahnangestellten" vermögen aber diese Scheidung zum Ausdruck zu bringen. Als „Beamte" im Sinne des Strafgesetzbuchs bezeichnet § 359 „alle im Dienste des Reichs oder im unmittelbaren oder mittelbaren Dienste eines Bundesstaates auf Lebenszeit, auf Zeit oder nur vorläufig angestellte Personen, ohne Unterschied, ob sie einen Diensteid geleistet haben oder nicht". Werden hiermit einerseits die Angestellten der Privatbahnen ausgeschlossen, so werden andererseits damit auch die Beamten der Büreaus hineinbezogen, beides Abweichungen von den hier gezogenen Grenzen.

Als gemeinsames Erforderniss aller drei Kategorien wird die „Anstellung" aufgeführt. Bei Auslegung des § 316 Abs. 2 hat das R.-G. am 6. Dezember 86 (Eger, Entsch. V, 84) dafür folgende Begriffsbestimmung gegeben:

> „Die Anstellung des Beamten umfasst eine auf vorhergehendem Uebereinkommen beruhende, in einer dem maassgebenden Landesrecht entsprechenden Weise erfolgenden Berufung namens des Staats bezw. einer von dem Staate zur Ausübung einer öffentlich-rechtlichen Funktion seinerseits anerkannten Korporation oder Gemeinde." Als Gegensatz der Anstellung wird die privat-vertragsrechtliche Annahme bezeichnet.

Diese Begriffsentwickelung ist hier unhaltbar, da sie die Anstellungsform als wesentliche Voraussetzung aufnimmt. Ueber die Art der Anstellung und deren Bedingungen hat das Str.-G.-B. keine Vorschriften erlassen, Instruktionen und Aehnliches können daher für den Strafrichter ebenso wenig in Betracht kommen, wie die Art und der Inhalt des bezüglichen Vertrags, mag dieser nur vorübergehend oder dauernd wirken, R.-G. 2. Oktober 80 (Eger, Entsch. I, 281), mag eine eidliche Verpflichtung stattgefunden, R.-G. 5. Dezember 82 (Rechtspr. d. R.-G. i. Str.-S. IV, 870), 13. Oktober 82 (Eger, Entsch. II, 365), mag der Angestellte den vorgeschriebenen Befähigungsnachweis geführt haben oder nicht, R.-G. 16. November 82 (E. i. Str.-S. IX, 189). Wesentlich ist nur, dass die Anstellung durch die zuständige Behörde innerhalb ihrer Machtbefugniss erfolgt ist und das muss im Urtheile ausdrücklich festgestellt werden, R.-G. 13. Oktober 82 (Eger, Entsch. II, 365). Ob bei der Anstellung ein Formfehler vorgekommen ist, bedarf keiner Prüfung. Zum Fachausdruck ist das Wort „Anstellung" im Strafrecht nicht geworden, nach dem allgemeinen Sprachgebrauche kann aber darunter nichts anderes verstanden werden, als die Beauftragung mit der Verwaltung einer Stelle.

Zur Anwendbarkeit des § 316 Abs. 2 muss sich die Anstellung auf die im Gesetze bezeichneten bestimmten Zweige desselben: 1. die Leitung der Eisenbahnfahrten, 2. die Aufsicht über die Bahn, 3. diejenige über den Beförderungsbetrieb beziehen. Aus dem Wortlaute der Bestimmung, welche diese drei Arten jeweils mit dem Worte „und" aneinanderreiht, könnte geschlossen werden, dass die Anstellung in allen drei Dienstzweigen hier vorausgesetzt werde. Die Rechtsprechung hat jedoch angenommen, dass die Anstellung in einem dieser Dienstarten genüge, es wird dies in einem Urtheile des R.-G. vom 13. Dezember 81 (Eger, Entsch. II, 84) wie folgt begründet:

> „Dass das Vorhandensein einer dieser Funktionen genügt, geht aus dem Gegensatze von Abs. 2 zu Abs. 1 des § 316 hervor. Während im Abs. 1 die Fahrlässigkeit begriffsmässig bedingt, dass der Handelnde die Gefährdung des Transports als mögliche Folge seiner Handlung vorhersehen konnte, genügt in den Fällen des Abs. 2 der Kausalnexus zwischen der Dienstvernachlässigung und der eingetretenen Gefahr, d. h. es tritt die Strafe auch dann ein, wenn keine Möglichkeit, den eingetretenen Erfolg vorherzusehen, gegeben war. Diese Erweiterung der Verantwortlichkeit beruht offenbar auf den Erwägungen, dass einerseits eine Sicherheit im Eisenbahnbetriebe sich nicht erreichen lässt, wenn nicht eine grosse Zahl von Bediensteten genau ihre Pflichten erfüllt, und dass andererseits bei der verwickelten Gestaltung des Betriebs der einzelne Bedienstete selten die möglichen Folgen seiner Pflichtvernachlässigung zu übersehen in der Lage ist. Hiernach ist es aber nicht von Belang, ob einem Angestellten nur eine der genannten Funktionen oder — was thatsächlich kaum zutreffen dürfte — alle drei übertragen sind."

In gleichem Sinne: R.-G. 13. Dezember 82 (E. i. Str.-S. V, 234). Dass die Anstellung in einem dieser Dienstzweige erfolgt war, ist im Urtheile ausdrücklich festzustellen, R.-G. 13. Oktober 82 (Eger, Entsch. II 365).

Die Abgrenzung des hier in Frage kommenden Kreises von Angestellten hat in der Praxis zu vielfachen Schwierigkeiten Anlass gegeben. Dass die Worte „Leitung" und „Aufsicht" nicht eine Scheidung zwischen den im Ausführungsdienste stehenden Angestellten — Subaltern-, Unterbeamten und Arbeitern — und deren höheren Vorgesetzten hat aussprechen sollen, ist allerdings jetzt allgemein anerkannt, R.-G. 17. April 83 (Nr. 53 Jahrg. 1883 d. Ztg.); vergl. Eger, preuss. Eis.-Recht Bd. II S. 185 ff. Schon die weite Auffassung des vorliegenden Angestelltenbegriffs weist darauf hin, dass der Personenkreis nicht zu eng gezogen werden darf. Leitung und Aufsicht brauchen nicht in ihrer Gesammtheit oder ausschliesslich in der Hand des betreffenden Angestellten zu liegen; betroffen werden sollen alle, welche „vermöge ihrer Anstellung darauf zu sehen oder zu achten haben, dass bei der Eisenbahnfahrt keine Gefahr erwachse, kein Schaden geschehe. Jede dieser Personen wirkt zur Leitung mit; nur dadurch, dass jeder die ihm zugewiesene Thätigkeit seiner Obliegenheit gemäss verrichtet, lässt sich die Eisenbahnfahrt gefahrlos herstellen", R.-G. 23. Juni 90 (Nr. 33 Jahrg. 1891 d. Ztg.). Wie weit dieser Begriff aufzufassen ist, geht aus einem Reichsgerichtsurtheile vom 17. Februar 92 (Nr. 59 Jahrg. 1892 d. Ztg.) hervor, das selbst den Krahnmeister dazu zählt. Die Praxis hat dann weiter hierher gerechnet: die Zug- und Lokomotivführer, R.-G. 7. Februar 84 (Eger, Entsch. III, 179), die Lokomotivführerdienst thuenden Heizer, R.-G. 2. Oktober 80 (Jahrg. 1880), die Bremser und Hilfsbremser, R.-G. 23. Juni 90 (Nr. 33 Jahrg. 1891 d. Ztg.), bayer. Kass.-H. 21. Aug. 75 (bei Pezold, Strafrechtspraxis Bd. II), Wagenschieber, R.-G. 17. April 83 (Nr. 53 Jahrg. 1883 d. Ztg.), Rangirer, R.-G. 17. April 86 und 14. Januar 90 (Eger, Entsch. III, 68 und VII, 348), Weichensteller, R.-G. 13. Oktober 82, 18. Mai 85 und 18. Mai 86 (ebenda II, 365, IV, 165 und 453), Hilfsweichensteller, R.-G. 22. November 94 (ebenda XII, 33), Telegraphisten und Hilfstelegraphisten, denn der Bahntelegraph ist eine zur Aufsicht über den Beförderungsbetrieb bestimmte Einrichtung, R.-G. 20. Dezember 81 (Rechtspr. d. R.-G. III, 816); Streckenwärter, der einen Arbeitswagen leitet, R.-G. 20. Oktober 92 (Eger Entsch. X), Bahnwärter, R.-G. 5. Juli 80 (ebenda I, 248).

Eine erschöpfende Aufzählung aller in Frage kommenden Personen ist unthunlich, die Prüfung hat sich in jedem Einzelfalle auf das Vorhandensein vorerwähnter Eigenschaften zu erstrecken.

II. Pflichtvernachlässigung.

Bei einem Betriebe, der die gleichzeitige strengste Pflichterfüllung einer grossen Zahl von Personen erfordert und bei dem bereits die Unachtsamkeit eines einzigen unabsehbares Unheil anzurichten vermag, ist es erklärlich, wenn die Bestrafung der

Fahrlässigkeit der Angestellten zum wirksamen Schutze nicht genügen kann. Der zweite Absatz des § 316 hat als neuen Strafgrund die Pflichtvernachlässigung eingeführt, sofern sie die Ursache einer Eisenbahntransportgefährdung geworden ist. Der im Strafrecht allgemein anerkannte Begriff der Fahrlässigkeit hat stets zur Voraussetzung, dass der Thäter bei der That die die Bestrafung veranlassenden Folgen derselben hat voraussehen können; gleichgültig ist es allerdings, ob er diese thatsächlich vorausgesehen hat. Das Verschulden liegt dann einerseits in der Unkenntniss, andererseits in der Nichtbeachtung der schädlichen Wirkungen. Auch § 316 Abs. 2 hat ein Verschulden zur Voraussetzung der Bestrafung, der wesentliche Unterschied der Pflichtvernachlässigung gegenüber der Fahrlässigkeit besteht aber darin, dass die Voraussehbarkeit des Erfolges nicht erfordert wird. Vergl. Reichsger.-Entsch. 15. November 80 (Rechtspr. III, 512), 13. Dezember 81 (Eger, Entsch. II, 84), 13. Dezember 82 (Entsch. i. Str.-S. V, 324), 22. Februar 83 (ebenda VIII, 66), 13. Mai 85 (ebenda XII, 203), 9. Oktober 91 (ebenda XXII, 163). Diese Unterscheidung ergibt, dass die That eines Bahnangestellten gleichzeitig die beiden Absätze des § 316 verletzen kann, was stets der Fall ist, wenn die Pflichtvernachlässigung zugleich eine Fahrlässigkeit enthält, R.-G. 27. April 94 (Eger, Entsch. XI, 94). Die Strafe ist dann gemäss § 73 Str.-G.-B. nur einmal auszusprechen. Die Vorspiegelung einer thatsächlich nicht ausgeführten pflichtmässigen Revision sowie die Erklärung, dass die Bahn hierbei als frei befunden wurde, während sie thatsächlich nicht frei war, enthalten eine Verletzung beider Absätze des § 316, R.-G. 23. November 94 (Eger, Entsch. XII 32). Die Fahrlässigkeit hat aber keineswegs stets eine Pflichtvernachlässigung der Angestellten zur Grundlage, auch diese sind ausschliesslich nach Abs. 1 strafbar, wenn die Fahrlässigkeit überhaupt nicht ihren Pflichtenkreis berührt.

Als Strafmittel des allgemeinen Strafrechts unterscheidet sich die Strafe des Abs. 2 noch wesentlich von der Disziplinarstrafe, die insbesondere durch das Reichsbeamtengesetz geregelt wird, dadurch, dass sie nur im Falle einer Eisenbahntransportgefährdung eintritt. Gibt der einzelne Fall Anlass zu einem Disziplinar- sowie zu einem öffentlichen Strafverfahren, so werden beide Strafen getrennt ausgesprochen und vollstreckt.

Wie erwähnt erfordert der Thatbestand eine verschuldete Pflichtverletzung: eine Pflichtvernachlässigung. Die Feststellung dieses Verschuldens hat in der Praxis zu zahlreichen Schwierigkeiten geführt. Ist auch von der Voraussehbarkeit der Folgen der Pflichtverletzung abzusehen, so muss doch daran festgehalten werden, dass der Angestellte sich der Verletzung der ihm obliegenden Dienstpflichten bewusst war oder bei ordnungsmässiger Pflichterfüllung hätte bewusst sein können. Eine trotz eifriger Pflichterfüllung bei deren irrthümlich falscher Bethätigung hervorgerufene Eisenbahntransportgefährdung kann an dem Thäter nicht bestraft werden, da weder eine Fahrlässigkeit noch eine Vernachlässigung der Pflichten vorliegt. Ist das Missverständniss durch einen ungenügenden Befehl hervorgerufen, so kommt die Bestrafung des Befehlsgebers in Frage, R.-G. 3. Januar 95 (Eger, Entsch. XII, 121).

Die dem einzelnen Angestellten der Bahn obliegenden Dienstpflichten lassen sich nicht sämmtlich von vornherein vorschreiben, in erster Linie ist es die Gesammtheit der dienstlichen Aufgaben und der übrigen Dienstverhältnisse, dann sind es aber auch alle anderen in diese Verhältnisse eingreifenden Erscheinungen, die zu beachten sind, R.-G. 7. Mai 89 (Eger, Entsch. VII, 87), 14. Januar 90 (Entsch. i. Str.-S. XX, 190) und 9. Oktober 91 (ebenda XXII, 163). Die Sorgfalt, die der Angestellte auf die Ausübung seiner Berufspflichten zu verwenden hat, steht im Verhältnisse zur Grösse der mit dem Berufe verbundenen Gefahren. Kleine Pflichtüberschreitungen können daher in dem einem Falle ganz unbeachtet bleiben, während sie als Erzeuger einer Transportgefährdung die Anwendung des § 316 Abs. 2 begründen. Weit grösser ist der Kreis dieser Unachtsamkeiten als derjenigen, die stets eine Pflichtvernachlässigung enthalten. Letzterer Art ist die Ertheilung leicht misszuverstehender Befehle von Seiten eines Vorgesetzten, R.-G. 3 Januar 95 (Eger, Entsch. XII, 121), die mangelnde Fürsorge des Stationsvorstehers für die richtige Stellung des Einfahrtssignals, R.-G. 27. September 81 (ebenda Bd. II).

Zur Ordnung des umständlichen und schwierigen Bahnbetriebs haben die Bahnverwaltungen zahlreiche Dienstvorschriften erlassen. Dieselben enthalten ausführliche Verhaltungsmaassregeln, deren Anwendbarkeit der Angestellte von Fall zu Fall auf Grund der gegebenen Verhältnisse zu prüfen hat. Sie sollen ihm die Erfüllung der ihm vermöge der Eigenart der Betriebsgefahren obliegenden, nicht immer bewussten Pflichten erleichtern, ohne diese selbst erschöpfend zu begrenzen. Hieraus erklärt es sich, dass denselben weder Gesetzeskraft verliehen ist noch verliehen werden konnte, sie gehören daher nicht zu den der Revision unterworfenen Vorschriften, R.-G. 17. Dezember 79 (Entsch. i. Str.-S. I, 125), 23. März u. 18. Juni 81 (Eger, Entsch. I, 427 u. II, 34). Die das Unglück verschuldende Unkenntniss der Dienstvorschriften ist strafbare Pflichtvernachlässigung, Preuss. Ob.-Trib. 11. Februar 72 (Goltdammer's Arch. XX, 406), R.-G. 16. Oktober 90 (Jur. Wochenschr. 1890, S. 396).

Aus dem Zwecke und der Bedeutung der Dienstinstruktionen folgt ferner, dass deren genaue Befolgung allein nicht immer zur Bethätigung desjenigen Maasses an Aufmerksamkeit genügt, das zur Strafvermeidung erforderlich ist, R.-G. 9. Oktober 91 (Entsch. i. Str.-S. XXII, 163). Die begleitenden Umstände und die dadurch gebotenen Maassnahmen haben nicht nur gleiche Berücksichtigung mit den Dienstvorschriften zu beanspruchen, R.-G. 9. März 83 (Eger, Entsch. III, Nr. 12), 14. u. 28. Januar, 13. November 90 (in dieser Zeitung, Jahrg. 90, Nr. 38 u. 73, Jahrg. 91, Nr. 67), sondern können deren vollständige Nichtbeachtung vorschreiben. Bei Abwägung dieser Pflichten gegeneinander muss in erster Linie die Sicherheit der Personen, selbst die nur drohende geringe Verletzung eines einzigen Menschen, dann diejenige der Güter, endlich die Interessen der Bahnverwaltung in Betracht kommen, R.-G. 16. Mai 95 (Eger, Entsch. XII, 219).

Diese Gesichtspunkte müssen maassgebend sein, wenn dem Angestellten in den Bestimmungen eine grössere Freiheit eigener Entscheidung gelassen ist, wenn sich die einzelnen Vorschriften direkt widersprechen oder aber die Befehle der Vorgesetzten bedenklich erscheinen. Die Anwendung einer vorgeschriebenen und an sich zweckmässigen Geschwindigkeit kann den Lokomotivführer bei besonderen Gefahren, z. B. Hochwasser, Schneetreiben, Sturm, ebenso strafbar machen wie etwa das Schlafen während der Fahrt, trotzdem beides nicht ausdrücklich verboten ist, R.-G. 2. Oktober 80 u. 9. März 83 (Eger, Entsch. I, 280 u. III, 28). Die Uebernahme des Dienstes durch einen Vorgesetzten entbindet den Untergebenen von der dienstlichen Haftbarkeit nur soweit, als der Vorgesetzte thatsächlich eintritt, R.-G. 3. Januar 95 (Eger, Entsch. XII, 121). Mit der Gehorsamspflicht gegen die Vorgesetzten ist eine Prüfungspflicht der Befehle keineswegs unvereinbar. Die Berufung auf diese schützt stets — aber auch nur dann, wenn der Thäter gehalten war oder sich für verpflichtet halten durfte, der Weisung unbedingt Folge zu leisten, R.-G. 15. November 80 (Rechtspr. II, 512). Der Widerstreit zwischen Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebs hat eine ganze Reihe von sich schroff gegenüberstehenden Vorschriften hervorgerufen; wie ausgeführt ist, muss die Entscheidung stets zu Gunsten der ersteren ausfallen. Bekannt sind die Vorschriften, die dem Schaffner einerseits die Revision sämmtlicher Fahrkarten zur Pflicht machen, andererseits diese Revision während der Fahrt verbieten, wenn diese auch während des Haltens der Züge undurchführbar ist. Die Schwierigkeiten, welche hier in der Praxis auftauchten, sind durch eine feststehende Rechtsprechung des Reichsgerichts zu Gunsten der Sicherheitsvorschriften gehoben. Treffen mehrere Pflichtvernachlässigungen zusammen, so hängt ihre Wirkung von dem Einflusse der einzelnen auf die Zuggefährdung ab, R.-G. 22. September 85 (Rechtspr. VII, 552). Vergl. Traub, Strafgesetzbuch, 6. Aufl., zu § 316, 2.

Wer in einer der im § 316, Abs. 2 bezeichneten Dienststellen sich verwenden lässt, ist verpflichtet, sich mit den für die Stelle gegebenen Instruktionen und sonstigen Pflichten bekannt zu machen, R.-G. 20. April 82 (Eger, Entsch. II, 13). Diese Kenntniss wird vorausgesetzt und es bedarf einer Feststellung derselben nur, wenn sie in Frage gezogen wird, R.-G. 7. Mai 89 (Eger, Entsch. VII, 119). Die Verpflichtung zur Kenntniss der Dienstobliegenheiten findet jedoch eine Grenze in der geistigen Fähigkeit des Anzustellenden. Daher hat die Bahn bei jeder Anstellung zunächst zu prüfen, ob der Anzustellende die Bedeutung seines Pflichtenkreises erfassen kann. Nur unter dieser Voraussetzung kann er überhaupt die Uebernahme eines Amts verweigern, das ihm Gefahren bringt, von denen viele sich überhaupt keine Vorstellung zu machen vermögen, nur dann kann er die Grenzen der Pflichtüberschreitung finden. Die Bestrafung eines instruktionswidrig als Rangirmeister verwendeten Rangirarbeiters wegen Pflichtvernachlässigung ist abgelehnt, weil ihm diese Pflichten vermöge seiner ganzen Stellung nicht wohl bekannt sein konnten, R.-G. 5. Dezember 95 (Eger, Entsch. XIII, 108). Andererseits liegt in einer derartigen Anstellung ebenso eine strafbare Pflichtvernachlässigung auf Seiten des Vorgesetzen, wie bei der Ertheilung zu unbestimmter Befehle, deren falsche Auffassung und Ausführung nahe liegt, R.-G. 3. Januar 95 (Eger, Entsch. XII, 121). Vergl. Eger, Preuss. Eis.-R. Bd. II, S. 185 ff.

Die Pflichtvernachlässigung kann in einem Handeln oder einem Unterlassen bestehen; Bestrafung ist nach § 316, Abs. 2 eingetreten bei vorschriftswidriger Signalisirung oder Beleuchtung, R.-G. 5. Juli 80 (Eger, Entsch. I, 248), unrichtiger Weichenstellung, R.-G. 24. Februar 81 (ebenda I, 410), 18. Mai 85 (ebenda IV, 165), vorschriftswidriger Befestigung der Eisenbahnwagen, R.-G. 20. April 81 (ebenda II, 13), eigenmächtigem Abfahren des Lokomotiv- oder des Zugführers, R.-G. 7. Februar 84 (ebenda III, 179), bei Ertheilung der Abfahrtserlaubniss ohne vorherige Feststellung der Gleisfreiheit, R.-G. 20. Dezember 84 (ebenda III, 431), vorschriftswidriger Schrankenöffnung, R.-G. 18. Mai 86 (ebenda IV, 453), bei der Duldung des Stationsvorstehers, dass das Einfahrtssignal ohne sein Wissen gegeben wird, R.-G. 27. September 81 (ebenda II, 110), bei der Nichtverhinderung der falschen Ausführung eines Befehls, wenn der Befehlende diese bemerkte und verhindern konnte oder aber bei Anwendung der ihm obliegenden Sorgfalt hätte bemerken und verhindern können, R.-G. 3. Januar 95 (ebenda IV, 121).

Die Strafe für Pflichtvernachlässigung im § 316, Abs. 2 ist dieselbe wie diejenige für Fahrlässigkeit: Gefängniss von einem Tage bis zu einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht ist, Gefängnissstrafe nicht unter einem Monat und nicht über drei Jahre.

Tritt aus Anlass einer Eisenbahntransportgefährdung eine Verurtheilung auf Grund des § 316, Abs. 2 — nicht gemäss §§ 223 ff., 230 ausschliesslich, R.-G. 5. Januar 82 (Entsch. i. Str.-S. V, 420) — und § 318 (Telegraphengefährdung) ein, so kann der Verurtheilte

> „zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden."

Die Auslegung dieser Bestimmung ist von den meisten Bearbeitern des Strafrechts sehr kurz abgethan; so einfach sie zunächst erscheinen mag, sie hat zu Bedenken Anlass gegeben, die zunächst vollständig übersehen oder verkannt sind. Es muss zugegeben werden, dass der Wortlaut des § 319 dessen Auffassung sowohl als Vorbeugungsfürsorge wie auch als eigentliche Ehren- bezw. Unwürdigkeitsstrafe zulässt. Wenn auch die reine Sicherheitsfürsorge als Zweig der Wohlfahrtspolizei in erster Linie zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde gehört, so sind doch derartige Bestimmungen dem Str.-G.-B. nicht ganz fremd, wie schon § 40 beweist, der die Einziehung von Gegenständen anordnet, die durch ein vorsätzliches Verbrechen oder Vergehen hervorgebracht oder zu deren Begehung gebraucht oder bestimmt sind. Die Aberkennung der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Aemter (§§ 31 ff.) hat aber offenbar hier als Vorbild gedient und es ist nicht zu bezweifeln, dass diese als Ehrenstrafe anzusehen ist. Dafür spricht auch der Umstand, dass die Unfähigkeitserklärung in das Ermessen der Richter gestellt ist, eine Bestimmung, die bei deren Auffassung als Vorsichtsmaassregel keinen rechten Sinn hat. Nach der jetzt herrschenden Ansicht enthält die Uebertragung der verantwortungsvollen Mitwirkung bei dem Hauptverkehrsmittel der Jetztzeit ein besonderes Vertrauen, dessen sich der Angestellte durch Vernachlässigung seiner Pflichten unwürdig gezeigt hat.

Die Bezugnahme auf die §§ 316, 318 hat Oppenhoff (Kommentar zum Str.-G.-B., Anm. 3 zu § 319) und Eger (Handbuch des preuss. Eis.-Rechts, Bd. II, S. 193) zu der Ansicht gebracht, die Unfähigkeitserklärung könne nur die in den §§ 316 Abs. 2, 318 bezeichneten Dienstzweige betreffen. Eine nähere Begründung dieser Ansicht ist von Oppenhoff nicht versucht, auch nicht durchführbar, da sie dem klaren Wortlaute des Gesetzes widerspricht. Eine analoge Ausdehnung ist im Strafrecht ebenso unzulässig wie eine analoge Beschränkung, wenn daher der Eingang des § 319 nur von einem bestimmten Theile der Bahn- und Telegraphenangestellten spricht, so kann diese Begrenzung nicht der Auslegung des zweiten Theiles dieses Paragraphen, der lediglich die Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste anführt, auferlegt werden. Diese allgemeine Fassung lässt aber nur den Schluss zu, dass der Ausschluss den gesammten Eisenbahn- oder Telegraphendienst umfassen könne, also z. B. auch den Büreaudienst. Naturgemäss kann die Unfähigkeitserklärung bei Telegraphenangestellten nur den Telegraphendienst, bei Eisenbahnangestellten nur den Bahndienst betreffen, diese unbestrittene Trennung geht schon daraus hervor, dass für beide Betriebe im Str.-G.-B. besondere Bestimmungen erlassen sind, deren gleichartige Nebenstrafen nur der Kürze des Ausdrucks halber in einem Satze zusammengestellt sind. Diese Unterscheidung greift aber bei dem Bahntelegraphen nicht Platz, der Dienst in diesem fällt unter die im § 316 Abs. 2 bezeichneten Dienstklassen, gehört also ausschliesslich zur Bahnverwaltung.

Hat auch das Reichsgericht sich mit der Unfähigkeitserklärung noch nicht zu befassen gehabt, so dürfte doch die entwickelte Auffassung in neuerer Zeit mit Recht die Oberhand gewonnen haben. Neben dem zweiten grossen Kommentar zum Strafgesetzbuch von Olshausen vertreten sie zwei treffliche Abhandlungen der Herren Reichsgerichtsräthe Dr. Stenglein und Meves in der Eger'schen „Zeitschrift für Eisenbahnrecht" Bd. XIII, S. 341 bis 346 und Bd. XIV, S. 73 bis 84, auf deren ausführliche Begründung besonders aufmerksam gemacht wird.

Zur wirksamen Durchführung der ausgesprochenen Unfähigkeit ist eine besondere Strafe von 1 bis 300 ℳ oder Gefängniss von einem Tage bis zu drei Monaten für den Verurtheilten, der sich wieder anstellen lässt, sowie

> „die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft eingeführt, welche nicht sofort nach Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurtheilten bewirken oder ihn wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war." § 320.

Wer als Vorsteher zu betrachten sei, ist lediglich Thatfrage, darüber ist kein Streit entstanden. Um so grössere Schwierigkeiten bietet die Frage, ob § 320 auch auf Staatsbahnen Bezug habe. Reichsgerichtsrath Dr. Stenglein hat sich a. a. O. auf Grund der geschichtlichen Entwickelung für die Verneinung ausgesprochen. Bei der Berücksichtigung, dass die Bestimmung zu einer Zeit erlassen ist, in der den zahlreichen Bahngesellschaften gegenüber die wenigen Staatsstrecken in den Hintergrund traten, kann dieser Auslegung eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden. Oppenhoff a. a. O., Bem. 1 zu § 320, legt den Nachdruck auf das Wort „Gesellschaft" im Gegensatz zum Staate und kommt damit zum gleichen Ergebnisse.

Diese Auslegung ist jedoch mit dem Wortlaute des Gesetzes völlig unvereinbar. Das Strafgesetzbuch trifft die Ein-

richtungen und Angestellten des Staates ebenso wie diejenigen von Privatkörperschaften und die Privatpersonen. Ebenso wenig wie bei den §§ 315, 316, 319 können hier die Staatsbahnen eine Sonderstellung beanspruchen, die ihnen nirgends im Gesetz eingeräumt ist. Bei den vielfachen Aenderungen der Entwürfe der §§ 319, 320 können die Motive an sich schon nur beschränkte Bedeutung für die Auslegung haben, sie sind aber hier selbst dann belanglos, wenn sie den Ausschluss der Staatsbetriebe beabsichtigt hätten, da diese Absicht im Gesetz nicht zum Ausdruck gelangt ist. Den Nachdruck auf die „Gesellschaft" zu legen hat ebenfalls keine rechtliche Bedeutung, auf den Eigenthümer einer Bahn kommt es bei den §§ 315, 316 nicht an und deren Ergänzungsbestimmungen können unmöglich für den Fall ausgeschlossen sein, dass die Bahn nicht im Eigenthum einer Gesellschaft, sondern eines einzelnen Privatmannes (z. B. Krupp's) steht. Der Ausführung Stenglein's, bei den Vorstehern der Staatsbahnen genüge das Disziplinarstrafrecht zur Erreichung des mit § 320 erstrebten Zwecks, hält Meves mit Recht entgegen, dass Disziplinar- und öffentliche Strafen nicht auf eine Stufe zu stellen seien, diese schon durch die Oeffentlichkeit der Verhandlung, die zulässige Umwandlung der Geldstrafe in Freiheitsstrafe, endlich die unmittelbar zulässige Gefängnissstrafe einen Schatten auf die Ehre werfe, der eine Härte gegenüber den milden Wirkungen der Disziplinarstrafe enthalte.

Die vorgeschriebene Entfernung aus dem Amte sowie die mit gleicher Strafe bedrohte unzulässige Wiederanstellung des für unfähig Erklärten ist in ihrem Umfange durch die Art der Unfähigkeitserklärung wesentlich beschränkt. Wer nur zum Lokomotivführerdienst für unfähig erklärt wird, kann als Weichensteller, Stationsangestellter wieder verwendet werden.

Die neue Dienstordnung der österreichischen Staatsbahnen.

Die österreichischen Staatsbahnen besitzen dermalen ein ständiges Personal (Beamte, Unterbeamte, Diener) von nahe an 40 000 Köpfen. Die aus dem Dienstverhältnisse entspringenden Rechte und Pflichten dieses zahlreichen Personals wurden bereits bei der Wiederaufnahme des Staatsbetriebes durch eine umfassende Dienstordnung (Dienstpragmatik) geregelt. Diese hat sich im ganzen gut bewährt, zumal die nach ihrer ersten Ausgabe im Jahre 1884 neu hervorgetretenen Bedürfnisse wiederholt durch Aenderungen und Ergänzungen berücksichtigt wurden.

Dessenungeachtet machte sich die Nothwendigkeit einer durchgreifenden einheitlichen Neubearbeitung der Dienstordnung immer dringender geltend, weil die Staatseisenbahnverwaltung Werth darauf legen musste, einerseits den öffentlichrechtlichen Charakter des Staatseisenbahndienstes mehr als bisher hervorzuheben, andererseits unbeschadet der im Eisenbahndienste aus Sicherheitsrücksichten unerlässlichen strengen Ordnung und Disziplin den ihr bekannten begründeten Wünschen des Personals nach Festigung seiner Stellung und Verstärkung der dieselbe umgebenden rechtlichen Garantien entgegenzukommen. Die in dieser Hinsicht schon vor längerer Zeit eingeleiteten Vorarbeiten sind nunmehr zum Abschlusse gelangt, und ist mit Cirkularerlass des Eisenbahnministeriums vom 7. d. Mts. die Ausgabe der neuen Dienstordnung an die unterstehenden Behörden und Organe der Staatsbahnverwaltung erfolgt.

Die neue Dienstordnung behandelt in eigenen Abschnitten ausführlich die dienstlichen Pflichten des Personals, die Rechte der Bediensteten, ihre Behandlung während der Erfüllung der Militärpflicht, die Dienstvergehen und Strafen, die Versetzung in den Ruhestand.

Unter den Rechten der Bediensteten sind insbesondere die den Beamten, Unterbeamten und Dienern gewährleisteten Rechte, welche auch im Falle einer Abänderung der Dienstordnung vorbehalten bleiben, hervorgehoben und in 14 Punkten aufgezählt. Hierher gehören die Rechte der Bediensteten auf den Verbleib in der Bedienstetenkategorie, der sie angehören, sowie die dauernde Verwendung auf einem derselben entsprechenden Dienstposten; die Unverkürzbarkeit der hiernach gebührenden Bezüge; die besondere Vergütung der Reise- und Uebersiedlungsauslagen sowie solcher bei auswärtiger Verwendung; der zeitweilige Fortbezug der vollen ständigen Bezüge im Falle der Krankheit oder Kontumaz sowie die Begünstigungen während der Erfüllung der Militärpflicht; die Anweisung des nächstfälligen Quartiergeldes bei Versetzung in den Ruhestand oder im Todesfalle; das Sterbequartal für die Hinterbliebenen; die regelmässige Vorrückung; das Recht der Einsichtnahme in die Qualifikationstabelle; die Unzulässigkeit der strafweisen Entfernung vom Amte ausser im Wege des ordentlichen Disziplinarverfahrens; die dauernde Anstellung nach Maassgabe der Normen über die Versetzung in den Ruhestand; ausserdem rücksichtlich der Beamten der bestimmte Dienstrang, rücksichtlich der Unterbeamten und Diener die Betheilung mit Uniform, soweit eine Verpflichtung zum Tragen derselben besteht.

Die gewährleisteten Rechte sind in mehrfacher Hinsicht weitergehend als die bisherigen. Um nur ein Beispiel anzuführen, erhalten Bedienstete fortab in Krankheitsfällen ein volles Jahr lang die ganzen Bezüge, während bisher nach sechsmonatlicher Krankheit eine Kürzung der Bezüge erfolgte.

Die Fristen für die gewährleistete Vorrückung in die höheren Gehaltsstufen sind für die einzelnen Beamten- und Bedienstetenkategorien genau bestimmt und ist bei befriedigender Dienstleistung und tadelfreiem Verhalten das Recht auf regelmässige Vorrückung bis in die höchste Gehaltsstufe der jeweiligen Dienstklasse oder Gehaltskategorie gewährleistet.

In den untersten Dienstklassen erfolgt die Vorrückung von Beamten, welche keine technischen oder Rechtsstudien absolvirt haben, von 2 zu 2 Jahren, in den höheren Klassen nach Ablauf von je 3, 4 oder 5 Jahren.

Erwähnung verdient, dass Beamten, Unterbeamten und Dienern nach Zulass der dienstlichen Verhältnisse und nach Maassgabe des aufzustellenden Turnus jährlich ein Erholungsurlaub zugesichert ist, dessen Dauer je nach der Dienstzeit von unter 10, 10 bis 20 und über 20 Jahren für Beamte 14 Tage, 3 oder 4 Wochen, für Unterbeamte und Diener 8, 10 oder 14 Tage beträgt. Rücksichtlich der Unterbeamten und Diener bildet dieses pragmatische Recht auf Erholungsurlaub gegenüber dem bisherigen Zustande ein Novum. Beamte konnten bisher (ohne Rücksicht auf die Dauer ihrer Dienstzeit) lediglich Anspruch auf einen 14tägigen Urlaub im Jahre erheben.

Die Anstellung bei den österreichischen Staatsbahnen erscheint nach der neuen Dienstordnung ihrem öffentlichen rechtlichen Charakter gemäss als eine feste und dauernde, indem einerseits die Versetzung des Bediensteten in den Ruhestand nur unter streng festgesetzten Voraussetzungen erfolgen kann, andererseits die Entlassung aus dem Dienste im allgemeinen nur auf Grund eines ordnungsmässig durchgeführten Disziplinarverfahrens statthaft und die Entlassung eines Bediensteten ohne vorausgehendes Disziplinarverfahren auf die Fälle beschränkt ist, in denen der Verlust eines öffentlichen Amtes wegen strafgerichtlicher Verurtheilung kraft des Gesetzes eintritt.

Die Versetzung in den Ruhestand ist entweder von ganz bestimmten Thatsachen oder einer zwingenden dienstlichen Nothwendigkeit abhängig gemacht. Zu den ersteren, welche zugleich das Recht des Bediensteten auf Versetzung in den Ruhestand begründen, gehören das zurückgelegte 65. Lebensjahr, dauernde Dienstunfähigkeit infolge körperlicher oder geistiger Gebrechen und Erreichung des Anspruches auf volles Ruhegehalt. Als dienstliche Nothwendigkeit wird die Unbrauchbarkeit des Bediensteten für den ihm verliehenen Dienstposten, wenn durch eine Versetzung eine Abhilfe nicht getroffen werden kann, und die dauernde Entbehrlichkeit bei einer Veränderung in der Organisation der Behörden angesehen.

Zur genauen Durchführung dieser Bestimmungen ist den Bediensteten das Recht eingeräumt, gegen die Gründe ihrer Versetzung in den Ruhestand Vorstellung zu erheben.

Gleichwie die individuellen und politischen Rechte der Bediensteten (zu letzteren gehört insbesonders das Recht, Mandate für Vertretungskörper ohne Einholung einer dienstlichen Genehmigung anzunehmen) in vollem Umfange gewahrt erscheinen, ist auch in den Bestimmungen über die dienstlichen Pflichten des Personals von allen nicht durch die Natur des Dienstverhältnisses und die Aufrechthaltung der Disziplin nothwendig bedingten Beschränkungen Umgang genommen. Demgemäss ist den Bediensteten unverwehrt, innerhalb der durch Gesetze und Verordnungen gezogenen Grenzen und unbeschadet ihrer Berufspflichten sich am öffentlichen Leben, ihrer politischen Ueberzeugung folgend, zu betheiligen, wie auch ihre Interessen individuell oder kollektiv zu vertreten, und ist ein Verbot nur in Bezug auf Agitationen, welche die Disziplin zu lockern geeignet sind, dann in Bezug auf direkt disziplinwidrige Akte, als Verhetzungen des Personals, Schmähungen der Vorgesetzten oder der vorgesetzten Behörden sowie bezüglich der Theilnahme an solchen Handlungen ausgesprochen.

Die gleichen Gesichtspunkte sind auch für das Benehmen ausser Dienst maassgebend, indem von jedem Bediensteten gefordert wird, dass er sich anständig und ehrenhaft benehme und sich von Bestrebungen fernhalte, die mit den durch den Eintritt in den Staatseisenbahndienst übernommenen Dienst- und Berufspflichten unvereinbar sind oder der im Eisenbahndienste unerlässlichen strengen Disziplin zuwiderlaufen.

Getreu dem festgehaltenen Grundsatze, die Garantien der Dienststellung zu verstärken und namentlich für eine streng objektive, gerechte Disziplinarrechtsprechung volle Gewähr zu bieten, ist in dem Abschnitte der Dienstordnung über die Dienstvergehen und Strafen eine den heutigen Anschauungen entsprechende Reform des Disziplinarrechtes durchgeführt. Dieselbe lässt sich im wesentlichen dahin zusammenfassen, dass in der Dienstordnung die Kriterien für jene Dienstvergehen, welche mit Disziplinarstrafen geahndet werden können, festgestellt wurden und das Disziplinarverfahren, soweit es seine Eigenart zulässt, nach dem Vorbilde des gerichtlichen Verfahrens ausgestaltet wurde.

Während die Mitglieder der bisherigen Disziplinarkommissionen ausschliesslich dem Stande der Beamten entnommen und vom Ministerium ernannt waren, die Disziplinarkommissionen nur berathende Stimme hatten und das unbeschränkte Entscheidungsrecht dem Staatsbahndirektor zustand, bestehen die nach der neuen Dienstordnung eingeführten Disziplinarausschüsse zur Hälfte aus Berufsgenossen des Beschuldigten, welche durch das Loos bestimmt werden. Diese Ausschüsse fällen auf Grund einer mündlichen Verhandlung, bei welcher der Verantwortung des Beschuldigten der weiteste Spielraum eingeräumt und im Bedarfsfalle die Beigabe eines Berufskollegen als Vertreter von amtswegen vorgesehen ist, selbständig das Erkenntniss. Dasselbe kann vom Staatsbahndirektor nur bestätigt oder im Strafausmaasse gemildert, nicht aber verschärft werden. Wenn daher der Direktor das Erkenntniss des Ausschusses in der Schuldfrage für verfehlt oder im Strafausmaasse für zu mild erachtet, so kann derselbe nur die Bestätigung versagen, in welchem Falle die Strafsache vor dem beim Eisenbahnministerium bestellten Disziplinarhof neuerlich zur Verhandlung kommt. Dieser aus einem Sektionschef als Vorsitzenden und aus Oberbeamten als Mitgliedern bestehende Disziplinarhof entscheidet zugleich in zweiter Instanz über Berufungen, welche der Beschuldigte gegen ein bestätigtes Disziplinarerkenntniss ergreift.

Als eine weitere wesentliche Neuerung ist anzusehen, dass den unmittelbaren Dienstvorständen das bisherige Recht der Suspendirung entzogen und nur die Befugniss belassen wurde, den Untergebenen unter gewissen Umständen die Ausübung der Dienstverrichtungen, jedoch ohne die nach den bisherigen Bestimmungen eingetretene Zurückbehaltung eines Theils der Bezüge, zu untersagen.

Aus der vorstehenden kurzen Darstellung der wesentlichen von den früheren abweichenden Bestimmungen der neuen Dienstordnung geht hervor, dass dieselbe von dem Geiste der Humanität und warmer Fürsorge für das Personal getragen ist.

Zur Splügenbahnfrage.

(Korrespondenz aus der Schweiz.)

Wie den Lesern dieser Zeitung s. Zt. mitgetheilt wurde, brachte die Münchener „Allgemeine Zeitung“ in ihrer Nummer vom 14. November v. J. einen längeren Artikel über das Projekt einer Splügenbahn, in welchem u. a. auch der Wunsch ausgedrückt wurde, es möchte die bayerische Regierung dieser Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit schenken und, wenn sie dies für erspriesslich erachte, bei den übrigen deutschen Regierungen die Initiative des Reichs zur Einsetzung einer internationalen Splügenkonferenz anstreben. Diese Anregung wurde im Finanzausschuss des bayerischen Landtages vom Abgeordneten Wagner weiter verfolgt, indem er an die Regierung die Frage richtete, wie sie sich zu der Angelegenheit, und speziell zu der Initiative der Anbahnung einer internationalen Splügenkonferenz stelle.

Der Minister von Crailsheim erwiderte, dass das Splügenprojekt durch die Gotthardbahn an Bedeutung verloren habe, und dass er nicht glaube, dass das Reich Mittel haben werde, den Bau der Splügenbahn zu unterstützen.

Diese Erledigung der Frage gab der „Neuen Zürcher Zeitung“ Anlass zu einer sachlichen Entgegnung, der folgendes zu entnehmen ist:

Es sei zu begreifen, dass die bayerische Regierung der Interpellation Wagner gegenüber in dem heutigen Stadium der Angelegenheit grösste Zurückhaltung beobachtete, anderseits dürfte aber doch die Aeusserung derselben nicht das letzte Wort in der Splügenfrage sein. Das Interesse, welches Deutschland am Splügenprojekt habe, sei zu gewichtig, als dass die verbündeten Regierungen die Realisirung der Bahn durch Verweigerung jedweder Subvention erschweren oder gar verunmöglichen werden. Der heute eingenommene Standpunkt, mit der Gotthardbahn seien die deutschen Bedürfnisse in Bezug auf den Verkehr mit Italien befriedigt, werde denn auch wohl kaum haltbar sein angesichts der Wegabkürzungen, welche die Splügenbahn für das centrale und östliche Deutschland im Gefolge haben werde. Es seien nach dieser Richtung einige Berechnungen angestellt worden, die zu folgendem Resultat führten:

Nach und von:	Mailand und Hinterland (Genua)		
	via Gotthardbahn	via Splügenbahn	Abkürzung
	virtuelle Distanzen in Kilometern		
I. Oestliche Linie:			
Lindau	468	356	112
Augsburg	638	526	112
München	666	554	112
Landshut	737	625	112
Eisenstein und weiter	871	759	112
II. Mittlere Linie:			
Friedrichshafen	457	363	94
Ulm	561	467	94
Würzburg	782	688	94
Erfurt	983	889	94
Leipzig	1 087	993	94
Berlin und weiter	1 239	1 145	94
III. Westliche Linie:			
Konstanz	450	378	72
Karlsruhe	635	619	16
Mannheim	697	680	17
Mainz	767	750	17
Coblenz	838	827	11
Köln	930	919	11
Düsseldorf	968	957	11
Wesel und weiter	1 024	1 013	11

Wer nun diese Distanztabelle — so wird weiter ausgeführt — aufmerksam durchgehe, werde die früher ausgesprochene Ansicht, es habe die Splügenbahn für Deutschland auch neben der Gotthardbahn noch eine hervorragende Bedeutung, bestätigt finden. Es brauche nicht des langen und breiten ausgeführt zu werden, worin die Vortheile solcher erheblichen Wegabkürzungen bestehen; sie liegen auf der Hand. Und speziell das Königreich Bayern habe ein ganz eminentes Interesse an der Splügenbahn. Der Brenner liege für dasselbe zu östlich, der Gotthard zu westlich, die Splügenbahn dagegen würde die Aufgabe voll und ganz erfüllen, welche Bayern an eine Eisenbahnverbindung mit Italien stellen müsse. Diese bestehe eben in der Herstellung des kürzesten Schienenweges auf der längsten bayerischen Strecke. Die Abkürzung, welche die Splügenbahn für Bayern und weiterhin gegenüber dem Gotthard aufweisen werde, könne mit durchschnittlich 100 km bemessen werden. Um so viel würden sich die Produktions- und Absatzgebiete näher gebracht werden. Zahlenmässig ausgedrückt, betrügen ungefähr:

die Abkürzung der Eisenbahnfahrt zwei bis drei Stunden, die Ermässigung der Fahrtaxen: Einfache Fahrt: I. Klasse 10 Frcs., II. Klasse 7 Frcs. und III. Klasse 5 Frcs. Retourfahrt: I. Klasse 16 Frcs., II. Klasse 10 Frcs. und III. Klasse 7 Frcs. rund, die Ermässigung der Güterfrachten bei einem durchschnittlichen Einheitssatz von 5 Cts. pro Tonne und Kilometer: 50 Frcs. pro Wagenladung von 10 000 kg.

Neben diesen direkten wirthschaftlichen Vortheilen würden aber für den bayerischen Staat, als Besitzer der Eisenbahnen, noch andere wesentliche Vortheile resultiren. Durch die Splügenbahn müsste nämlich die lange bayerische Linie bis Lindau einen erheblichen Verkehrszuwachs erhalten, der ihr um so mehr zu statten käme, als sie seit Eröffnung der Arlbergbahn in der Frequenz bedeutend eingebüsst habe. Dieser Zuwachs würde sich nicht nur aus dem Verkehr des eigenen Landes ergeben, sondern hauptsächlich auch aus dem Transit, aus dem Verkehr nach und von den nördlich von Bayern gelegenen Ländern Sachsen und Preussen. Die Richtigkeit dieser Anschauung gehe wiederum zur Evidenz aus der früher aufgeführten Distanztabelle hervor.

Man sehe also — fährt die „Neue Zürcher Zeitung“ weiter fort —, die im Finanzausschuss der bayerischen Abgeordnetenkammer aufgestellte Forderung, betreffend die Ergreifung der Initiative zur Einsetzung einer internationalen Splügenkonferenz durch das Deutsche Reich, entbehre durchaus nicht der inneren Begründung. Denn neben Italien sei es nicht die Schweiz, sondern Deutschland und vorab Bayern und Württemberg — auf letzteres finden die vorstehend für Bayern gemachten Bemerkungen analoge Anwendung —, welche am Splügenprojekt das hauptsächlichste Interesse haben. Wie winzig klein sei verhältnissmässig das an der Splügenbahn interessirte schweizerische Gebiet gegenüber den in Frage kommenden Gebieten Deutschlands und Italiens! Man vergleiche beispielsweise nur einmal das zwischen der östlichen Demarkationslinie: Lindau-München-Landshut-Eisenstein einerseits und der westlichen: Konstanz - Karlsruhe - Mannheim - Mainz-Coblenz-Köln-Wesel andererseits gelegene deutsche Gebiet. Umfasse es ja doch ausser Elsass-Lothringen und jenen östlichen Theilen des Reiches, die zur Brennerzone und zur Zone der Route via Pontebba gehören, ganz Deutschland. Damit wolle sie (die „Neue Zürcher Zeitung“) nun aber keineswegs etwa sagen, die Schweiz könne die Hände in den Schooss legen und zuwarten, bis Deutschland und Italien ihr die Splügenbahn bauen. Nein! Was sie sagen wolle sei, dass es angesichts der geschilderten Verhältnisse nicht billig wäre, wenn es der Sorge der Schweiz und Italiens überlassen bliebe, die nöthigen Subventionen allein aufzubringen, in der Annahme die Bahn werde doch gebaut. Sie zweifle keinen Augenblick daran, dass die schweizerischen Interessenten zu namhaften Opfern bereit sein werden, sofern auch die betheiligten Kreise des Auslandes das ihrige zum Gelingen des Werkes beitragen.

Diesen Ausführungen kann beigefügt werden, dass die Abkürzungen, welche die Splügenbahn im Verkehr Bayern-Italien gegenüber dem Gotthard bringen wird, fast durchwegs grösser sind, als jene, die der letztere gegenüber dem Brenner aufweist. Die nachstehenden Distanzvergleichungen geben hierüber Aufschluss; sie lassen überdies erkennen, dass dieses Verhältniss nicht allein für Bayern, sondern noch für weitere ausgedehnte Gebiete im Centrum und Osten des Reiches platzgreifen wird, nämlich:

Mailand und Hinterland	Augsburg	München	Regensburg	Nürnberg	Hof und weiter	Lichtenfels und weiter
	Kilometer					
I. via Brenner	717	659	774	854	953	948
II. via Gotthard . . .	638	666	761	761	927	855
Abkürzung	79	—	13	93	26	93
III. via Splügen	526	554	666	667	833	761
Abkürzungen gegenüber dem Gotthard	112	112	95	94	94	94

Hiernach wird kaum zu leugnen sein, dass die Splügenbahn für Deutschland und vorab für Bayern auch heute noch ein erhebliches Interesse bietet, und dass diese Länder im Verein mit Italien es zunächst zu bedauern hätten, wenn das Projekt scheitern würde. In der Schweiz, zumal in der Central- und Westschweiz, wird man nach Durchführung der Verstaatlichung mit gemischten Gefühlen an den Bau der Splügenbahn denken, weil sie, wie aus den von der „Neuen Zürcher Zeitung“ gemachten Distanzangaben mit aller Deutlichkeit hervorgeht, die staatliche Gotthardbahn stark beeinflussen müsste und dabei noch zu berücksichtigen ist, dass im Westen der Schweiz ein weiterer Alpendurchstich, der Simplondurchstich, zur Ausführung kommt, der, sobald er eine centrale Zufahrtslinie durch die Berner Alpen erhält — und daran ist nach Lage der Verhältnisse nicht zu zweifeln — ebenfalls erheblich in das Gebiet der Gotthardbahn übergreifen wird. Gleichwohl ist an der Mitwirkung der Schweiz am Zustandekommen des Splügenprojektes nicht zu zweifeln; die Garantien hierfür sind in dem vom Volk sanktionirten Rückkaufsgesetz enthalten.

Dass in Deutschland der Werth der Splügenbahn für das Reich s. Z. nicht verkannt wurde, beweist ein Wort Bismarck's, das er, als es sich um die Entscheidung zwischen Gotthard und Splügen handelte, in den Kammern aussprach. Er erklärte nämlich, der Splügen sei ihm so lieb wie der Gotthard und er hoffe und sei auch überzeugt, dass derselbe später ebenfalls zur Ausführung gelangen werde.

In letzter Zeit ist, wohl mit Rücksicht auf die durch die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen und speziell der Gotthardbahn geschaffene veränderte Situation, das Lukmanierprojekt wieder aufgetaucht, indem der Staatsrath des Kantons Tessin seinen Präsidenten beauftragte, unter Beiziehung des Präsidenten des Initiativkomitees der Lukmanierbahn, mit den Regierungen von Graubünden und St. Gallen und eventuell mit den vereinigten Schweizerbahnen über den Gegenstand zu verhandeln.

Die Lukmanierbahn würde von Chur über Dissentis nach Biasca führen und hier an die Gotthardbahn anschliessen. Technisch und finanziell günstiger als die Splügenbahn, würde sie dagegen in kommerzieller Beziehung dieser letzteren nachstehen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai 1898 wird der an der Nebenbahnstrecke Meseritz-Landsberg a. W. zwischen den Stationen Schwerin a. W. und Trebisch in Kilometerstation 123,7 + 78 neu errichtete Haltepunkt Krebse für den Personenverkehr eröffnet. Die Entfernung beträgt bis Schwerin a. W. 4,56 km, bis Trebisch 3,34 km (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen in Nr. 30 d. Ztg., Inser.-Nr. 963).

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Hagen-Dortmund-Süd zwischen den Stationen Herdecke-Nord und Löttringhausen gelegene Haltepunkt Wittbräncke für den Sonntags-Personenverkehr eröffnet.

Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Herdecke-Nord beträgt 2,2 km und von der Station Löttringhausen 4,3 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnstrecke Strassburg-Colmar gelegene Haltestelle Ostheim, welche bisher neben dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehre nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehre diente, wird am 1. Mai d. J. für den vollen Güterverkehr eröffnet werden und von diesem Zeitpunkte ab die Benennung Ostheim-Beblenheim führen.

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtete Station Falkenrott wird am 1. Mai d. J. mit Eröffnung der Strecke Delmenhorst-Falkenrott für den gesammten Verkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen.

Aenderung von Stationsnamen bezw. Bezeichnung von Stationen. Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Zur Vermeidung von Verwechselungen ist der an der Strecke Delmenhorst-Falkenrott gelegenen Station Holzhausen die Bezeichnung Holzhausen b. Vechta gegeben worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die Schreibart der an der Linie Dombovár-Fiume gelegenen Station Báté ist in Baté abgeändert worden; ferner wird der Name der an der Linie Miskolcz-Fülek zwischen den Stationen Feled und Balogfalva gelegenen Haltestelle Várgede mit dem 1. Mai d. J. in Várgede-fürdö abgeändert werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1141 vom 14. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses bestellt haben, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt vom 14. bis 21. April d. J.).

Nr. 1152 vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1170 vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1241 vom 16. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung des Uebereinkommens über die Aussetzung von Preisen (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1251 vom 15. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Theilnahme der Schneebergbahn an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 1252 vom 15. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Zurechnung der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 19. April d. J.).

Nr. 1253 vom 15. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1268 vom 15. April d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Entwurf des I. Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 1269 vom 15. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf des I. Nachtrages zu dem Verzeichnisse der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 18. April d. J.).

Nr. 136Z vom 12. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar—März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 14. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im I. Vierteljahr 1898 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat März d. J. ergibt für 69 Bahnen, die schon im März 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 162,29 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	%
für alle Bahnen im März d. J.					
aus dem Personenverkehre	29 355 866	+ 1 929 489	728	+ 36	+ 5,20
aus dem Güterverkehre	86 117 607	+ 3 160 074	2 099	+ 44	+ 2,14
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1897 bis Ende März 1898					
aus dem Personenverkehre	357 982 180	+ 21 599 829	10 491	+ 435	+ 4,33
aus dem Güterverkehre	867 259 844	+ 39 788 935	24 949	+ 647	+ 2,66
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1898					
aus dem Personenverkehre	12 133 196	+ 809 848	2 034	+ 114	+ 5,94
aus dem Güterverkehre	31 327 728	+ 717 066	5 173	+ 63	+ 1,23

Eröffnet wurde im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Stettin am 15. v. Mts. die Strecke Stettin-Züllchow (10,80 km) mit den Abzweigungen Zabelsdorf-Grabow (1,49 km) und Züllchow-Vulkan-Bredow (1,27 km).

— Nach der Betriebs- und Bahnordnung ist das Innere der zur Beförderung von Personen benutzten **Wagen in einem Tunnel** angemessen zu **erleuchten**, wenn zu dessen Durchfahrt mehr als zwei Minuten gebraucht werden. Diese Vorschrift hat sich für D-Züge nicht als ausreichend erwiesen, um Unzuträglichkeiten zu verhüten. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb in einem Erlass an die Eisenbahndirektionen angeordnet, dass die Personenwagen der D-Züge bei der Durchfahrt durch Tunnel, sobald dadurch eine vollständige Verfinsterung in den Wagen eintritt, erleuchtet werden sollen.

— Ein weiteres charakteristisches Beispiel für die — Zuverlässigkeit, mit welcher oftmals über Eisenbahnverhältnisse geurtheilt wird, bietet folgendes Vorkommniss im preussischen Abgeordnetenhause. Dort hatte bei der dritten Lesung des Eisenbahnetats der Abg. Nadbyl über die **Fahrpreise zwischen Berlin und Breslau** folgende Bemerkungen gemacht:

„Es gibt Strecken auf den preussischen Bahnen, welche von den Reisenden gar nicht befahren werden, weil sie weiter sind als die, welche man zur Erreichung seines Zieles nöthig hat, und für welche man doch das ganze Fahrgeld bezahlen muss. Ich will den Herrn Minister erinnern an die Strecke Berlin-Breslau. Wenn man von Berlin nach Breslau fährt, so führt die eine, kurze, Strecke über Sagan und die andere, lange, Strecke über Kohlfurt. Die brauchbarsten Züge, mit denen man von Berlin nach Breslau und umgekehrt fährt, sind natürlich die über Sagan. Dabei muss jeder, der diese Strecke befährt, die weite Strecke über Kohlfurt bezahlen. Den Grund dafür habe ich bisher noch nicht verstanden. Sonst bezahlt man für die Strecke, die man befährt, und nur wenn man eine weitere Strecke fahren will, muss man mehr bezahlen. Aber die Staatsbahnverwaltung verlangt noch von dem, der dies nicht will, die Bezahlung der längeren Strecke. Wollte jemand die kürzere Strecke fahren und nur sie bezahlen, so müsste er sie in drei Theile theilen und zunächst von Breslau nach Liegnitz ein Billet nehmen, dann von Liegnitz nach Sommerfeld und schliesslich von Sommerfeld nach Berlin. Ich halte das für durchaus ungehörig. Der Mehrbetrag stellt sich in der III. Klasse auf etwa 2 ℳ, in der II. Klasse auf etwa 4 ℳ und

in der I. Klasse auf etwa 6 ℳ, welchen der Passagier zu zahlen hat, obgleich er die kürzere Strecke fährt."

Die Bemerkungen sind — wie die „Berl. P. N." jetzt feststellen — gegenstandslos, weil die Annahme, auf die sie sich gründen, dass nämlich die Fahrpreise zwischen Berlin und Breslau nach der längsten Entfernung dieser Städte, über Kohlfurt, berechnet seien, thatsächlich nicht zutrifft. Die tarifmässige Entfernung zwischen Berlin (Stadtbahn) und Breslau beträgt:

über Kohlfurt	363,9 km
„ Sagan-Liegnitz .	334 „
„ Reppen-Glogau .	328 „

Die Fahrpreise sind nur für einfache Karten gültig für Personenzüge und für Rückfahrkarten nach der kürzesten Entfernung über Reppen-Glogau, für Schnellzüge über die 6 km längere Strecke Sagan-Liegnitz berechnet, weil Schnellzüge über Reppen-Glogau nicht fahren. Fahrkarten zwischen Berlin und Breslau, die nach der Entfernung Berlin-Kohlfurt-Breslau berechnet wären, gibt es überhaupt nicht. Wer auf dieser längeren Strecke fährt, hat nur den Preis für die kürzere Strecke zu zahlen.

Hätte sich Herr Nadbyl — was zweifellos mit keinen Schwierigkeiten verbunden war — über diese Verhältnisse vor seiner Rede informirt, so wäre das entschieden richtiger gewesen.

— Unter den in der Vorlage, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes usw., vorgeschlagenen neuen Bahnlinien beansprucht die **Linie Treuenbritzen-Nauen** nicht allein wegen des Kostenbetrages von mehr als 11 500 000 ℳ, sondern auch deshalb besonderes Interesse, weil sie den ersten Schritt auf einem neuen, für die Leistungsfähigkeit des Staatsbahnnetzes bedeutungsvollen Wege bildet. In den „Berl. Pol. N." wird dazu geschrieben:

„Der Hauptzweck dieser Bahn ist nicht, wie bei den sonstigen, in dem letzten Jahrzehnt gebauten Bahnen regelmässig, die Erschliessung des von ihr durchschnittenen Geländes, obwohl ihr Verkehrsgebiet etwa 700 qkm mit insgesammt 32 000 Einwohnern umfasst, sie soll vielmehr in erster Linie zur Entlastung der von Südwesten, Westen und Nordwesten nach Berlin mündenden Bahnen und vor allem der grossen Rangirstationen dieser Bahnen dienen. Diese Stationen und die zwischen ihnen liegenden Strecken sind durch den rasch angewachsenen Verkehr bereits jetzt bis nahe an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet. Wird nicht auf baldige Abhilfe Bedacht genommen, so droht die Aufrechterhaltung eines geregelten Betriebes gefährdet zu werden.

Bei der Wahl der Mittel zur Entlastung jener Bahnanlagen musste die dem Bedarf entsprechende Erweiterung derselben wegen der ungewöhnlich hohen Kosten von vornherein aus der Betrachtung ausscheiden. Man war daher von selbst auf die Herstellung einer Bahn hingewiesen, welche in so naher Entfernung von Berlin die betreffenden Bahnlinien verbindet, dass die Umleitung der durchgehenden Güterzüge und der Austausch von Betriebsmitteln zwischen den einzelnen Strecken ohne Berührung des engeren Bahnnetzes von Berlin ermöglicht wird. Es handelt sich also, wie ein Blick lehrt, um die Herstellung eines ersten Theiles einer weiteren Ringbahn um Berlin, dem andere Theile folgen werden, sobald das Entlastungsbedürfniss der im Osten und Norden Berlins belegenen grossen Rangirstationen und -Strecken sich so stark geltend macht, wie jetzt schon im Westen und Südwesten von Berlin. Bei der Bedeutung, welche der Austausch der Betriebsmittel unter den Zweckbestimmungen der Entlastungsbahn beansprucht, musste für die Wahl der Linie die Rücksicht auf eine möglichst geringe Entfernung von Berlin entscheidend sein. Unter diesem Gesichtspunkte verdient die Linie Treuenbrietzen-Nauen entschieden den Vorzug vor der gleichfalls zur Erörterung gestellten Linie Treuenbrietzen-Rathenow-Neustadt an der Dosse.

Die Verbesserung der Eisenbahnverbindung der Wildparkstation ist sicher eine erwünschte Folge der Wahl der Linie, für diese aber war die grössere Zweckmässigkeit derselben vom Standpunkte des Betriebes der gesammten zu entlastenden Bahnanlagen bestimmend. Es ist erklärlich, dass diejenigen Landestheile, welche das Verkehrsgebiet einer in grösserer Entfernung von Berlin zu erbauenden Ringbahn bilden, die Wahl der anderen Linie vorgezogen haben würden und das Bahnprojekt Treuenbrietzen-Nauen nicht eben mit günstigen Augen betrachten. Allein sie werden sich in Bezug auf die Nichterfüllung ihrer Wünsche sagen müssen, dass diese den allgemeinen Betriebsinteressen, welche entscheidend für Treuenbrietzen-Nauen ins Gewicht fallen, nachzustehen haben. Auch ist ja durch die Wahl der Linie Treuenbrieten-Nauen deren spätere Berücksichtigung keineswegs ausgeschlossen. Als ein weiterer unter dem Gesichtspunkte der Betriebssicherheit nicht zu unterschätzender Vortheil der letzteren darf schliesslich die dadurch verursachte Entlastung der jetzt schon übermässig belasteten Strecke Jüterbog-Berlin, auf welcher 23 Schnellzüge und zahlreiche Personenzüge verkehren, von dem nicht für Berlin bestimmten, durchgehenden Güterverkehr angesehen werden."

— Gelegentlich der Verhandlung des preussischen Abgeordnetenhauses über die Interpellation der Abgg. Szmula und Genossen, betreffend den **Mangel an ständigen Dienstboten und landwirthschaftlichen Arbeitern** in den östlichen Provinzen Preussens, regte der Abg. Gamp an, dass statt der Gefängnissstrafen Strafarbeit eingeführt werden möchte und dass in erster Linie den Staatsbetrieben die Beschäftigung der Gefangenen zu überlassen sei. Insbesondere soll die Eisenbahnverwaltung die Bahnunterhaltung durch Gefangene vornehmen lassen und die jetzt dabei beschäftigten Arbeiter der Landwirthschaft überlassen; das erscheine — wie Herr Gamp sagte — auch deshalb erwünscht, „weil die Bummelei der bei der Bahnunterhaltung thätigen Arbeiter kein schönes Beispiel für die landwirthschaftlichen Arbeiter sei."

Ob eine Verwendung von Strafgefangenen beim Bahnunterhaltungsdienste ganz unbedenklich sei, erscheint denn doch etwas zweifelhaft. Jedenfalls wäre aber nicht anzunehmen, dass derartige Zwangsarbeiter die jetzigen freien Arbeiter an Fleiss und Leistungsfähigkeit übertreffen würden. Von einer „Bummelei" der bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Arbeiter im allgemeinen kann ernstlich wohl nicht gesprochen werden; Ausnahmen werden vorkommen, wenn es im einzelnen Falle an der erforderlichen Leitung und Aufsicht fehlt. Das wird aber in der Landwirthschaft genau so sein.

—Der Betriebsüberschuss der **ostpreussischen Südbahn** ist im Berichtsjahre 1897 von 2 665 796 ℳ des Vorjahres auf 2 449 769 Mark gesunken. Das Herabgehen des Betriebsüberschusses um 216 027 ℳ hat seinen Grund in einem Frachtausfall in den russischen Verbandsverkehren von 403 179 ℳ. Zunächst war es die Nichterneuerung der Flusstarife des Dnjestr und Dnjepr für Getreide nach Königsberg im Frühjahre 1897, welche die russischen Getreidezufuhren wesentlich beschränkte. Seit dem Herbst aber leidet der Verkehr der ostpreussischen Südbahn unter dem schlechten Ausfall der russischen Getreideernte. Nur das Gebiet der sibirischen Bahn und einzelne Theile des Wolgagebietes haben in diesem Jahre eine reiche Ernte erzielt. Die weite Entfernung dieser Gebiete, namentlich des sibirischen Gebietes, erschweren aber für Königsberg rege Handelsbeziehungen dorthin, auch hat der grosse diesjährige Bedarf Oesterreich-Ungarns und des Mittelmeergebietes einen grossen Theil der russischen Getreideausfuhr abgelenkt. Die gleichzeitige starke Entwickelung des provinziellen Güterverkehrs, welche sich in den Mehreinnahmen des Lokalverkehrs von 105 955 ℳ und der inländischen Verbandsverkehre von 94 264 ℳ ausspricht, konnte den russischen Verkehrsverlust nur theilweise ausgleichen. Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr beläuft sich auf 3 306 721 ℳ (gegen 3 509 381 ℳ in 1896). Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 1 141 886 (1 059 212) ℳ ergeben. Die gesammte Einnahme aus allen Verkehrszweigen einschliesslich Uebertrag aus 1896 beträgt 4 858 538 ℳ in 1897. Von dem Rohgewinn werden dem Reservefonds I 49 900 ℳ, dem ausserordentlichen Reservefonds 12 379 ℳ und dem Erneuerungsfonds 325 493 ℳ überwiesen. Aus dem verfügbaren Rest erhalten die Stammprioritätsaktien eine Dividende von 5 %, die Stammaktien eine solche von 2 %.

— Die **neue Kleinbahn** im östlichen **Riesengebirge**, die der Minister genehmigt hat und mit deren Vermessungsarbeiten bereits begonnen worden ist, geht in einer Länge von etwa 32 km vom Staatsbahnhof in Warmbrunn über Warmbrunn-Giersdorf-Kynwasser-Saalberg-Hain-Baberhäuser-Brückenberg (Kirche Wang)-Schlingelbaude-Riesenbaude auf die Schneekoppe. Nach Vollendung dieser Bahn wird der Gebirgskamm von Warmbrunn aus in etwa 2½ Stunden erreicht werden können. Von Werth für den westlichen Theil des Riesengebirges wird die neue Staatsbahnlinie Petersdorf-Schreiberhau-Landesgrenze sein, deren Ausführung ebenfalls bevorsteht.

— Die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** hat nach eingeholter Genehmigung ihres vorgesetzten Staatsministdriums zu Anfang dieses Monats an zwei bayerische Etablissements die Anfertigung und **Lieferung 48 verschiedenartiger Lokomotiven** vergeben und zwar von:

a) 10 Stück ²/₄ gekuppelten Schnellzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern der Klasse B XI, Verbundsystem,
b) 12 Stück ³/₅ gekuppelten Viercylinderverbundschnellzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern der Klasse C V,
c) 6 Stück ³/₄ gekuppelten Güterzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern der Klasse C VI, Verbundsystem,
d) 20 Stück ⁴/₅ gekuppelten Güterzuglokomotiven mit vierachsigen Tendern der Klasse E l, Zwillingssystem.

Von den 10 unter a) genannten Lokomotiven sind in den Monaten März und April 1899 je 5 Stück, von den 12 unter b) aufgeführten Lokomotiven 2 Stück im Monat Mai 1899 und je 5 Stück in den Monaten November und Dezember 1899, von den 6 unter c) genannten Lokomotiven in den Monaten Januar und Februar 1899 je 3 Stück, von den 20 unter d) genannten Lokomotiven in den 6 Monaten März bis August 1899 je 3 und im Monat September 1899 die noch restlichen 2 Stück abzuliefern.

Der Gesammtkostenaufwand für sämmtliche 48 in Lieferung vergebene Lokomotiven wird sich auf 3 371 800 ℳ. belaufen.

— Der für das Jahr 1897 erstattete Geschäftsbericht der **Lokalbahnaktiengesellschaft in München** bezeichnet die erzielten Resultate als befriedigend. Die Ergebnisse wären noch besser gewesen, wenn nicht die Personenfrequenz durch die Witterung sehr ungünstig beeinflusst gewesen wäre. Im allgemeinen ist fast auf sämmtlichen Gesellschaftslinien eine Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen zu verzeichnen gewesen. Die Roheinnahme betrug 2 846 003 ℳ. (2 588 108 ℳ. im Vorjahre), der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 1 835 916 (1 675 239) ℳ., der Reingewinn wird mit 486 678 (346 819) ℳ. ausgewiesen. Hiervon erhalten die Aktionäre 4,5 (4,25) % Dividende = 450 000 ℳ.; die Tantiemen erfordern 12 824 ℳ., so dass zu einem Vortrage 23 854 ℳ. verbleiben. In der Bilanz sind unter den Aktiven angeführt: Bahnanlage der gesellschaftlichen deutschen Linien 12 618 918 ℳ., Vorlagen für Bau und Projektirungen 2 275 360 ℳ., Betriebsmittel 2 257 032 ℳ., Effekten (Selbstkostenpreis der im Besitz der Gesellschaft befindlichen Prioritäts- und Stammaktien ihrer ausländischen Bahnen) 26 985 959 ℳ. Demgegenüber stehen das Aktienkapital mit 10 000 000 ℳ., Reservefonds 1 000 000 ℳ., Schuldverschreibungen 30 000 000 ℳ., Kreditoren 3 485 468 ℳ. Der Bericht ist sehr umfangreich und übersichtlich gehalten und gibt über alle die einzelnen Bahnanlagen betreffenden Angelegenheiten die entsprechenden Aufschlüsse.

— In ihrem Bericht über die **Petitionen nach Erbauung neuer Eisenbahnen**, Errichtung von Haltestellen usw. führte die Deputation der I. Kammer des Königreichs **Sachsen** aus, dass die weitere Entwickelung des Eisenbahnnetzes maassvoll und in ruhiger, stetiger Weise gefördert werden muss. Auch wenn die sämmtlichen grossen Bahnhofsumbauten in Dresden, Chemnitz und Leipzig vollendet sein werden, dürfte auf ein wesentlich rascheres Tempo im Eisenbahnbau nicht zu rechnen sein. Je mehr Eisenbahnen gebaut werden, um so höher scheint die Fluth der Petitionen zu steigen. In Uebereinstimmung mit der II. Kammer hielt es auch die Deputation der I. Kammer Sachsens für geboten, ungerechtfertigte Wünsche mit Entschiedenheit zurückzudrängen.

— Aus den gewerbestatistischen Aufnahmen geht hervor, dass im Deutschen Reich die **Zahl der in Industrie, Handel und Gewerbe beschäftigten Arbeiter** sich in der Zeit von 1882 bis 1895 von 4 200 000 auf über 6 800 000 Köpfe vermehrt hat. Nur zum kleinsten Theil erfolgte diese Vermehrung der gewerblichen Arbeiter durch Geburten, zum grössten Theil durch Wanderung von den ländlichen in die industriellen Gegenden und durch Zuzug vom Lande in die Stadt. Man nimmt an, dass mindestens die Hälfte jenes Zuwachses an industriellen Arbeitern, also etwa 1⅓ Millionen Köpfe, aus der landwirthschaftlichen Bevölkerung hervorgegangen sind. So würde sich der Mangel an Arbeitskräften erklären, über den die Landwirthschaft immer lauter klagt. Diese Verschiebung der Bevölkerung hat natürlich ihre bedenklichen Seiten. Ob es indess gelingen wird, im Wege der sozialpolitischen Gesetzgebung, zunächst einen Stillstand und sodann gesunde Rückbildungen hervorzurufen, ist sehr fraglich, wenn man sich nicht zu dem zweifellos höchst bedenklichen Schritt entschliessen will, die Freizügigkeit selbst aufzuheben oder zu beschränken. Dass auf manchen Seiten grosse Geneigtheit hierzu besteht, ist durch die jüngsten Verhandlungen des preussischen Abgeordnetenhauses über den Mangel landwirthschaftlicher Arbeiter im Osten bewiesen worden. Trotzdem wird man davon ausgehen können, dass weder die Regierung noch auch die Volksvertretung für ein derartiges Vorgehen, welches mit der ganzen Entwickelung unserer Wirthschafts- und Verkehrsverhältnisse im direktesten Widerspruch stehen würde, zu haben sein wird.

Oesterreich-Ungarn.

— **Wiederherstellung der Bahnstrecke Aussee-Obertraun (Koppenthalbahn).** Der österreichische Eisenbahnminister besichtigte dieser Tage die im Baue befindliche neue Bahnstrecke Aussee-Obertraun Diese Linie musste bekanntlich infolge der Hochwasserkatastrophe des Vorjahres vollständig umgebaut werden, und entschloss man sich die Trasse, um ihrer Gefährdung für die Zukunft vorzubeugen, entsprechend höher zu legen.

— **Schonung des Reisegepäcks.** In der letzten Sitzung des österreichischen Staatseisenbahnraths wurde über häufig vorkommende Fälle von schonungsloser Behandlung des Reisegepäcks Beschwerde geführt, wodurch dieses bei der Ein- und Ausladung, insbesondere aber bei der Umladung in den Abzweigstationen, vielfach Beschädigungen ausgesetzt ist. Angesichts der bevorstehenden Reisesaison wurden nun die Bahnverwaltungen vom Eisenbahnministerium aufgefordert, der Gepäckbehandlung ein besonderes Augenmerk zuzuwenden und Verfügungen zu treffen, damit derartige Anstände thunlichst vermieden werden. Bei festgestellten Beschädigungen von Gepäckstücken, welche sich auf ein Verschulden der Bahnorgane zurückführen lassen, sollen letztere zur Verantwortung gezogen werden.

— Der Gemeinderath von Czernowitz und die dortige Handelskammer haben an den österreichischen Eisenbahnminister eine Eingabe gerichtet, in welcher es als dringende Nothwendigkeit bezeichnet wird, **eine neue Staatsbahndirektion in Czernowitz** zu errichten, da es für die Dauer nicht angehe, das gesammte Bukowinaer Eisenbahnnetz von 540 km, also den wesentlichsten Theil der Verkehrsmittel eines ganzen Kronlandes, einer Direktion zu unterstellen, die in einer galizischen Provinzstadt ihren Sitz hat.

— Der dem Abgeordnetenhause unterbreitete Staatsvoranschlag für das Jahr 1898 ist in Ansehung der **Südbahn** in der Richtung von Interesse, dass derselbe die auf Grund des Schiedsgerichtsspruches für das Jahr 1897 entfallende, an den Staat zu leistende **Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest,** welchen die Gesellschaft dem Staate schuldete, mit etwa 700 000 fl. veranschlagt, während bekanntlich die für das Jahr 1896 geleistete Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest sich auf nur rund 550 000 fl. belaufen hatte. Es erklärt sich dies daraus, dass die jährlich zu leistende Abschlagszahlung von der Roheinnahme und nicht von der Reineinnahme bemessen wird, erstere aber im Jahre 1897 eine höhere war. Wie in den Erläuterungen zu dem Staatsvoranschlage des weiteren mitgetheilt wird, beziffert sich der Gesammtbetrag der bis zum Schlusse des ersten Semesters dieses Jahres, nach der vom Jahre 1880 bis einschliesslich 1896 gepflogenen Abrechnung, geleisteten Rückzahlung auf den Kaufschillingsrest auf rund 3 430 000 fl. Nach den mit dem ungarischen Finanzministerium getroffenen Vereinbarungen soll diese Summe nach dem Quotenschlüssel aufgetheilt werden, wonach auf die österreichische Reichshälfte der Betrag von rund 2 350 000 fl. entfällt.

— **Die Bilanz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Von den grossen Privatbahnen, welche in Wien ihren Sitz haben, erscheint auch in diesem Jahre wieder die Nordbahn als erste mit ihrem Rechnungsabschlusse. Dieselbe ist mit dem Jahre 1896 in jene Periode eingetreten, deren Ergebnisse für die im Jahre 1903 zu gewährende Einlösungsrente maassgebend sein werden. In diesem Lichte sind jetzt die Jahresbilanzen der Nordbahn von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der Aktionäre.

Der gesammte Reingewinn für das Jahr 1897 stellt sich mit Ausschluss des Gewinnvortrages vom Vorjahre im Betrage von 876 052 fl. und nach Abzug des 995 864 fl. betragenden Gewinnantheiles des Staates auf 10 453 279 fl., wovon 8 446 989 fl. auf das öffentliche Eisenbahnunternehmen mit Ausschluss der Lokalbahnen und 2 006 290 fl. auf die sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungszweige entfallen.

Der Verwaltungsrath wird der für den 1. Juni einzuberufenden Generalversammlung vorschlagen, die Gesammtdividende für das Jahr 1897 mit 143,75 fl. für die Aktie festzusetzen, so dass der am 1. Juli fällige Kupon mit 117,50 fl. für die Aktie honorirt und der Gewinnvortrag sich auf 618 339,88 fl. stellen würde.

Nach dem Rechnungsabschlusse stellt sich das Ergebniss der verschiedenen Unternehmungen wie folgt:

I. Hauptnetz. Die Einnahmen betrugen: a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7 058 099 fl., b) aus dem Güterverkehr 30 381 046 fl., c) aus verschiedenen Quellen 284 329 fl. Es bezifferten sich somit die gesammten Betriebseinnahmen auf 37 723 476 fl. (gegen 37 508 094 fl. im Jahre 1896). Diesen gegenüber beanspruchten a) die eigentlichen Betriebsausgaben 17 575 576 fl., b) die besonderen Auslagen (Steuern usw.) 4 613 865 fl., somit die Betriebsausgaben zusammen 22 189 441 (20 628 894) fl.; es verbleibt daher ein Betriebsüberschuss von 15 534 034 (16 879 200) fl. Nach Abzug des Erfordernisses für Verzinsung und Tilgung der Anlehen im Betrage von 6 091 181 (5 934 522) fl. stellt sich der Reingewinn auf 9 442 853 (10 944 677) fl. und nach Abzug des Antheils des Staates an demselben mit 995 864 (1 746 776) fl. der Reinertrag des Hauptbahnnetzes auf 8 446 989 (9 197 901) fl.

II. Sonstige gesellschaftliche Unternehmungen. Die Einnahmen aus denselben stellten sich wie folgt: a) Erträgniss aus dem Betriebe der Lokalbahnen 33 874 fl., b) aus dem Montanbesitz 1 180 412 fl., c) aus dem Privatbesitz 84 120 fl., d) aus dem allgemeinen Reservefonds 408 717 fl.,

e) Zinseneingänge 286 659 fl., f) Kursgewinn an Valuten 14 363 fl., g) verschiedene Einnahmen 6 974 fl., insgesammt 2 015 122 fl. Nach Abzug des Tantiemenantheils im Betrage von 8 831 fl. verbleiben als Reinertrag der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen 2 006 290 fl.

Das Gesammterträgniss sämmtlicher Unternehmungen der Gesellschaft beziffert sich somit, wie bereits eingangs erwähnt, auf 10 453 279 (11 137 241) fl.

Die Vergleichung mit dem Vorjahre ergibt, dass der Ertrag der Hauptbahn nur durch die Erhöhung der Ausgaben herabgemindert wurde. Die Betriebseinnahmen zeigen eine Steigerung um 215 382 fl., welche sich ausschliesslich im Personenverkehr ergab. Die Ausgaben haben die bedeutende Steigerung um 1 560 547 fl. erfahren; hiervon entfallen 925 005 fl. auf die eigentlichen Betriebsausgaben und 635 542 fl. auf die besonderen Ausgaben, vorwiegend die Steuern. In der letzteren Ziffer ist die Gebührenzahlung von etwa 447 000 fl., welche der Nordbahn durch die Entscheidung in dem bekannten Gebührenprozesse auferlegt wurde, enthalten. Der Betriebskoeffizient berechnet sich mit 46,6 %. Das Erforderniss für den Dienst der Anleihen stieg durch die im vorigen Jahre durchgeführte Emission von Titres der alten Investitionsanleihe. Das Erträgniss der Montanwerke hat eine Erhöhung erfahren. Auch die Lokalbahnen verzeichnen eine Steigerung des Erträgnisses und haben ebenso wie im Vorjahre das volle Erforderniss für die Verzinsung und Tilgung des investirten Kapitals aufgebracht.

— Am 26. v. Mts. fand in Salzburg die Generalversammlung der Aktionäre der **Gaisbergbahngesellschaft** statt. Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1897 32 362 Personen (gegen 28 088 im Vorjahre) befördert. Die Gesammteinnahmen betrugen 47 266,71 fl., die Gesammtausgaben 32 204,11 fl.; es ergab sich sohin ein Gewinn von 15 062,60 (14 456,01) fl. Die Inhaber der Prioritätsaktien erhalten 3 (4) % Dividende.

— **Lokalbahn Ungarisch-Hradisch-Bilowitz.** Wie aus Brünn gemeldet wird, gelangt diese 7,8 km lange Lokalbahn demnächst zum Bau, nachdem nunmehr sämmtliche Formalitäten für die Konzessionsertheilung erledigt sind. Als Konzessionärin fungirt die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt in Wien. Das Anlagekapital von 427 800 fl. soll durch Begebung von 4 % Prioritätsobligationen aufgebracht werden. Diese Lokalbahn wird, gemäss den Konzessionsbestimmungen, vorerst nur für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet; die Verfrachtung von Stückgütern und die etwaige Einrichtung bleibt einem späteren Zeitpunkte und der besonderen Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehalten.

— **Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg.** Auf Grund der dem niederösterreichischen Landesausschusse verliehenen Konzession konstituirte sich eine Aktiengesellschaft, welche den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Lokalbahn von der Station St. Pölten der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg nach Kirchberg an der Pielach mit einer Abzweigung nach Mank bezw. nach St. Leonhard am Forst zum Zwecke hat, andere Unternehmungen jedoch nicht zu betreiben berechtigt ist. Das Aktienkapital beträgt 570 000 fl., zerlegt in 5 700 Stück zu 100 fl., doch ist eine Erhöhung desselben dem Beschlusse der Generalversammlung vorbehalten, und kann die Gesellschaft auch Prioritätsobligationen im Höchstbetrage von 1 310 000 fl. ausgeben.

— **Industrieenquete der Pilsener Handelskammer.** Dem Beispiele der Prager Handelskammer folgend, veranstaltet nunmehr auch die Pilsener Handelskammer eine mündliche Enquete über die Lage sämmtlicher Industriezweige in ihrem Bezirke. Die Enquete findet in der ersten Hälfte des Mai statt und wird sich u. a. auf folgende Gegenstände erstrecken:

Transportmittel (Mangel an Eisenbahnen, Post-, Telegraphen- und Telephonverbindungen). Eisenbahnwesen (Schwierigkeiten bei Anlage von Schleppgleisen, Eisenbahntarife und zwar Lokal- und Exporttarife für Rohstoffe und Fabrikate. Wird durch die bestehenden Tarife der Import der Rohstoffe und der Export der Fabrikate gefördert? Behandlung der Güter und Emballagen [Fässer]. Wagenmangel, andererseits Nöthigung der Industrieunternehmungen zum Ankaufe von Spezialwagen. Unbillige Vorschriften des Betriebsreglements. Güterklassifikation. Nebengebühren usw. Schwierigkeiten bei Zuerkennung reglementarischer Begünstigungen usw.).

— Anfangs d. Mts. hat in Wien auf Veranlassung des Handelsministeriums eine von der Handels- und Gewerbekammer in Wien veranstaltete Enquete zu dem Zwecke stattgefunden, um zu der Frage der **Errichtung eines** mit vollen Abfertigungsbefugnissen ausgestatteten **Hauptzollamts am Wiener Westbahnhof** Stellung zu nehmen. Die dermalen am Westbahnhof bestehende Zollamtsexpositur ist lediglich zur Abfertigung der über Passau eintretenden Sendungen befugt. Nach den Intentionen des Handelsministeriums soll das neu zu errichtende Hauptzollamt nicht auf die Abfertigung der über die westlichen Linien der Staatsbahnen am Westbahnhof einlangenden Güter beschränkt, sondern auch ermächtigt sein, die auf anderen Bahnhöfen in Wien einlangenden und auf ausdrückliches Verlangen der Partei nach dem Westbahnhof überführten Zollgüter abzufertigen. Die Enquete befürwortete die Errichtung eines auch räumlich entsprechend ausgestatteten Hauptzollamts am Westbahnhof, wies jedoch zugleich darauf hin, dass nur durch die Schaffung einer Centralzollstelle für ganz Wien den derzeitigen Schwierigkeiten vollständig abgeholfen werden könnte.

— In der jüngst in Triest stattgehabten Versammlung der Vertreter der betheiligten Verwaltungen wurde die vom 1. Mai an in Kraft tretende **Fahrordnung für die Linie Triest-Venedig über Cervignano** festgesetzt. Durch die neue Fahrordnung wird eine wesentliche Beschleunigung des Zugverkehrs auf der genannten Linie erreicht.

— Die **österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt** hat in der vorjährigen Generalversammlung beschlossen, das Aktienkapital von 2 000 000 fl. auf 3 000 000 fl. zu erhöhen und ist diese Kapitalserhöhung bereits durchgeführt. Die neuen Mittel wurden ausschliesslich zur Anschaffung von Wagen verwendet. Die Vorarbeiten für den Bau der elektrischen Bahn von Wien nach Baden nähern sich ihrem Abschlusse. Die Gesellschaft dürfte in naher Zeit die Konzession für die Theilstrecke Guntramsdorf-Baden erhalten. Der Bau der Bahn soll im Herbst in Angriff genommen werden. Die Umwandlung der bereits bestehenden Linien Matzleinsdorf-Guntramsdorf für den elektrischen Betrieb soll im nächsten Frühjahre erfolgen. Die ganze Bahn von Wien nach Baden soll nach den bestehenden Intentionen im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben werden.

— Der **Verkehr auf den ungarischen Staatsbahnen** bleibt trotz der bedeutenden Abnahme der Getreide- und Mehlsendungen infolge der schlechten Ernte — dank der Steigerung des übrigen Güterverkehrs, wie auch des Personenverkehrs hinsichtlich des Erträgnisses hinter dem Vorjahr, in dessen erster Hälfte die Abnahme des Getreideverkehrs sich noch nicht fühlbar machte, nicht erheblich zurück. Es wurden im März d. J. bei einem Netze von 7 824 km, welches nur um 112 km grösser ist als das vorjährige, nach den provisorischen Ausweisen im Personen- und Gepäckverkehr 1 674 000 fl., im Eilgut- und Frachtenverkehr 5 366 300 fl., zusammen 7 040 300 fl. eingenommen. Im vorigen Jahre betrugen im März die Einnahmen 7 220 000 fl., die Differenz macht also nur etwa 3 % aus.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Bundesrath beschloss, den konzessionsgemässen **Rückkauf der schweizerischen Centralbahn** und der **vereinigten Schweizerbahnen** vor dem 1. Mai d. J. anzukündigen.

— Der schweizer Ständerath beschloss nun ebenfalls die Sicherstellung der **3,5 % Simplonanleihe** von 60 000 000 Frcs. durch den Bund. Da dieser Bundesbeschluss dringlicher Natur ist und sich im Rahmen der Ausführung des Rückkaufsgesetzes bewegt, wird er dem Referendum nicht unterstellt, sondern sofort in Kraft treten.

— **Eisenbahnprojekt St. Petersburg-Kiew.** Die Kommission für neue Eisenbahnen beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten hielt den „Nowosti" zufolge den 27. März/11. April eine Sitzung ab, auf der über die Bedingungen berathen wurde, unter denen der Bau zweier bedeutender Theilstrecken der Hauptbahn St. Petersburg-Kiew der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn übertragen werden soll. Die ganze mehr als 1 000 Werst lange Hauptbahn soll bekanntlich nach und nach gebaut werden. Schon im vorigen Jahre wurde der Bau eines Mittelstücks dieser Hauptbahn der genannten Eisenbahngesellschaft übergeben, und zwar die Strecke von der Station Dno der Pskow-Bologojebahn bis zur Station Ssokolniki der geplanten Moskau-Windauer Bahn. Jetzt handelt es sich um zwei weitere grosse Theilstrecken: 1. soll von der Station Dno direkt nach Norden, nämlich nach Luga, Mschinskaja, Ssiwerskaja oder vielleicht auch nach St. Petersburg die Bahn geführt werden, und 2. wird von Ssokolniki über Newel und Gorodok nach Witebsk eine Eisenbahnlinie gebaut werden; somit wird fast die halbe Hauptbahn in einigen Jahren gebaut sein, denn die Strecke St. Petersburg-Witebsk ist 400—460 Werst lang.

Damit gewinnt die Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft wiederum einen sehr namhaften Zuwachs an ihrem

Einfluss, denn abgesehen von der grösseren Bahnlänge, die sich in ihrer Verwaltung befinden wird, lässt sich nicht übersehen, dass die Endpunkte ihrer Linien die wichtigsten Punkte des Reiches berühren: Moskau, Petersburg, Riga, Windau und Rybinsk an der Wolga. Die Bahn wird also in handelspolitischer Beziehung keine untergeordnete Rolle spielen.

Was die zweite Hälfte der projektirten Bahn von St. Petersburg nach Kiew anlangt, so verlautet, dass die Regierung diese selbst zu bauen beabsichtige. Zu dem Zwecke wurden im vorigen Sommer zwei Linien von Witebsk bis Kiew trassirt. Die eine derselben führt auf dem rechten Dnjeprufer über Orscha, Mogilew, Shlobin (eine Station der Libau-Romnybahn) und Mosyr nach Kiew, die andere auf dem linken Ufer des Dnjepr über Orscha, Dowsk, Ssoltanowka (ebenfalls eine Station der Libau-Romnybahn), Homel und Tschernigow.

— Bekanntlich sind für den **Vorortspersonenverkehr auf den russischen Staatsbahnen** besondere ermässigte Tarife eingeführt worden. Der ermässigte Tarifsatz beträgt 1 Kop. (= 2,14 ₰) pro Werst für Reisende in III. Klasse (anstatt des gewöhnlichen Tarifs von 1,44 Kop.) und ausserdem werden noch ermässigte Abonnementskarten ausgegeben. Welche Ergebnisse die Einführung der Vorortstarife im Rayon der Staatsbahnen ergeben hat, darüber theilt die „Handels- und Industriezeitung" einige recht interessante Daten mit. In den vier Sommermonaten Mai, Juni, Juli, August des Jahres 1895, als noch nicht die gegenwärtig bestehenden ermässigten Vorortstarife bestanden, belief sich die Zahl der Reisenden in den von den Staatsbahnen bedienten Vorortsrayons auf 7 689 000 Personen; mit Einführung der neuen Tarife stieg die Zahl der Reisenden im Jahre 1896 auf 9 353 000 und endlich im Jahre 1897 auf 11 083 000 Personen. In den Sommermonaten des vorigen Jahres ist demnach die Zahl der Reisenden um 3 394 000 Personen oder 44 % gestiegen. Der Erlös aus dem Vorortspersonenverkehr hat sich in folgender Weise verändert: in den vier Sommermonaten des Jahres 1895 wurde aus dem Personenverkehr vereinnahmt 3 082 000 R., während die Einnahmen im Jahre 1897 bereits 3 745 000 R. betrugen, d. h. um 21 % gestiegen waren. Folglich kann man getrost sagen, dass die Ermässigung des Vorortstarifs gute Resultate ergeben hat.

Diese guten Resultate werden aber aller Wahrscheinlichkeit nach demnächst noch wesentlich zunehmen, nachdem die Staatsregierung ein weitgehendes Zugeständniss und ihr Vertrauen auf die Ehrlichkeit der Reisenden einzuschränken gezwungen worden ist, da sie die Ueberzeugung gewann, dass Hinterziehungen im grossen Maassstabe stattfinden. Bisher war es nicht nothwendig die Fahrkarten vor jeder Reise sowie die ermässigten Abonnements- und Rückfahrkarten im Vorortsverkehr abstempeln lassen zu müssen. Um jedoch dem Unwesen der Hinterziehung entgegen zu treten, fällt diese Vergünstigung fort und die Reisenden müssen sich der Unbequemlichkeit, die Fahrkarten bei der Kasse zu präsentiren, unterziehen.

— Der „Handels- und Industriezeitung" zufolge wird laut bestätigter Bestimmung des allgemeinen Kongresses der Vertreter der russischen Eisenbahnen vom 20. März/1. April d. J. einem Reisenden, welcher mehrere Fahrkarten, wenn auch nach verschiedenen Stationen, aber in derselben Richtung vorweist, die Vergünstigung für das **Freigepäck** nach der Gesammtheit der vorgelegten Fahrkarten berechnet, aber nur bis zur nächsten Bestimmungsstation, bis zu welcher alle Fahrkarten lauten. Offenbar haben die erfindungsreichen russischen Reisenden einen Modus gefunden, der eine Ausnutzung der Bestimmungen über das Freigepäck bis zur Endstation der auf die weiteste Reise lautenden Fahrkarten ermöglichten. Die vorstehende Bestimmung schiebt diesen Hinterziehungen einen Riegel vor.

— Vom 1./13. Mai d. J. ab werden, nach Mittheilung der amtlichen „Handels- und Industriezeitung", in den direkten russisch-deutsch-niederländischen, russisch-belgisch-französischen und russisch-österreichisch-ungarischen Ein- und Ausfuhrverkehren die **Tarifzahlungen** für Mengen von nicht weniger als 750 Pud (12 300 kg) **bei Wagenladungen** berechnet werden und zwar für folgende Güter: alle Getreidefrachten mit Ausnahme von Kleie, Malz, Hanfsaat, Sonnenblumensaat und Mohnsaat sowie Mohn- und Sonnenblumenköpfe; Abfälle von Eisen, Gusseisen, Stahl und Blech, wie Feilspäne, Hobelspäne, Bruchstücke, Abschnitzel usw.; Schwarzeisen in Kritzen, Puddlingstücken und Klötzen (Stahlklötze), unbearbeitetes Gusseisen (in Stücken, Blöcken usw.); Bandagen und alte Schienen, alte Räder und Achsen sowie Steinkohlen mit Ausnahme von Koks. Diese Regeln erstrecken sich nicht auf die internationalen Verkehre mit den Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn, für welche die bisherige Norm von 610 Pud (10 000 kg) bestehen bleibt.

— Auf einer Reise um die Erde zu Rad trafen drei englische Radfahrer vor einiger Zeit in Japan ein, wo einer von ihnen Namens Fraser nach der „Japan Mail" vor der „Asiatischen Gesellschaft" in Tokio einen längeren Vortrag über den bei weitem schwierigsten Theil des Unternehmens, über die Durchquerung des südwestlichen China von Oberbirma aus, hielt. Nach seiner Kenntniss dieses Landes sprach Herr Fraser die Ansicht aus, dass in absehbarer Zeit nicht daran zu denken sei, eine **Eisenbahn von Birma durch die Provinz Yünnan bis zum Yangtsekiang** zu bauen. Hätte Deutschland noch keine Schienenwege, aber ein Dutzend von Westen nach Osten gehende Bergzüge, jeder 3 000—8 000 Fuss hoch, und wollte man dann eine Eisenbahn von Oberitalien nach Dänemark bauen, so wäre das eine ähnliche Aufgabe wie die, von Birma aus den Yangtsekiang zu erreichen. Die grosse Provinz Szetschuan am Oberlaufe von Chinas Riesenstrom, die man allgemein für besonders reich hält, wird deshalb kaum bald von Südwesten her erreicht werden. Der natürlichste Zugang zu ihr ist vielmehr von Osten her, auf dem Wasserwege. Seit Jahren gingen daher unternehmende Engländer in Shanghai mit dem Plan um, die jetzt bis Itschang gehende Dampfschifffahrt auf dem Yangtsekiang bis zu dem Vertragshafen Tschunking in Szetschuan auszudehnen. Aber dem stellten sich lange allerlei Schwierigkeiten entgegen. Die letzte Post aus China bringt nun die Nachricht, dass der erste Dampfer von Itschang nach Tschungking endlich unterwegs sei. Leider ist die deutsche Schifffahrt, obwohl sie an der chinesischen Küste kräftig entwickelt ist, bisher nur auf dem Unterlaufe des grossen Stromes vertreten. Seedampfer unter deutscher Flagge bringen regelmässig Reis und Weizen aus den Provinzen am unteren Yangtsekiang, der Kornkammer Chinas, nach Kanton. Aber eigentliche Flussdampfer unter deutscher Flagge, die weiter stromaufwärts fahren können, gibt es dort noch nicht.

Allgemeines.

— In der bekannten salzburgischen Sommerfrische **Zell am See** entwickelt sich zur Winterszeit, namentlich im Februar und März, ein sehr lebhafter **Güterverkehr** und zwar in **Eis**. Bekanntlich führt die Bahn unmittelbar am Ufer des Sees entlang. Von der Station aus werden, wie die Wiener „Dtsch. Ztg." in einem Aufsatz von E. B—o. schreibt, etwa acht Gleise mit einer Spurweite von 1 m in den See hineingezeichnet. Daraufhin schneiden die Eissägen ziemlich gleichmässige Platten, die dann mit Eishaken an das Ufer geschleppt werden. Dort gelangen sie durch eine einfache Vorrichtung direkt in die Wagen, um sofort befördert werden zu können. Nach der genannten Quelle sollen innerhalb sechs Stunden nicht weniger als 90 Wagen gefüllt und verschickt worden sein. Hauptabnehmer sind München und Wien. Der See ist ein Hochgebirgssee und alljährlich in seiner ganzen Ausdehnung gefroren. Früher liess man die schöne Eisfläche, die oft eine Stärke von 1 m erlangt, unbeachtet, jetzt hat man ihren Werth erkannt, die Gemeinde Zell zieht daraus eine erhebliche Einnahme und wäre bereit, wie die Wiener „Dtsch. Ztg." meint, die Eisgewinnung auf mehrere Jahre zu verpachten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der Personenhaltepunkt Schönbusch für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass nur Fahr- und Rückfahrkarten III. Klasse zwischen Schönbusch und Königsberg i. Pr. Ostbhf. ausgegeben werden. Der Fahrpreis beträgt für die einfache Fahrt **15 ₰**, für die Hin- und Rückfahrt **20 ₰**. Gleichzeitig gelangen von demselben Zeitpunkte zwischen Königsberg i. Pr. Ostbhf. und Schönbusch Arbeiterwochenkarten für sechs aufeinander folgende Arbeitstage zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle zum Preise von 60 ₰ zur Verausgabung. Näheres ist bei dem Bahnhofsvorstande zu Königsberg zu erfahren.

Königsberg, den 17. April 1898. (994)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Löhne-Hameln belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Veltheim für den Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen — in Betrieb genommen.

Von dem genannten Tage ab treten für den Haltepunkt Veltheim direkte

Tarifsätze für Eilstückgüter und Frachtstückgüter mit Stationen der preussischen Staatsbahnen und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau hier und durch die Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 19. April 1898. (995)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1898 wird die an der Strecke Königsberg-Tilsit zwischen Schelecken und Szargillen belegene Haltestelle Jorksdorf für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Königsberg i/Pr., den 13. April 1898. (996)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 gelangt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Februar 1891 nebst Nachtrag ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Steinen, Kies, Sand, Mergel, Lehm usw. in Ladungen zu 10 000 kg für den gegenseitigen Verkehr der westschweizerischen Eisenbahnen zur Einführung, welcher auch für den Verkehr mit unserer Station Basel Anwendung findet.

Karlsruhe, den 19. April 1898. (997)
Generaldirektion.

Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr. Vom 1. Mai d. J. an wird die Verkehrsstelle Triebischthal mit den für die Station Meissen bestehenden Kartirungs- und den bedingungsweise im Rückvergütungswege anzuwendenden ermässigten Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die laut Seite 67 des Tarifs vom 1. April 1896 für die Verkehrsstelle Triebischthal bereits bestehenden Frachtvergünstigungen werden insoweit geändert, als die für die Ueberführung der Sendungen von Meissen nach Triebischthal bisher besonders berechnete Gebühr von 4 ℳ für den Wagen auch bei Gewährung der ermässigten Frachtsätze künftig in Wegfall kommt.

Dresden, den 20. April 1898. (998)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. wird die Station Budapest-Centralmarkthalle (Központi vásárcsarnok) für die Beförderung von Lebensmitteln aller Art in den direkten Verbandsgüterverkehr einbezogen. Es gelten hierfür die im Verkehre mit der Station Budapest-Josefstadt (Józsefváros) für Lebensmittel aller Art bestehenden Eil- bezw. Frachtgutsätze.

Dresden, den 19. April 1898. (999)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif in Kraft.

Er enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue, sowie auch abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin, sowie der königlichen Militäreisenbahn und der königlich sächsischen Staatseisenbahnen. Ausserdem werden durch ihn eingeführt:

1. ein Frachtsatz für die direkte Beförderung lebender Fische als Stückgut von Wollin nach Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) über Berlin-Röderau und Berlin-Zossen;
2. ein neuer Ausnahmetarif D 1 für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von Oberneukirch nach Stettin-Centralgüterbhf.;
3. ein neuer Ausnahmetarif E 1 für die Beförderung von Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen, durch den der bisher gültige Ausnahmetarif E 1 für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen sofort, soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten vom 1. Oktober d. J. an aufgehoben wird;
4. eine anderweite erhöhte Tarifentfernung für Röderau - Freienwalde i. Pom., die jedoch erst am 15. Juni d. J. Gültigkeit erlangt.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Dallgow, die mit dem 1. April d. J. aus dem Bezirke der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin übergegangen ist, sind aus dem Gütertarife für den Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandsverkehr unverändert übernommen worden.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 18. April 1898. (1000)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg - Halle - sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 25 April d. J. wird die Station Uebigau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den Magdeburg - Halle - sächsischen Verbandsgüterverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Entfernungen für die Station Falkenberg bei Torgau zu Grunde gelegt.

Dresden, den 19. April 1898. (1001)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ost - mittel - südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge II zum Verbandsgütertarif, Theil II sowie zu den besonderen Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft.

Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Ergänzung des Vorworts.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr der Station Ebeleben der Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn sowie für den Verkehr zwischen Probstzella einerseits und einzelnen Stationen der Main - Neckarbahn andererseits.
4. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
5. Aenderungen der Kilometertafel I in den Tarifheften 1 und 2.
6. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Gera (Reuss) Schlachthof, Lützen, Osterfeld (Reg. - Bez. Merseburg), Webau, Zwötzen preuss. Staatsb. des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Beelitz, Brück, Mansfeld, Mückenberg, Neugattersleben, Riestedt, Schraplau, Stedten, Wahren, Wiesenburg i. Brandenb., Zörbig des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a S., Herby, Slawentzitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Baudach (Lausitz), Niewerle der Nebenbahn Teuplitz - Sommerfeld, Ebeleben der Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn, Mingolsheim der badischen Staatseisenbahnen, Forbach der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Achkarren, Bahlingen in Baden, Bötzingen, Burkheim, Gottenheim, Jechtingen der Kaiserstuhlbahn.
7. Abgeänderte Entfernungen für die Stationen Ebersdorf i. Schles., Habelschwerdt, Mittelwalde und Ziegenhals des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau, Jägerndorf, Oderberg und Troppau Centralbhf. des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz, Halle a. S. des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. und Schernberg-Gundersleben der Hohenebra - Ebelebener Eisenbahn.
8. Ergänzung der Ausnahmetarife
   Nr. 1 (Holztarif),
   Nr. 2 (Rohstofftarif),
   Nr. 3 (Kalitarif),
   Nr. 6 für Braunkohlen etc.,
   Nr. 9 a für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Seehäfen und Küstenstationen,
   Nr. 16 für Mineralölrückstände etc.,
   Nr. 18 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr etc.,
   Nr. 24 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren,
   sowie Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs 9 d für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen.
9. Aenderungen und Ergänzungen der Stationstariftabellen.
10. Aenderung des Anhangs zu Tarifheft Nr. 4, betreffend Bestimmungen und Frachtsätze für die schmalspurige Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach.
11. Berichtigungen.

Die Nachträge enthalten neben vielfachen Frachtermässigungen aus Anlass von nöthig gewordenen Berichtigungen auch Frachterhöhungen, welch' letztere indess erst am 15. Juni d. J. in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 19. April 1898. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch - sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 25. April d. J. treten für Bleifabrikate und Verbindungen direkte Ausnahmefrachtsätze von Rosdzin nach Dresden-Neustadt (Leipziger und schlesischer Bahnhof), Leipzig II Dresdener Bahnhof, Löbau, Meissen und Nerchau-Trebsen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 16. April 1898. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion Breslau,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Russisch ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo. Mit Gültigkeit vom 20. Mai/1. Juni d. J. wird zum Gütertarif der VI. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen zum Haupttarif neue meist ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Eisen, Aufnahme neuer russischer Stationen, darunter solche der westsibirischen und Perm - Tjumener

Eisenbahn, neue Frachtsätze zum Ausnahmetarif II für Heringe, neue Frachtsätze zum Ausnahmetarif 18 für Eier etc. nach Prostken tr., einen neuen Ausnahmetarif 19 für geschlachtetes Geflügel nach Prostken tr. und einen neuen Ausnahmetarif 21 für verschiedene Sämereien von Russland. Der Nachtrag ist demnächst bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zu haben.

Direktion (1004H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königsberg-Warschauer Güterverkehr über Grajewo. Am 20. Mai/1. Juni d. J. wird zum Gütertarif der I. Nachtrag eingeführt, welcher ein neues Waarenverzeichniss und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Eisen usw. für die russischen Strecken sowie Tarifberichtigungen enthält. Gegen die bestehenden Frachtsätze sind die neuen theils höher, theils niedriger. Der Nachtrag ist demnächst bei unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Königsberg, den 19. April 1898.

Direktion (1005H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände. Vom 1. Mai d. J. ab wird „Schwefelsäure im Falle der Ausfuhr aus Deutschland nach den Niederlanden" nach Spezialtarif III tarifirt.

Elberfeld, den 18. April 1898. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II. Am 25. April d. J. tritt für zum Entzinken bestimmte Schwefelkiesabbrände ein Ausnahmefrachtsatz von Breslau Oberschl. Bhf. nach Merzdorf in Höhe von 0,31 ℳ. für 100 kg in Kraft, auf welchen die Bedingungen des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerze usw. bezüglich der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen Anwendung finden.

Breslau, den 14. April 1898. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen, Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer und rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Vom 1. Mai d. J. an findet die Frachtberechnung für „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlakkenkies" zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) statt, wobei hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw. gelten.

Diese Maassnahme findet bis auf weiteres nur im Binnenverkehre der sächsischen Staatsbahnen, sowie im Verkehre mit den Stationen der preussischen und der oldenburgischen Staatseisenbahnen Anwendung.

Dresden, den 18. April 1898. (1008)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer und rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Verkehrsstelle Triebischthal der sächsischen Staatseisenbahnen in die vorbezeichneten Verbandsgüterverkehre einbezogen. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die in den Tarifen enthaltenen Entfernungen der Stationen Meissen und Miltitz unter Hinzurechnung von 2 km zu den Entfernungen für Meissen und 7 km zu denjenigen für Miltitz zu Grunde gelegt. Die jeweilig niedrigste der hiernach sich ergebenden Gesammtentfernungen wird bei der Frachtberechnung angewendet.

Dresden, am 18. April 1898. (1009)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im 8. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) sind die Tarifentfernung für die Verbindung Bruchsal-Rinnthal-Sarnstall von 99 auf 79 km berichtigt und im Nachtrag V zu diesem Tarifhefte die Frachtsätze der Station Freiburg Wiehre im Ausnahmetarif Nr. 44 für Steinkohlen deutscher Herkunft auf jene der Station Freiburg i. Br. heruntergesetzt worden.

Karlsruhe, den 18. April 1898. (1010)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. Die auf Seite 62/63 des Heftes 3 zum Theil II a des deutsch-französischen Gütertarifs (Verkehr über Elsass-Lothringen) enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Bier von Erlangen, Kulmbach und Nürnberg nach Nantes (mit (2) bezeichnet) treten mit Ablauf des Monats Mai d. J. ausser Kraft.

Strassburg, den 14. April 1898. (1011)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Getreideverkehr von Stationen der süddeutschen Donaudampfschifffahrt. Am 1. Mai 1898 gelangen für den Getreideverkehr von Stationen der süddeutschen Donaudampfschifffahrt mit Umschlag in Passau die nachverzeichneten neuen Tarife zur Einführung:

A.-T. Nr. I (Verkehr mit Bayern).
A.-T. Nr. II (Verkehr mit Württemberg, Baden und Elsass-Lothringen).
A.-T. Nr. III (Verkehr mit Lindau und Vorarlberg).

Die Sätze für die vorarlbergischen Stationen sind nur im Rückvergütungswege anwendbar.

A.-T. Nr. IV (Verkehr mit der Schweiz.)

Die Frachtsätze für die Stationen
a) der Linien Staad-St. Margrethen-Sargans-Chur, Mels-Schmerikon und Weesen-Glarus der vereinigten Schweizerbahnen,
b) der Strecke Lachen-Lintthal der schweizerischen Nordostbahn,
c) der Gotthardbahn,

finden nur im Rückvergütungswege Anwendung.

Exemplare der neuen Tarife sind beim Materialdepot der Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen und bei der Direktion der süddeutschen Donaudampfschifffahrtsgesellschaft in Wien um den Preis von 0,40 ℳ. = 0,50 Kr. erhältlich.

München, den 17. April 1898. (1012)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 20. April d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XV, welcher u. a. neue Entfernungen für die Stationen Caternberg des Direktionsbezirks Essen, Dergenthin und Kühren des Direktionsbezirks Altona, Lütjenbrode der Kreis Oldenburger Eisenbahn sowie den Ausnahmetarif D I für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen enthält. Die Sätze für Caternberg und Lütjenbrode gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 18. April 1898. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Düsseldorf-Bilk des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 3 a (Steinsalz) aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 16. April 1898. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Entfernungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Zucker aller Art von Stationen der preussischen Staatsbahnen usw. nach Basel (Reichsbahn) zur Ausfuhr nach der Schweiz vom 20. Februar 1895, finden vom 1. Mai 1898 ab auch auf Sendungen nach Basel **badische Staatsbahn** zur Ausfuhr nach der Schweiz Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen. (1015)

Frankfurt a. M., den 19. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Sosnowicer und Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni n. St. 1898 bezw. — soweit Frachterhöhungen eintreten — vom 1. Juli n. St. 1898 werden neue bezw., abgeänderte Frachtsätze für Breslau Freib., Märk., Oderth. und O. S. Bhf., Stationen der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, in die Tariftabellen I und II des Tarifs, Theil II, Heft 2 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, sowie für Ruppersdorf, Station derselben Direktion, in die Tariftabellen I und II des Tarifheftes 1, sowie ferner ein Frachtsatz für Wülknitz, Station der sächsischen Staatseisenbahnen, in den Ausnahmetarif 3 (Rohstofftarif) der Tariftabelle I des Nachtrages I zum Tarifheft 1 für den genannten Verkehr aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen sowie den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

In den Anhängen (Ausnahmetarifen für Steinkohlen usw.) zu den Tarifheften 1 für den deutsch-Alexandrowoer und deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr ist die Bezeichnung der Kohlenabfertigungsstelle „Gustav- und Abendröthegrube" in „Rothenbach" zu berichtigen.

Bromberg, den 16. April 1898. (1016)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest-Fiume-norddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 wird die Station Hoyerswerda des kgl. preuss. Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif 11 (Glaswaaren etc.) des Gütertarifs Theil II oben bezeichneten Verbandes vom 1. Januar 1896 mit folgenden Frachtsätzen nach Triest und Fiume einbezogen:

	kg	ℳ
in Mengen von mindestens	6 000	397
„ „ „ „	10 000	316

pro 100 kg.

Wien, am 16. April 1898. (1017)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen aller betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein Nachtrag III zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie der Preistafel I.

Die in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. (1018J)
Direktion der Militär-Eisenbahn.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die Haltepunkte Habelschwerdt Stadt (zwischen Habelschwerdt und Grafenort) und Steingrund (zwischen Dittersbach und Charlottenbrunn) für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck eröffnet.

In Habelschwerdt Stadt werden alle Personenzüge, in Steingrund alle Personenzüge mit Ausnahme des Zuges 977 anhalten.

Breslau, den 16. April 1898. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Stück Lokomotivdrehscheiben von je 16,076 m Nutzlänge nach Maassgabe der Normalien für die preussischen Staatsbahnen Blatt 33, 33a, 34—40 soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung
a) einschliesslich Zeichnungen für 2,00 ℳ,
b) ausschliesslich Zeichnungen für 0,50 ℳ
bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Lokomotivdrehscheiben“
versehen zu dem auf Donnerstag, den 5. Mai 1898, Vormittags 11 Uhr anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1898. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung von:
circa 315 t verschiedenem Form- und Winkeleisen
zu vergeben.

Die Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse hierzu sind von der Magazinhauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier
gegen postgeldfreie Einsendung (event. in Briefmarken) von
25 ₰ für ein Exemplar Lieferungsbedingungen und
25 ₰ für jedes Exemplar der Bedarfsverzeichnisse,
ausschliesslich Zustellungsporto, zu entnehmen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen.

Die Lieferungsangebote sind unter Benutzung des Bedarfsverzeichnisses spätestens bis zum
12. Mai d. J.
verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Formeisen“ versehen, an die genannte Magazinhauptverwaltung postgeldfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 13. Mai cr., Nachmittags 3 Uhr.

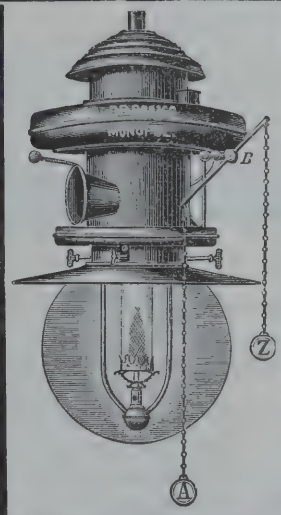
Jeder Bewerber bleibt bis zum
10. Juni d. J.
an die abgegebenen Preise gebunden.

Chemnitz, den 20. April 1898. (1021)
Maschinenhauptverwaltung
der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Anzeigen.

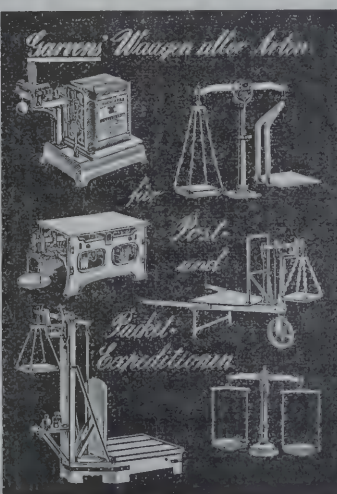
Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27.
Fernspr. V. 1877.
Die Spiritusglühlicht-Lampe
„Monopol“ D. R.-P. 88360
ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**
Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.
Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Waagen
für jeden Zweck.
Verschiedenste Grössen u. Anordnungen, in Decimal-, Centesimal-, Laufgewichts- od. gleicharm. System, transportabel, feststehend, versenkbar, verlegbar.
WAAGEN
mit Entlastungsvorrichtg. bzw. Billetdruckapparat.



Commandit-Gesellschaft
für Pumpen- & Maschinenfabrikation
W. GARVENS
WÜLFEL b. HANNOVER
BERLIN, Kanonierstr. 3
KÖLN, Unt. Goldschmied 16
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14
Illustr. Cataloge portofrei.
GARVENS' WAAGEN
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a, **Aachen.**

Das beste Holzanstrichöl ist & bleibt

Avenarius Carbolineum

D.R.PAT. № 46021

Seit 20 Jahren bewährt.

R. Avenarius & Co

Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Grassamen

Mischung stark wurzelnder Gräser für **Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.**

pro 100 kg 32 ℳ.

Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten-Mischung,** pro 100 kg 60 ℳ. empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität

V. Fromhold & Co.,
Samenhandlung,
Querfurt (Prov. Sachsen).

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14,
Kommandantenstr. 63/64.

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas

D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen

---

A.J.A.G.

Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium-Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und **Rheinfelden,** Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. April 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr.
Vorsignale für die Zugausfahrten auf Bahnhöfen.
Der optische Telegraph.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Arbeitermangel in d. Landwirthschaft. — Einnahmen d. preuss.-hess. Betriebsgemeinschaft. — Güterbeförderung mittelst Eisenbahn aus d. Auslande zu den gleichen Sätzen wie Güter des Inlandes. — Brölthalbahn. — Kleinbahnen Kleinschmalkalden-Brotterode u. Wächtersbach-Birstein. — Bedarf f. Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf d. im Betriebe befindlichen bayer. Staatsb. — Verkehrsergebnisse der bayer. Staatsb. — Ausstellung von Schülerkarten auf den bayer. Staatsb. — Privatsterbekassenverein der Beamten der bayer. Verkehrsanstalten. — Sonntagsfahrkarten der pfälzischen Bahnen. — Einnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Wohnungen f. Eisenbahnbeamte u. Arbeiter der sächs. Staatsb. — Warnung vor dem Neubau von Wasserstrassen. — Versammlung von Bahnärzten. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Einnahmen d. österr. Staatsb. im März. — Neue Tarife für den Orientverkehr. — Valsuganabahn. — Aussig-Teplitzer Eisenb. — Bukowinaer Lokalbahnen. — Oesterr. Nordwestb. — Oesterr.-Ungar. Staats-E.-G. — Elektrische Bahnen und städtische Elektrizitätswerke in Wien. — Neues System elektr. Zugbeleuchtung. — Sicherheitsleistung für eine aus d. Enteignung herrührende Entschädigungsrente. — Umbaukosten der Station Temesvár-Josefstadt. — Erweiterung der Hafenstation Fiume.
Vereins-Ausland: Lieferung v. Wagen f. d. bulgarischen Bahnen. — Schweiz. Eisenbahnbundesmonopol. — Flussschiffahrt zwischen Venedig u. Mailand. — Pariser Stadtbahn. — Fahrpreisvergünstigungen f. Zeitungsredakteure in Schweden. — Protektionswesen im französ. Beamtenthum. — Russ. Eisenbahnprojekte. — Transkaspische E. — Tunesische E. Susa-Kairuan. — Einweihung d. Kongo-E. — Entwickelung und Ausnutzung des chines. Bahnnetzes. — Bahnprojekt Peking-Tschinkiang.
Bücherschau:
Die Rechte der Anlieger an einer Strasse im Sinne des preuss. Fluchtliniengesetzes.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Verkehrswiederaufnahme.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Generalversammlungen.
Anzeigen.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von **L. Calmar,** Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 29.)

Es ist selbstverständlich, dass eine Vorschrift, welche, infolge ihrer unbestimmt gehaltenen Fassung, so verschiedene Auslegungen und Kontroversen zuliess, in der Theorie und in der Praxis streitig und als solche verbesserungsbedürftig ist.

In der That enthält das Internationale Uebereinkommen nur wenige Bestimmungen, rücksichtlich welcher eine so grosse Anzahl von Abänderungsanträgen von Behörden, Körperschaften und sonstigen Interessenten gestellt worden wäre, wie es bezüglich der in Frage stehenden der Fall war.

Von den aus Oesterreich stammenden — die aus anderen Staatsgebieten liegen uns nicht vor — seien beispielsweise folgende auf Aenderung abzielende Forderungen erwähnt:

Handels- und Gewerbekammer Olmütz: „Der Bahnverwaltung sei die Pflicht aufzuerlegen, die Waare jederzeit auf der billigsten und zweckmässigsten Route zu befördern, widrigenfalls sie dem Versender für den verursachten Schaden zu haften hätte.“

Dieser Antrag geht offenbar von der Voraussetzung aus, dass die billigste Route nicht immer auch die zweckmässigste ist, bezw. dass sich diese beiden Begriffe wenigstens nicht immer vollständig decken, und muthet der Aufgabestation dennoch zu, eine Route zu wählen, welche beiden Forderungen entspricht.

Dieselbe Zumuthung ergibt sich auch aus den Anträgen der Troppauer Handelskammer.

Etwas weniger anspruchsvoll sind die Handels- und Gewerbekammern von Salzburg und Budweis, welche der Eisenbahn die Wahl, allerdings nur scheinbar, insofern erleichtern wollten, als sie dieselbe auf das Gebiet der „veröffentlichten Tarife“ beschränken, übrigens aber jenen Transportweg wünschen, welcher der billigste ist und die günstigsten Transportbedingnisse gewährt.

Verlangen die vorgenannten Körperschaften den billigsten und zweckmässigsten Weg und die günstigsten Transportbedingnisse, so wünscht die Handelskammer von Brody „die günstigste (kürzeste) Route und die billigste Frachtberechnung“ und die Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer in Wien jene Route, „welche für die Partei (unter Zugrundelegung des zur Zeit des Transportes bestehenden billigsten Tarifes) die günstigste ist.“*)

In einer anderen Petition (Referat des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft an die Handels- und Gewerbekammer für Oesterreich unter der Enns — Seite 10) wird zunächst die Frage aufgeworfen, ob nicht etwa folgender Wortlaut am Platze wäre:

„Ein Verschulden, bei dem die handelnden Eisenbahnbeamten die Vorsicht und Einsicht sowie auch das Maass von Kenntnissen nicht bethätigt haben, welches sowohl die Reglements als auch das Publikum von Beamten voraussetzen dürfe.“ Schliesslich wird verlangt, dass anstatt der Haftung für grobes Verschulden jene für die „Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers“ treten soll.

Obwohl sich das Internationale Uebereinkommen, in vollständiger Uebereinstimmung mit der Denkschrift der deutschen Kommissäre, abgesehen von einem einzigen Punkt (Artikel 11, Grundsatz der Publikation der Tarife) nur auf den zwischenstaatlichen Verkehr bezieht, hat es dennoch eine entscheidende Rückwirkung auf das innere Recht der an denselben betheiligten Staaten gehabt. In manchen Gebieten (Italien, Russland, Frankreich) hat sich dieselbe schon während der Verhandlungen vollzogen.**) Den österreichischen Behörden schien die Erhaltung der Konformität zwischen beiden Rechten sogar so wichtig, dass sie gelegentlich der Uebermittelung der gegen die neuen Bestimmungen eingelaufenen Abänderungsanträge an die Eisenbahnverwaltungen ausdrücklich hervorhoben, dass „eventuell in Erwägung gezogen werden müsste, „ob nicht die Erfüllung eines oder des anderen dieser Wünsche, um einer vollständigen Rechtsverwirrung vorzubeugen, nicht bis zu dessen Durchführung im internationalen Verkehr aufgeschoben, allenfalls sogar von dieser Durchführung abhängig gemacht werden sollte.“***)

Trotz dieser, ausnahmslos in allen Vertragsstaaten zur Geltung gebrachten Tendenz, die innerstaatlichen Vorschriften den zwischenstaatlichen anzupassen und nicht ohne zwingende Nöthigung von denselben abzuweichen, ist im internen Recht mehrerer Staatsgebiete betreffs der von der Eisenbahn vorzunehmenden Wahl des Transportweges und ihrer Folgen eine andere Anschauung, als jene des Berner Vertrages zum Ausdruck gelangt.

Zunächst in Deutschland. Hier wurden ohne weiteres die im Jahre 1885, infolge eines Beschlusses des Bundesrathes, abweichend von der damals bestehenden Vorschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, in Kraft getretenen Bestimmungen der Verkehrsordnung (§ 51) beibehalten.

Diese lauten: „Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen.“ (Punkt IX, Zusatzbestimmung.)

„Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.“ (Punkt X, Zusatzbestimmung.)

In Oesterreich-Ungarn wurde allerdings ursprünglich der Wortlaut des Artikels 6 des Berner Uebereinkommens als integrirender Bestandtheil des den „Inhalt des Frachtbriefes“ behandelnden § 51 des Betriebsreglements übernommen. Doch sollte dies nicht lange währen. Unter den zahlreichen Abänderungsanträgen, welche der vom k. k. Handelsministerium veranstalteten Enquête (29. Januar bis 1. Februar 1894) vorgelegt wurden, befanden sich auch folgende zwei Vorschläge:

1. obige Bestimmung der deutschen Verkehrsordnung zu übernehmen,

2. eine den Handel befriedigende Definition des Umfanges des „groben Verschuldens“ zu geben.

Diese beiden Forderungen schlossen sich gegenseitig aus, denn durch Annahme der ersten wäre überhaupt die Nothwendigkeit entfallen, den Begriff des groben Verschuldens näher zu bezeichnen.

Die Enquête verwarf den ersten Antrag, weil sie der Ansicht war, dass man den Eisenbahnorganen nicht zumuthen könne, bei jeder Abfertigung alle Umkartirungsmöglichkeiten zu berücksichtigen und unter allen Umständen denjenigen Weg zu wählen, welcher den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet, abgesehen davon, dass diese beiden letztgenannten Voraussetzungen in vielen Fällen nicht auf einer Route zutreffen, sondern abgesondert auf verschiedenen Routen eintreten können. (Diese zutreffende Begründung ist im H.-M.-E. 31. Mai 1892, angeführt von Buschman, Seite 101, enthalten.)

Auch auf den zweiten Antrag wurde aus naheliegenden Gründen nicht eingegangen.

Trotzdem konnte man sich nicht der Einsicht verschliessen, dass, abgesehen von der Unbilligkeit mancher, mit Bezug auf die betreffende Vorschrift gestellten Forderungen, die hervorgetretene Unzufriedenheit eine nicht zu bestreitende Berechtigung hatte.

Auf Grund dieser Erwägungen einigte man sich schliesslich dahin, in das Betriebsreglement folgende Zusatzbestimmung aufzunehmen:

„Dem nach § 61, Abs. 4, gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung billigerer, am Frachtbriefe nicht vorgeschriebener Abfertigung bei Frachtgütern, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, ist mit Ausnahme nachstehender Fälle dann stattzugeben, wenn den an die Anwendung der nachträglich verlangten Tarife geknüpften publizirten Bedingungen entsprochen wird.

Diese Ausnahmen, in welchen nachträgliche Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, sind:

1. Wenn nachträglich Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind. Ueber die transportberechtigten Routen haben die Versand- und Bestimmungsstationen über Verlangen Auskunft zu geben.

2. Wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferfrist sich ergeben hätte, als auf dem gewählten Wege.

3. Wenn bei Transporten lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Stückguttarifes und streckenweise die Anwendung von Wagenladungstarifen nachträglich gewünscht wird.

4. Wenn nachträglich eine indirekte Abfertigung beansprucht wird, der zufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke zwei Mal hätte befördert werden müssen.“

---

*) Rosenthal (Seite 63) findet es bedauerlich, dass die Bahn nur für „grobes“ und nicht für „jedes“ Verschulden bei der Wahl des Transportweges verantwortlich gemacht wird. Es würde, nach seiner Ansicht, der Billigkeit entsprechen, wenn man die Bahn nicht nur für culpa lata, sondern für einfache culpa haftbar erklärte.

**) Dr. von der Leyen: Das Berner Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

***) Erlass des Handelsministeriums vom 24. März 1893 — Z. 9433 — (Beilage 3 zum Protokoll der Enquête über das Betriebsreglement).

Durch diese Zusatzbestimmung ist eine Schadloshaltung der Parteien für gewisse Fälle von bahnseitigen „Verschulden“ ausgesprochen worden, in denen — selbst bei der für den Verfrachter günstigsten Auffassung — „grobes“ Verschulden nicht als vorhanden angesehen werden kann.

Trotzdem hat diese Bestimmung niemand befriedigt. So sind in Eisenbahnkreisen Stimmen laut geworden, welche es als eine ebenso schwere als ungerechtfertigte Belästigung betrachten, dass ihnen eine Mehrarbeit von ausserordentlicher Bedeutung lediglich aus dem Grunde aufgebürdet wird, weil die Aufgeber es unterlassen haben, bei der Aufgabe der Güter jene Abfertigungsweise vorzuschreiben, die ihnen doch bekannt ist, da sie dieselbe nachher, in ihren diesbezüglichen Erstattungsanträgen, ganz genau, oft sogar mit ausserordentlicher Sachkenntniss, anführen.

Dies scheint auch der Grund zu sein, warum dieses, im Prinzipe gewiss berechtigtes Verfahren nicht auch in weiteren Kreisen angenommen worden ist.

Aber auch die Verfrachter scheinen nicht vollkommen zufriedengestellt zu sein. „Es ist nämlich“, sagt Dr. G. Neumann („Allgemeiner Tarifanzeiger“ Nr. 8 vom 16. April 1896) „im Prinzipe ausgesprochen, dass dem Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung bei Frachtgütern und lebenden Thieren mit Ausnahme von bestimmten Fällen stattgegeben wird. Allein diese Ausnahmen umfassen eine grosse Anzahl, vielleicht gar die Majorität der Fälle, weshalb von einer Befriedigung der Wünsche der verfrachtenden Parteien noch lange nicht die Rede sein kann. Es ist aber, abgesehen von den angeführten Ausnahmen, auch in den einleitenden Worten der erwähnten Zusatzbestimmung eine der nachträglichen Anwendung einer billigeren Abfertigung abträgliche Bedingung enthalten, nämlich: dass die Frachtgüter und Thiere ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen. Was geschieht dann, wenn zwar eine Weg- und Abfertigungsvorschrift angegeben wurde, aber auf der Strecke, beziehungsweise zwischen den angegebenen Stationen, verschiedene Tarife oder auch nur Tarifkombinationen möglich sind?“

Ohne das ursprüngliche Gebiet des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, ja sogar die Grenzen der Nachbarstaaten Deutschland und Oesterreich-Ungarn zu verlassen, haben wir also dreierlei Recht und zwar:

1. Für die Sendungen, welche sich in Deutschland abwickeln: Wahl des Transportweges ausschliesslich durch die Eisenbahn, welche billigste Fracht und günstigste Bedingungen gewährleistet.

2. Für Sendungen, welche sich in Oesterreich-Ungarn abwickeln: Wahl des Transportweges nach Belieben des Versenders, durch denselben oder durch die Eisenbahn, welche in diesem letzteren Falle nicht nur für „grobes“ Verschulden aufkommt, sondern auch die billigste Fracht unter gewissen Beschränkungen gewährleistet.

3. Für Sendungen von Oesterreich-Ungarn nach Deutschland und umgekehrt: Wahl des Transportweges nach Belieben des Versenders durch denselben oder durch die Eisenbahn, welche in diesem letzteren Falle nur für grobes Verschulden haftet.

Wie sieht es anderwärts aus?

Das italienische Transportreglement bestimmt, dass, wenn der Aufgeber nicht den Transportweg vorschreibt, die Eisenbahn den billigsten zu wählen hat (Art. 92).

Das russische Eisenbahngesetz (Art. 37) legt der Eisenbahn die Verpflichtung auf, mangels einer parteiseitigen Routenvorschrift jenen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am günstigsten scheint.

Eine ähnliche Vorschrift enthält das holländische allgemeine Reglement für den Eisenbahntransport (Art. 49, Punkt 3, Abs. 3), während das belgische rücksichtlich des Transportweges keine diesbezügliche Vorschrift enthält.

Aus einer vorzüglichen Abhandlung über den Begriff „grobes Verschulden“, enthalten in Nr. 7 Jahrg. 1896 der „Zeitschrift des Berner Centralamtes“, geht hervor, dass einige Staaten während der Konferenzverhandlungen über das Internationale Uebereinkommen die Ausschliessung des Wortes „grob“ = „grave“ verlangt hatten und dass seine Beibehaltung nur infolge einer, durch die Stimmen von Deutschland, Oesterreich, Belgien, Italien, Holland und Russland zustande gebrachten, Mehrheit beschlossen wurde.

Ist es ein eigenthümlicher Zufall, dass im inneren Recht von fünf dieser sechs Staaten der genannte Begriff, für dessen Annahme sie eingetreten waren, nicht vorkommt, oder ist man inzwischen infolge eines Umschwunges der Ansichten, zu der Ueberzeugung gelangt, dass — selbst auf die Gefahr hin, die Rechtseinheit zu stören — pro domo ein anderes Recht anzunehmen sei, als dasjenige, welches man der Gemeinschaft selbstverständlich bona fide octroyrt hat?

Anderseits hat wieder die Schweiz — wahrscheinlich, um nicht die Rechtseinheit zu gefährden — gegen ihre durch das Minoritätsvotum zum Ausdruck gebrachte ursprüngliche Ansicht, dem Majoritätsbeschluss auch für ihr inneres Recht Geltung verschafft (schweizerisches Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen Art. 6 l.).

Auch Ungarn, welches sich, im Gegensatz zu Oesterreich, ursprünglich dem Minoritätsvotum angeschlossen hatte, hat die auf Grund des Mehrheitsbeschlusses angenommene Bestimmung gemeinschaftlich mit Oesterreich auch im inneren Rechte durch das Betriebsreglement zur Einführung gebracht.

In der erwähnten Abhandlung des Berner Amtes wird übrigens ausdrücklich hervorgehoben, dass die Spruchpraxis bezüglich der Wahl des Transportweges eine schwankende sei und dass schliesslich auch die Hoffnung, durch Eliminirung des Begriffes „grobes Verschulden“ zu einer einheitlichen Rechtsprechung zu gelangen, geschwunden ist.

Ist dies aber nicht eher die „Rechtsverwirrung“, welcher der erwähnte österreichische Ministerialerlass vorbeugen wollte, als die „Konformität“, welche er anstrebte?

Wir können nun schliessen, denn aus dem bereits Gesagten geht deutlich hervor, dass durch Einbeziehung der Frage der Wahl des Transportweges in das Internationale Uebereinkommen überhaupt und speziell durch die Lösung, welche ihr gegeben wurde, die Schwierigkeiten, an welchen es auf dem Gebiete des Tarifwesens ohnehin nicht mangelt, noch vermehrt worden sind.

In einem späteren Aufsatze werden wir die anderen Tarifragen, welche im genannten Vertragswerk enthalten sind, der Reihe nach besprechen, und schliesslich versuchen, eine anderweitige Lösung derselben anzudeuten.

Vorsignale für die Zugausfahrten auf Bahnhöfen.

Bei dem fortwährend sich steigernden Verkehr hat man im Interesse der Betriebssicherheit dazu übergehen müssen, für die Ausfahrt der Züge besondere Ausfahrtssignalmaste aufzustellen, um dem Stationsbeamten die Möglichkeit zu geben, sich durch Augenschein von der richtigen Stellung bezw. von der Festlegung der Ausfahrtsfahrstrasse zu vergewissern.

Wie nun aber die Erfahrung gezeigt hat, bringen diese Ausfahrtssignale gewisse Gefahren mit sich, die unter Um-

ständen recht folgenschwer werden können und auch bereits geworden sind.

Das Betriebspersonal hat sich nun einmal daran gewöhnt, den Signalmast als Deckungssignal im Sinne des Einfahrtssignales anzusehen, und so wird auch dem Ausfahrtssignale in der Regel dieselbe Bedeutung beigelegt, wie dem Einfahrtssignale, während doch den Ausführungsbestimmungen zum Signalbuch III. C. 49 entsprechend die Ausfahrtssignale meist den Zweck haben, dem diensthuenden Stationsbeamten die richtige Stellung der am Ende der Station liegenden Weichen anzuzeigen. Man kann daher sehen, dass entgegen allen Vorschriften ein Zug in einen Bahnhof eingelassen wird, während hinter dem auf Halt stehenden Ausfahrtssignale noch rangirt wird. Das Ausfahrtssignal steht ja auf Halt, denkt der fahrlässige Stationsbeamte, mithin kann ja nichts passiren! Gewiss, unsere aufmerksamen Maschinenführer achten im Bewusstsein der Gefährlichkeit der Ausfahrtssignale namentlich bei durchgehenden Zügen schon von sehr weitem her genau auf das Ausfahrtssignal, um im Falle der Haltstellung rechtzeitig bremsen zu können, aber wenn nun infolge von Nebel oder sonstiger unglücklicher Zufälligkeiten das Ausfahrtssignal vom Maschinenführer nicht gesehen werden kann? Ist in solchem Falle das Gleis hinter dem auf Halt stehenden Ausfahrtssignale nicht frei, dann ist das Unglück fertig, weil der Maschinenführer vor dem zu spät erkannten Hindernisse den Zug nicht mehr zum Halten bringen kann.

In Erkenntniss dieser Gefahr und um solche Vorkommnisse zur Unmöglichkeit zu machen, sollen in Preussen die bisher angewendeten Sicherungen der Fahrstrassen neuerdings wesentlich vervollkommnet werden, etwa derartig, dass sämmtliche Aus- und Einfahrtsfahrtstrassen erst unter Verschluss der Station bezw. eines verantwortlichen Beamten gelegt sein müssen, bevor das Einfahrtssignal gezogen werden kann, und dass die Fahrstrassen erst nach vollständiger Durchfahrt der Züge wieder deblockirt werden. Um aber diesen Anforderungen genügen zu können, sind zur Herbeiführung der beabsichtigten Abhängigkeit der Stellwerke unter einander kostspielige mechanische bezw. elektrische Einrichtungen nothwendig, welche naturgemäss die Anzahl der erforderlichen Handgriffe derartig vermehren, dass es fraglich erscheint, ob dieselben bei starker Zugfolge ohne Herbeiführung von Zugverspätungen ausgeführt werden können. Auch werden die Stations- und Stellwerksbeamten durch diese Apparate geradezu zur Sorglosigkeit erzogen; denn der Apparat wirkt ja zwangsläufig, also kann ja nichts passiren!

Was geschieht nun aber, wenn einmal ein solch komplizirter Apparat defekt wird, und in solchem Falle Missgriffe gemacht werden? Es liegt auf der Hand, dass je komplizirter ein Apparat ist, derselbe desto leichter versagen und demzufolge sich desto weniger für einen sicheren Betrieb eignen kann, auch schon deshalb nicht, weil es fast unmöglich ist, diese komplizirten Apparate mit einer für die Betriebssicherheit nothwendigen Gründlichkeit überwachen zu können. Das Lockerwerden eines einzigen Verschlusselementes kann aber die schwersten Unfälle nach sich ziehen.

Wenn es nun aber so schwer ist, die beabsichtigte Bedeutung der Ausfahrtssignale dem Betriebspersonale beizubringen, warum trägt man diesem Umstande nicht einfach dadurch Rechnung, dass man Ein- und Ausfahrtssignalen völlig gleiche Bedeutung gibt? d. h. also, warum versieht man in Preussen die Ausfahrtssignale nicht auch ganz allgemein mit Vorsignalen, eine Einrichtung, die in anderen Staaten ohne jede Unzuträglichkeit besteht und sich bewährt?

Das Vorsignal wird in den meisten Fällen ohne weiteres am Einfahrtssignalmast angebracht werden können, keinesfalls darf dasselbe naturgemäss vor dem Einfahrtssignale stehen, um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen.

Bei dieser Einrichtung sind die kostspieligen Blockapparate und sonstigen Einrichtungen zur Herbeiführung von Abhängigkeiten der Stellwerke untereinander durchaus entbehrlich und sind nur in geringem Umfange auf die wenigen Fälle beschränkt, wo von Zwischenstellwerken Zustimmung erfolgen muss. Es genügt vielmehr zwischen Station und Stellwerk Morseverbindung oder Wecker mit Fallscheibe; denn das auf Fahrt gestellte Ein- oder Ausfahrtssignal legt ja mittelst des gezogenen Fahrstrassenhebels die Fahrstrasse fest und der Maschinenführer erhält durch das Vorsignal bei Zeiten Gewissheit, ob er durchfahren kann oder halten muss.

Sind für sämmtliche Ausfahrten Ausfahrtssignale vorhanden, so erscheint in der Regel für sämmtliche nach derselben Richtung gehenden Ausfahrten ein gemeinschaftliches Vorsignal am Einfahrtsmast als völlig ausreichend, selbst wenn der Einfahrtssignalmast mehrflüglig ist. Denn es ist ja nur nöthig, das Ausfahrtsvorsignal bei der Durchfahrt von Zügen durch den Bahnhof auf Fahrt stellen zu können. Beispielsweise ist bei zweiflügligem Einfahrtssignalmast $A^{1\,2}$ die Fahrtstellung des Ausfahrtsvorsignals nur für die Durchfahrt A^1 nöthig; denn bei Fahrt A^2 muss der Zug in der Regel sowieso auf der Station halten, die Ausfahrtsvorsignalscheibe muss also dann auf Halt stehen. Der Flügel A^2 hat alsdann in gezogener Lage die vom Ausfahrtsfahrstrassenhebel abhängige Ausfahrtsvorsignalscheibe auf Halt zu verriegeln, was mechanisch leicht ausführbar ist.

Zwecks Vergleichung der Kosten sei erwogen, dass wenn z. B. auf einem Bahnhofe mit je zwei Einfahrten und je zwei Ausfahrten an jedem Bahnhofsende, beim Vorhandensein zweier Aussenstellwerke, allein für die Fahrstrassenblockfreigabe 16 Blockfelder nöthig sind, dass diese Anzahl sich noch um 8 Blockfelder erhöht, wenn vor Freigabe der 4 Einfahrten erst die Ausfahrten durch Zustimmung blockelektrisch festgelegt sein sollen, und dass schliesslich noch weitere 8 Gruppenblockfelder erforderlich sind, wenn die gezogenen Einfahrtsfahrstrassen auch unter Blockverschluss der Station liegen sollen. Berechnet man nun ein Blockfeld mit 250 ℳ, so ergibt sich ein Kostenaufwand von $32 \cdot 250 = 8000$ ℳ für die Blockfelder. Bei Anwendung je eines Ausfahrtsvorsignals könnte aber die gesammte Blockabhängigkeit erspart bleiben, weil feindliche Fahrten entweder in demselben Stellwerke sich ausschliessen, oder durch die Haltstellung des vom anderen Stellwerke aus bedienten Ausfahrtsvorsignals erkennbar sind, und an Stelle der 32 Blockfelder tritt je eine Ausfahrtsvorsignalscheibe an jedem Einfahrtsmaste und die Einrichtung zur mechanischen Festlegung der Fahrstrassen zur Verhütung vorzeitigen Umstellens der Weichen unter dem fahrenden Zuge, welche übrigens bei Anwendung der 32 Blockfelder auch nicht ganz entbehrt werden können.

Der Auftrag zur Fahrtstellung hätte alsdann durch Morse oder Wecker mit Fallscheiben zu erfolgen, Einrichtungen, welche bei den jetzigen Anlagen in der Regel auch vorhanden sind.

Beim Vorhandensein mehrerer vorkommender Durchfahrtseinrichtungen dürfte es sich empfehlen, ein einflügliges Haupteinfahrtssignal und Wegesignale aufzustellen, am welchen letzteren alsdann die Ausfahrtsvorsignale anzubringen wären.

Wenn man dann noch zur Verhütung des vorzeitigen Umstellens der Weichen unter dem fahrenden Zuge zu möglichst einfachen Einrichtungen greift und vor allen Dingen die Gleispläne einer gründlichen Revision unterwirft und die in dieser Beziehung vielfach bestehenden Mängel beseitigt, ist der Betriebssicherheit Genüge gethan.

Um bei Nacht ein Verwechseln der Vor- und Hauptsignale auszuschliessen, dürfte es sich empfehlen, das grüne Licht nur für Vorsignale und rothes Licht nur für die Hauptsignale zu verwenden, so dass also bei Halt beide Vorsignale grünes, beide Hauptsignale rothes Licht zeigen und bei Fahrt sowohl an den Vorsignalen als den Hauptsignalen weisses Licht eventl. Milchglas zur Anwendung gelangt; denn von dem jetzt bei Fahrt geltenden grünen Lichte am Signalmaste dürfte um so eher abgegangen werden können, als im allgemeinen das grüne Licht zwecks vorsichtiger Durchfahrt der Züge durch Bahnhöfe er-

fahrungsgemäss doch nicht beachtet wird, und Vorschriften, deren Befolgung nicht erreicht werden kann, sollte man einfach fallen lassen. Ueberdies dürfte eine einfache Dienstvorschrift genügen, wenn nun einmal die sogenannte vorsichtige Fahrt durch Bahnhöfe aufrecht erhalten bleiben soll, denn die Annäherung an einen Bahnhof macht sich selbst bei Nacht dem Maschinenführer erkennbar durch das Einfahrtsvorsignal, wenn dasselbe auch weisses Licht hat. Sf.

Der optische Telegraph.

Abgesehen vom Schifffahrts- und Eisenbahnbetriebe und vom Vermessungswesen wird in neuerer Zeit dem optischen Telegraphen auch anderweitig im Nachrichtendienst wieder grössere Aufmerksamkeit zugewendet und zwar von den Heeresverwaltungen. Jahrtausende hindurch war der optische Telegraph für den raschen Nachrichtenverkehr das einzige Beförderungsmittel und unter Umständen wurde durch ihn Erstaunliches an Schnelligkeit geleistet. Schon in seinem „Agamemnon" gibt Aischylos eine sehr genaue Beschreibung davon, wie die Kunde von dem Falle Trojas im Laufe eines kurzen Tages durch den optischen Telegraphen nach Argos gelangte. Auf dem Dache der Königsburg von Argos hielten zehn Jahre lang bestellte Wächter Ausblick nach dem Feuerzeichen und mit ihnen die Wächter auf den Zwischenstationen, welche im gegebenen Augenblicke das Signalfeuer zu entzünden hatten. Auf die Frage, welcher Bote so schnell die Nachricht gebracht habe, lässt Aischylos die Klytemnaistra antworten:

„. . . . . Vom Ida flammend flog
Von Brand zu Brand der feuerige Reiter
Als Bote her! Er strahlt vom Hermesfels
Aus Lemnos' Insel seinen weiten Schein;
Und schon empfängt ihn Athos' heil'ger Gipfel,
Der weit hinaus auf Meeresrücken dann
Der Fichtenfackel frohe Wanderflamme
Goldstrahlend wie die Sonne, lichten Ruf's,
Bis zu Makisto's hoher Warte sendet.
Der ohne Zaudern, nicht vom Schlaf betäubt,
Schickt seinen Theil des hellen Boten weiter,
Bis an Euripos' Strom ein rascher Brand
Messapios' Wächter ruft. Die nähren emsig
Aus Haufen alten Haidekrauts den Glanz;
Und ungeschwächt enteilt die wack're Flamme
Ueber Asopos' Ebene dahin,
Gleich hellem Mondschein zum Kithaironwald.
Dort weckt sie neue Wechselpost, ein Licht,
Heller als irgend sonst, entstrahlt von droben
Die Gluth des weitgeschickten Feuers über
Gorgopis' See auf Aigiplanktos' Scheitel.
Und flugs, mit unverdross'nem Muth geschürt,
Den Lauf der feur'gen Kunde nicht zu stören,
Fliegt weiten Schwungs der Flamme mächt'ger Schweif,
Kühn den Saron'schen Busen übersprungen,
Bis dass im Sturmlauf Arachnaions Höhe,
Den Felsen nahe bei der Stadt, er trifft.
Von dorther flammt' auf dies Atridenschloss
Das Licht, Idä'schen Feuers Enkelkind,
In rechter Ordnung raschen Fackellaufes
Vom Brand zum Brande wechselnd wohl erfüllt.
Doch Sieger bleibt im Lauf der Erst' und Letzte! —
Zum Zeichen nenn' ich solches Zeichen dir
Von meinem Mann aus Troja mir verkündigt."

Im Laufe der Jahrtausende, besonders aber in den letzten Jahrzehnten vor der Erfindung des elektrischen Telegraphen, war der optische erheblich vervollkommnet und zu einem regelmässigen und wichtigen Nachrichtensystem entwickelt worden. Jetzt ist er, wie gesagt, im Dienst des Nachrichtenverkehrs zurückgetreten, aber keineswegs ganz unentbehrlich geworden.

Der optische Telegraph hat seine besonderen Vorzüge, namentlich in Ausnahmezuständen, wie in Kriegsfällen für die Verständigung innerhalb des Heeres. Der optische Telegraph bedarf keiner besonderen Anlage, es genügt die Aufstellung eines einfachen Apparates, mit dessen Hilfe man sich unter den schwierigsten Terrainverhältnissen, auch im Hochgebirge, über breite Ströme und andere Gewässer hinüber, ja selbst über die Köpfe des Gegners hinweg verständlich machen kann. Bei klarem Wetter versagt er auch nicht in der Nacht, nur bei Nebel ist die Sehlinie unterbrochen; in den tropischen Gegenden versagt er eigentlich niemals. Unersetzbar ist er für die Verständigung zwischen Flotte und Landheer bei gemeinsamen Unternehmungen und für den Verkehr der Schiffe untereinander. Aber auch im Landheer verständigt man sich auf nicht zu weite Entfernungen hauptsächlich mit Flaggen oder mit Tafeln, bei Nacht mit Hilfe von Laternen. Vervollkommnete Apparate ermöglichen den Nachrichtenverkehr bis auf 40 km Entfernung und darüber.

Auf Veranlassung des Deutschen Kaisers versuchte man nach der „Post" bei den Kaisermanövern von 1897 in der Gegend von Frankfurt a. M. einen optischen Signalapparat, den vor einigen Jahren die englische Regierung der deutschen zum Geschenk gemacht hat. Es waren vier Stationen eingerichtet, der weisse Thurm im Homburger Schlosshof, der Weinberg bei Vilbel, ausserdem bei Friedberg und bei Holzhausen, die Entfernungen betrugen etwa 10 km. Es handelte sich um einen Heliographen, der bei Tag das Sonnenlicht, bei Nebel und bei Nacht Kalklicht zurückwarf. In der Minute konnten 60 Worte aufgegeben werden. Bedient wurde der Apparat durch einen Offizier, zwei Unteroffiziere und 30 Mann der Eisenbahnbrigade. Es hiess, bei starkem Sonnenschein sei es unmöglich, in das Licht zu sehen, näheres über die Erfolge ist nicht bekannt gegeben.

Während des Feldzuges in Tschitral 1897 machte das englische Heer von dem optischen Telegraphen ausgedehnten Gebrauch. Es fanden 141 britische und 129 eingeborene Signalisten Verwendung. Ueber 100 feste Stationen wurden mit der Zeit eingerichtet und bis zum 14. September 1895 waren nicht weniger als 55 590 Befehle, Meldungen, Nachrichten durch Signale übermittelt. Die weiteste Entfernung, auf welcher man direkt mit dem Heliographen signalisirte, betrug 87 englische Meilen. Der Erfolg der Expedition war zum grossen Theil der intelligenten Anwendung der Signale und den vortrefflich geschulten Signalisten zu verdanken. Von Kreta aus verständigte sich der griechische Oberst Vassos über das Blockadegeschwader hinweg mit Griechenland durch Signale.

Die ausgedehnteste Anwendung findet der optische Telegraph indessen in der Eisenbahnverwaltung; er ist hier durch den elektrischen keineswegs überflüssig geworden, sondern dient in ausgedehntester Weise sozusagen als Ergänzung des letzteren. Man ist gerade in der Eisenbahnverwaltung darauf bedacht gewesen, das optische Telegraphenwesen im Verein mit dem elektrischen und akustischen zu einem vollständigen System auszubilden.

Die Signalvorschriften, aus den allerbescheidensten Anfängen zu Stephenson's Zeit sich herausentwickelnd, haben in dem Maasse, wie sich die Linien und die Züge vermehrten, und die Gefahrquellen des Betriebes sich vervielfältigten, eine immer weitere Vervollkommnung erfahren, bis sie heute ein äusserst verwickeltes scharfsinnig durchdachtes System darstellen, das nur dem Fachmann geläufig ist. Früher thaten einige Maste und Fahnen den Erfordernissen Genüge, heute ist der Signaldienst mechanischen Einrichtungen übertragen, deren Anordnung und Bau den ganzen Scharfsinn wissenschaftlich gebildeter Personen in Anspruch nimmt. Auf die Art und Weise näher einzugehen, wie durch das Zusammenwirken von Signalen aller Art, ausser den optischen elektrische, akustische, pneumatische mit den dazu gehörigen mechanischen Hilfsmitteln, sicherer Zugeinlauf gewährleistet wird, ist hier nicht der Ort;

dies ist vielmehr Sache der Lehrbücher und alles für den Betriebsdienst Erforderliche ist in der Signalordnung niedergelegt.

Der Nachrichtendienst im Sinne einer Weitermeldung von Zügen am Bahngleise entlang mittelst optischer Signale, entsprechend dem früher beschriebenen Nachrichtenverkehr, ist heute nur noch wenig üblich. Früher war diese Art der Weitermeldung der Züge auf deutschen Bahnen vielfach in Gebrauch; zu dem Zweck wurden ausser festen Masten auch Ballons, Fahnen oder Laternen in Anwendung gebracht, deren Meldungen von Posten zu Posten übertragen wurden. Einem derartigen System der Weitermeldung, das bei Nebel versagt, im Betrieb langsam ist und angestrengteste Aufmerksamkeit der Signalleute voraussetzt, wird heute mit Recht das akustische vorgezogen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 47,29 km lange Strecke Delmenhorst-Falkenrott der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Mai d. J. dem Gesammtverkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereinigung der Güterverwaltung Dresden-Neustadt I (schlesischer Bhf.) mit der Güterverwaltung Dresden-Neustadt II (Leipziger Bhf.). Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 24. d. Mts. ist die Güterverwaltung Dresden-Neustadt I (schlesischer Bhf.) mit der Güterverwaltung Dresden-Neustadt II (Leipziger Bhf.) vereinigt worden.

An diesem Tage sind die für Dresden-Neustadt I (schlesischer Bhf.) gültigen Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgut ausser Wirksamkeit getreten und es bleiben vorläufig nur noch die Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern, eilgutmässig zu befördernden Gütern sowie von lebenden Thieren in Kraft.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. werden die Haltepunkte Habelschwerdt Stadt (zwischen Habelschwerdt und Grafenort) und Steingrund (zwischen Dittersbach und Charlottenbrunn) für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. Die Entfernungen betragen:

von Habelschwerdt Stadt	nach	Habelschwerdt	1,47 km
„ „ „	„	Grafenort . .	6,56 „
„ Steingrund	nach	Dittersbach	3,33 „
„ „ „	„	Charlottenbrunn	2,62 „

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Kreiensen-Holzminden zwischen den Stationen Naensen und Vorwohle neu errichtete Haltepunkt Wenzen und der an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Wabern und Borken neu errichtete Haltepunkt Singlis dem Personenverkehr übergeben. Die Entfernungen betragen von Wenzen nach Naensen 5,8 km und von Wenzen nach Vorwohle 7,5 km, ferner von Singlis nach Wabern 5,5 km und von Singlis nach Borken 3,5 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der Personenhaltepunkt Schönbusch wird am 1. Mai d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass nur Fahr- und Rückfahrkarten III. Klasse zwischen Schönbusch und Königsberg i/Pr. Ostbhf. ausgegeben werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. wird für die Zeit des Verkehres der Passagierschiffe der Linie Linz-Passau der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft die im Kilometer 29,0 der Strecke Wels-Aschach gelegene Haltestelle Aschach-Donaulände für Personen- und Gepäckabfertigung zur temporären Eröffnung gelangen; ferner wird am 1. Mai d. J. die zwischen den Stationen Vitis und Pürbach-Schrems im Kilometer 150,619 der Linie Wien-Eger gelegene Haltestelle Hirschbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Altenessen und Gelsenkirchen gelegene seitherige Personenhaltestelle Caternberg für den unbeschränkten Güterverkehr — mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen — sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Entfernung von Caternberg bis Altenessen beträgt 3,0 km, bis Gelsenkirchen 4,0 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Strecke Löhne-Hameln, 2,6 km von Eisbergen und 8,6 km von Vlotho gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Veltheim wird am 1. Mai d. J. für den Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr — unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen — eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die an der Strecke Königsberg i/Pr.-Tilsit zwischen Schelecken und Szargillen belegene Haltestelle Jorksdorf wird am 1. Mai d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh ist auch fernerhin ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Nyiregyháza-Mátészalkaer Lokalbahn gelegene Halte- und Verladestelle Császári, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist auch für den Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Mai d. J. werden die Befugnisse der an der Strecke Schönbrunn-Troppau gelegenen, für Frachtgüter in Wagenladungen, welche in offen gebauten Wagen zu befördern sind, ferner für den Getreideverkehr und für die Abgabe von Dungmitteln in Wagenladungen auch dann, wenn die Beförderung in gedeckt gebauten Wagen zu erfolgen hätte, eröffneten Ladestelle Strzebowitz erweitert. Vom bezeichneten Tage können in Strzebowitz Frachtgüter, gleichviel ob dieselben in offen oder in gedeckt gebauten Wagen zu befördern sind, zur Auf- oder Abgabe gelangen, sofern die Fracht mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.

Ausgeschlossen von der Auf- und Abgabe in Strzebowitz bleiben auch fernerhin:

a) explosive Güter,
b) Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen,
c) Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt, und
d) lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind.

Alphabetisches und arithmetisches Fahrscheinverzeichniss. Sämmtlichen am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen ist der Entwurf des I. Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse, zur Prüfung und Mittheilung des Ergebnisses derselben bis spätestens den 20. Mai d. J. an die geschäftsführende Verwaltung, zugegangen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 963 vom 22. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Besoldungs- und Pensionsverhältnisse der Beamten des Vereins (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. 1223 vom 16. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. 1286 vom 19. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 23. April d. J.).

Nr. 1346 vom 21. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (mit Ausnahme der im Unterausschussprotokoll Leipzig, 11./12. November 1897 unter 2—9 genannten Verwaltungen), betreffend Protokoll über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leipzig, den 11./12. November 1897 (abgesandt am 23. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat kürzlich den Staatseisenbahndirektionen die Beachtung zweier Erlasse aus den Jahren 1873 bezw. 1889 zur besonderen Pflicht gemacht, in denen die Eisenbahndirektionen angewiesen werden, bei Eisenbahnneubauten auf den **Arbeitermangel in der Landwirthschaft** Rücksicht zu nehmen, derart, dass solche Bauten während der Frühjahrsbestellung und der Ernte soweit irgend

thunlich mit wesentlich verringerten Arbeitskräften fortgeführt und die Bahnunterhaltungsarbeiten während dieser Zeit möglichst eingeschränkt werden sollen, um der Landwirthschaft zur Deckung des in diesen Perioden gesteigerten Bedarfs an Arbeitskräften die Heranziehung von Arbeitern zu erleichtern. Dabei verweist der Minister besonders auf die Bestimmung, wonach zu den Vorbedingungen der Annahme von Arbeitern für den Eisenbahndienst gehört, dass diese aus ihrem letzten Dienstverhältniss ohne Verletzung ihrer vertraglichen Verpflichtungen ausgeschieden sind und den Grund des Ausscheidens glaubhaft machen. Der Minister erwartet demgemäss, dass von keiner Dienststelle der Eisenbahnverwaltung kontraktbrüchige Arbeiter beschäftigt, und dass die Eisenbahndirektionen auch sorgfältig darüber wachen werden, dass ebenso wenig Eisenbahnunternehmer kontraktbrüchige Arbeiter annehmen, Zuwiderhandlungen aber aufs Strengste verfolgt werden.

— Im Monat März d. J. ist auf den die **preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft** bildenden Bahnstrecken eine Einnahme von 96 639 000 ℳ und gegen den März 1897 eine Mehreinnahme von 4 779 000 ℳ erzielt worden. Von diesen Mehreinnahmen resultiren 1 661 000 ℳ aus dem Personenverkehr, 2 148 000 ℳ aus dem Güterverkehr und 970 000 ℳ aus sonstigen Quellen. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April) stellt sich auf 1 178 765 000 ℳ und ist um 62 104 000 ℳ höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 19 256 000 ℳ, der Güterverkehr eine solche von 35 505 000 ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 343 000 ℳ mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

— Bei der Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung in der Finanzkommission des preussischen Herrenhauses wurde die Frage angeregt, ob die Eisenbahn verpflichtet sei, **Güter aus dem Auslande zu denselben Sätzen wie Güter des Inlandes zu verfrachten**, ob unkündbare Verträge darüber mit den Nachbarstaaten beständen, ob solche Verträge durch die Handelsverträge neueingeführt und ob durch die neuen Handelsverträge alle sonst unkündbaren Verträge aufgehoben worden wären, und endlich ob, wenn solche Verträge beständen, diese sich nur auf die direkten Anschlussbahnen oder auf alle preussischen, ja deutschen staatlichen und privaten Bahnen bezögen. Minister Thielen bemerkte, dass im allgemeinen die Güter, die vom Auslande kämen, nicht anders wie die inländischen tarifirt würden. Die andere Frage könnte nicht eingehend beantwortet werden, da die Verhältnisse sich hier sehr verschieden gestalteten, und ausserdem an dieser Frage das Auswärtige Amt vornehmlich betheiligt sei.

— Auf der Tagesordnung der am 14. Mai stattfindenden Hauptversammlung der **Brölthal-Eisenbahnaktiengesellschaft** steht u. a. die Beschlussfassung über den Ausbau einer elektrischen Bahn von Ehrenbreitstein auf den Arenberg und über die durch diesen Bau bedingte Kapitalserhöhung.

— Wie aus Cassel gemeldet wird, sind die Erdarbeiten für die **Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode**, im Kreise Schmalkalden, soweit fortgeschritten, dass die Eröffnung der Bahn voraussichtlich im Oktober d. J. wird erfolgen können. Der Bau der **Kleinbahn Wächtersbach-Birstein**, im Kreise Gelnhausen, ist derart gefördert, dass man dieselbe bereits im Juni in Betrieb nehmen zu können hofft.

— Am 14. und 15. d. Mts. kam in der bayerischen Abgeordnetenkammer, nachdem zu Beginn der ersten Sitzung den Rechnungsnachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben auf den Etat der Staatseisenbahngefälle für die Jahre 1894/95 die Anerkennung ertheilt worden war, der Gesetzentwurf, betreffend den **Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen** zur Berathung. Der ursprüngliche Gesetzentwurf selbst enthielt sieben Ziffern; nachdem jedoch das vor kurzem (vergl. Nr. 29 S. 465 d. Ztg.) seitens der königlichen Staatsregierung der Abgeordnetenkammer in Vorlage gebrachte Nachtragspostulat für Herstellung eines Centralrangirbahnhofes in Nürnberg sowie Umbau des seitherigen Centralbahnhofes und Neubau eines grossen Betriebshauptgebäudes dortselbst gleichfalls für die Plenarberathung reif geworden war, wurde dieses Postulat als Ziffer 8 dem ersteren Gesetzentwurfe angefügt und der Berathung mitunterstellt. In der Generaldiskussion brachten einzelne Kammermitglieder verschiedene, nicht unbegründete Wünsche bezüglich der Bahnhöfe in Bayreuth und Erlangen zur Sprache, deren thunlichste Erfüllung die Staatsregierung zusicherte. Sodann ward in die Spezialdiskussion eingetreten. Ziffer 1, Herstellung einer Güterzugsrangiranlage (Ablaufanlage) in Aschaffenburg zu 870 000 ℳ sowie Ziffer 2, Einrichtung von Weichen- und Signalcentralisirung nebst Ausbau einer weiteren Stationsgruppe zu 4 276 000 ℳ, wurden ohne Debatte genehmigt. Bei Ziffer 3, Erweiterung von Stationsanlagen in Hof, München Ost, Regensburg, Würzburg usw., dann Erbauung von Dienstwohn-, Uebernachtungs-, Betriebshauptgebäuden usw. in Eger, Regensburg, Schweinfurt C. B., Würzburg u. a. zu insgesammt 2 590 000 ℳ, entspann sich eine längere Debatte über die Bahnhofsverhältnisse in Erlangen und wurde thunlichste Berücksichtigung der von einzelnen Kammermitgliedern vorgebrachten Wünsche in Aussicht gestellt; ebenso wurde dem Antrage eines Abgeordneten, für den Umbau des Bahnhofes Immenstadt, wofür die Staatsregierung bereits 143 000 ℳ eingesetzt hatte, die Summe auf 276 000 ℳ zu erhöhen, stattgegeben und auch für den Bahnhof in Stadt Eichstätt im Einvernehmen mit der Staatsregierung ein Betrag von 60 000 ℳ neu eingestellt. Ziffer 4, Elektrische Bahnbetriebseinrichtungen, wie: Elektrische Streckenblockirungen, telephonische Einrichtungen, Bahnwärtertelephonlinien usw. zu 330 000 ℳ, erhielt ohne Debatte Genehmigung. Ziffer 5, Neuherstellung sowie Erweiterung von elektrischen Beleuchtungsanlagen in Aschaffenburg mit 80 000 ℳ, in Gunzenhausen mit 100 000 ℳ, in München C. B. mit 865 000 ℳ, der Münchener Centralwerkstätte mit 100 000 ℳ und in Pleinfeld mit 115 000 ℳ, fand ohne Erinnerung Genehmigung; dagegen wurden statt der für Nürnberg C. B. eingesetzten 250 000 ℳ 156 000 ℳ für die elektrische Beleuchtungsanlage in Augsburg und 125 000 ℳ für Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Rosenheim bewilligt nebst einer Pauschalsumme von 40 000 ℳ für den Anschluss mittlerer und kleinerer Stationen, somit das ganze Postulat mit 1 740 000 ℳ. Bei Ziffer 6, Herstellung von Wegüber- und -Unterführungen an Stelle schienengleicher Ueberfahrten, wurde die beantragte Gesammtsumme von 550 000 ℳ ohne Erinnerung bewilligt. Bei Ziffer 7, maschinentechnische Erweiterungsbauten, ferner Erweiterung von Werkstättenanlagen und maschinentechnische Erfordernisse in grösseren Bahnhöfen, wie: Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Würzburg usw., wurde das Gesammterforderniss von 1 470 000 ℳ gleichfalls ohne Debatte genehmigt. Endlich wurde als Ziffer 8 das oben erwähnte neu eingebrachte Regierungspostulat für Neu- und Umbau usw. des Centralbahnhofes Nürnberg im Gesammtbetrage von etwa 30 000 000 ℳ angenommen und die erste Rate zu 12 000 000 ℳ bewilligt, mit deren Hinzurechnung sich für sämmtliche acht Postulate nunmehr ein Maximalbetrag von 24 253 000 ℳ ergibt, welcher einstimmig genehmigt wurde.

— Die **Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im Monat März d. J. wie folgt: Befördert wurden 1 809 502 Personen (gegen 1 703 573 Personen im gleichen Monat des Jahres 1897) und 1 483 820 (1 281 003) t Güter. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 604 828 (2 369 234) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 149 790 (123 679) ℳ, aus dem Thiertransport 204 501 (197 641) ℳ und aus dem Güterverkehr 8 009 392 (7 542 968) ℳ, demnach insgesammt 10 968 511 (10 233 522) ℳ. Die Gesammtlänge der bayerischen Staatseisenbahnen stieg von 5 308 km im März 1897 auf 5 339 km im März 1898.

— Von Aerzten, welche Vorlesungen an Hochschulen zu ihrer weiteren Ausbildung besuchen und hierzu die Eisenbahn ständig benutzen, war die **Ausstellung von Schülerkarten** verlangt worden. Die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** hat dies für unzulässig erklärt. In ihrem Bescheide hat dieselbe erläuternd bemerkt, dass Schülerkarten an Schüler und Schülerinnen zum Zwecke des Besuches von öffentlichen Schulen, wozu auch die Hochschulen zu zählen sind, abgegeben werden dürfen. Praktische Aerzte aber seien, auch wenn sie zu ihrer weiteren Ausbildung Vorlesungen an einer Hochschule besuchen, keine Schüler. Das gleiche Verhältniss bestehe hinsichtlich der Schullehrer, welche Unterrichtsstunden an der Musikschule besuchen; auch für diese könne ein Anspruch auf Schülerkarten zu ermässigtem Fahrpreise nicht anerkannt werden. Dagegen können Studirende der Rechte, selbst wenn sie das 20. oder 21. Lebensjahr überschritten hätten, Schülerkarten zum Besuch der Vorlesungen an Hochschulen, ferner auch Polytechniker zum gleichen Zweck solche Karten erhalten. Eine Altersbeschränkung sei nur für den Privatunterricht festgesetzt. Wenn jedoch der Besuch einer Hoch- oder Musikschule nur wöchentlich ein- bis zweimal erfolge, so gehe hieraus hervor, dass die Besucher solcher Schulen nicht regelmässige Schüler und daher auch zum Anspruch auf Schülerkarten nicht berechtigt seien.

— Die mit pragmatischen Rechten angestellten **Beamten der königlich bayerischen Verkehrsanstalten** haben im Jahre 1860 einen Verein, betitelt: **Privatsterbekassenverein** gegründet, welcher den löblichen Zweck verfolgt, bei Ableben eines Mitgliedes den Hinterbliebenen behufs Bestreitung der Beerdigungskosten, Beschaffung von Trauerkleidern, nothwendigen Reisen auswärts untergebrachter Familienglieder nach Hause usw. — Ausgaben, welche je nach Umständen nur zu oft die Betroffenen

in peinliche Verlegenheit setzen, ja selbst dazu angethan sein können, die wirthschaftlichen Verhältnisse derselben mehr oder minder zu derangiren — die nöthigen Geldmittel in der Weise zu bieten, dass seitens der Vereinskasse die festgesetzte Sterbefallquote immer sofort zur Auszahlung gelangt. — Am 23. d. Mts. hielt dieser Verein seine diesjährige Generalversammlung, welcher viele der obersten Beamten der Generaldirektion, die nahezu sämmtlich zu dessen Mitgliedern zählen, anwohnten, im Eisenbahnrathssaale ab. Aus dem vorliegenden 38. Rechenschaftsberichte entnehmen wir in Kürze, dass die Sterbefallquote gegenwärtig 1 400 ℳ. gegenüber einem monatlichen Mitgliederbeitrage von nur 3,30 ℳ. beträgt und dass die Möglichkeit, eine solch' ansehnliche Summe bei jedem Todesfalle auszuzahlen, nur dadurch erzielt werden konnte, dass die Vorstandschaft und speziell der langjährige 1. Vorstand, königlicher Oberregierungsrath und Fiskal der bayerischen Verkehrsanstalten E. v. Rutz, unablässlich bemüht gewesen, das Vereinsvermögen auf einen möglichst hohen Stand zu bringen, sodass dasselbe nunmehr auf 455 112 ℳ. angewachsen ist, die in Staatspapieren angelegt sind. Die Einnahmen des Jahres 1897 betrugen 68 000 ℳ., die Ausgaben für 30 Sterbefälle 42 000 ℳ., sodass dem Vereinsvermögen im abgelaufenen Jahre weitere 26 000 ℳ. zugeführt werden konnten; die Mitgliederzahl beträgt gegenwärtig 1 135.

— Mittelst Entschliessung des einschlägigen königlich bayerischen Staatsministeriums wurde der Antrag der Direktion der **pfälzischen Bahnen** auf Einführung von **Sonntagsfahrkarten** nur insoweit genehmigt, als während der Sommerfahrplanperiode versuchsweise solche II. und III. Klasse auf der Station Ludwigshafen nach den Stationen Dürkheim und Neustadt a. d. H. zum Preise der einfachen Fahrt ausgegeben werden sollen; dagegen wurde der Einbeziehung der Station Frankenthal in diese Verbilligung des Sonntagsverkehrs nicht stattgegeben.

— Im Monat März d. J. belaufen sich die **Gesammteinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** auf 9 935 474 ℳ. Hieran sind betheiligt der Personenverkehr mit 2 358 248 ℳ. (+ 27 077 ℳ. gegenüber dem Monat März 1897), der Güterverkehr mit 6 444 997 (+ 374 159) ℳ., sonstige Einnahmequellen mit 1 132 299 ℳ. In den ersten drei Monaten dieses Jahres erreichten die Gesammteinnahmen die Höhe von 26 852 141 (+ 550 539) ℳ., wozu beitrugen der Personenverkehr 6 577 985 (+ 386 611) ℳ., der Güterverkehr 16 849 828 (+ 206 131) ℳ., sonstige Quellen 3 424 328 (+ 370 059) ℳ. Die Bahnlänge hatte 2 932,13 km. Das Anlagekapital beziffert sich auf 814 569 333 ℳ.

— **Wohnungen für Eisenbahnbeamte und -Arbeiter.** Der sächsische Landtag, der schon im Jahre 1892 1 500 000 ℳ. zum Bau von Häusern für Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahn bewilligt hatte, bewilligte auch im neuen Etat eine gleich hohe Summe zu demselben Zweck. Die bisher gebauten Häuser verzinsen sich bezüglich der Unterhaltungskosten mit etwa 2,25 %. Die Landtagsdeputation empfahl, wenn es irgend ohne grössere Opfer möglich sei, nicht Miethskasernen, sondern kleinere Wohnungen zu bauen.

— Vor dem **Neubau von Wasserwegen** warnt auffallender Weise auch ein industrielles Organ, die „Krefeld. Ztg.", in einem Aufsatz unter der Ueberschrift „Kanäle oder Eisenbahnen?" Es wäre, heisst es da, für den Staat viel vortheilhafter gewesen, wenn er anstatt des Dortmund-Emskanals eine Güterbahn gebaut haben würde. „Die Kosten einer solchen würden sich auf 150 km zu 325 000 ℳ. per Kilometer auf etwa 49 000 000 ℳ. beziffern, das macht ungefähr 2 000 000 ℳ. an Verzinsung und Amortisation. Zum Betrieb wären 150 × 12 500 = 1 875 000 ℳ. nöthig. Stellt man nun den Verkehr, der möglicherweise auf dem Kanal eintreten wird, auf 5 000 000 t und rechnet man für Eisenbahnfracht 1 ℳ. für die Tonne, wofür schwerlich ein Schiffer den Kanal befahren wird, dann nähme die Bahn die Summe von 5 000 000 ℳ. ein, also etwa 1 000 000 ℳ. mehr als ihre Auslagen für Betrieb, Verzinsung usw. betragen. Dagegen muss der Staat jetzt die Zinsen von 90 000 000 ℳ. zu 4 % = 3 600 000 ℳ. und vielleicht auch Betriebs- und Unterhaltungskosten zahlen. Dabei haben die Interessenten den Schiffern noch höhere Frachten zu zahlen, als bei einer solchen Güterbahn. Ebenso liegt die Sache für die Projekte eines Rhein-Maas-, oder Rhein-Scheldekanals. Der Bau einer Güterbahn wäre für den Staat eine Einnahmequelle, während ein Kanal nur Kosten verursacht, die nicht gedeckt werden können."

Eine Antwort auf die Frage, ob unter gleichen Voraussetzungen Eisenbahnen leistungsfähiger sind als Wasserstrassen, sucht die „Krefeld. Ztg." aus den Erfahrungen zu ziehen, die man in England und Amerika gemacht hat, wo Kanäle sowohl wie Eisenbahnen im Besitz von Privatgesellschaften sind. Dort zeige es sich, dass die Wasserwege im Wettbewerb mit den Eisenbahnen die Konkurrenz nicht aushalten können. ‚Man hat sich alle erdenkliche Mühe gegeben, um die Kanalschifffahrt wieder zu heben, aber vergeblich. Auch in Amerika hat man dieselben Erfahrungen gemacht. In Holland, dem klassischen Lande der Kanäle, wo das ganze Land von Wasserstrassen durchschnitten und beinahe jeder Ort an das Kanalnetz angeschlossen ist, herrscht, bis auf einzelne wenige Ausnahmen, Oede auf den Kanälen, auf denen man nur hin und wieder ein Torfschiff findet, da dieser Artikel wegen seines geringen Werthes höchstens Segelfracht tragen kann. Die sogenannte Rheinfahrt, von Amsterdam nach dem Rheine, macht allerdings eine Ausnahme. Hier liegt die Sache so, dass der Staat ganz bedeutende Mittel aufwenden musste zum Schutze des Handels Amsterdams, um diese Hauptstadt Rotterdam gegenüber leistungsfähig zu erhalten. Rotterdams Handel partizipirt an den Vortheilen, welche die Rheinschifffahrt durch die Rheinuferstaaten geniesst, und es galt deshalb auch Amsterdam dieser Vortheile theilhaftig werden zu lassen. Von der anderen Seite machen die holländischen Eisenbahnen den Wasserwegen eine so bedeutende Konkurrenz, dass eine Schifffahrt, die sich nur auf das Gebiet des eigenen Landes erstreckt, oder nicht mit der Rheinschifffahrt zusammenhängt, überflügelt ist." Am Schlusse ihrer Ausführungen sagt die „Krefeld. Ztg.": „Betrachten wir die Entwickelung des Verkehrs in den letzten 60—70 Jahren, so sehen wir, dass die beispiellose Zunahme fast ganz allein den Eisenbahnen zuzuschreiben ist. Selbst die Rheinschifffahrt und diejenige auf der Elbe, Oder und Weichsel hätten nicht in dem Maasse zunehmen können, hätten wir nicht ein so ausgedehntes Eisenbahnnetz erhalten. Wodurch hat denn die rheinisch-westfälische Industrie einen so ungeheuren Aufschwung genommen? Doch nur allein durch die Eisenbahn und nicht durch Wasserwege; denn diese besitzt es bis jetzt nicht. Die Eisenbahnen haben es z. B. ermöglicht, dass die Ruhrkohlen nach Eröffnung der Strecke Oberhausen-Arnheim nach Holland versandt werden und dort die englischen Kohlen verdrängen konnten. Der Transport auf den Wasserstrassen ging im Anfang der Eisenbahnzeit immer mehr zurück, nur durch grosse Subsidien aus Staatsmitteln und durch eigene grosse Anstrengungen hat er sich wieder erholt. Das Ergebniss dieser Betrachtungen ist also kurz gefasst: Kanäle bringen dem Unternehmer Verlust, Eisenbahnen Gewinn, und die Interessen der Verfrachter können ebenso gut, wenn nicht besser, durch letzteres Transportmittel gewahrt werden, wie durch ersteres."

— In einer am 22. d. Mts. in Hamburg stattgefundenen **Versammlung von Bahnärzten**, denen vom Minister der öffentlichen Arbeiten freie Fahrt gewährt worden ist, wurden folgende Gegenstände berathen: Ueber die Vorkehrungen zur Milderung der Schienenstösse, über eine neue Desinfektionsmethode, über die Nervenstörungen nach Unfällen, über ein Genesungs- und Erholungsheim für Eisenbahnbeamte.

— **Personalnachrichten.** Dem Geheimen Finanzrath und vortragenden Rath im königlich sächsischen Finanzministerium (Eisenbahnabtheilung) Dr. Ritterstädt wurde der Titel und Rang eines Geheimen Rathes, dem Finanzrath und Mitgliede der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen v. Seydewitz der Titel und Rang eines Oberfinanzrathes verliehen.

Oesterreich-Ungarn.

— Der Vergleich des Verkehrs und der **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** im Monat März d. J. mit den Ergebnissen des gleichen Monats im vorigen Jahre zeigt im Personenverkehre eine Steigerung um 179 537 Personen und 77 088 fl., wovon auf die westlichen Staatsbahnen 108 634 Personen und 21 149 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 70 903 Personen und 55 939 fl. entfallen. Im Güterverkehre ist eine Steigerung um 248 953 t und 403 016 fl. zu verzeichnen, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 176 915 t und 150 590 fl., auf die Staatsbahnen in Galizien 72 038 t und 252 426 fl. entfallen. Die Frequenzzunahme im Personenverkehre ist auf die günstigen Witterungsverhältnisse im Berichtsmonate sowie auf die allmähliche Verkehrsentwickelung auf den im Laufe des vorigen Jahres neu eröffneten galizischen Strecken zurückzuführen. Im Güterverkehre ergab sich auf den westlichen Staatsbahnen eine Mehrfrequenz bei den Artikeln Koks, Eis (+ 5 300 Wagen), Erde, Sand und Steine (+ 2 000 Wagen), Erze, Holz (+ 2 300 Wagen), Kohle (+ 4 900 Wagen) und eine Verminderung der Frequenz bei Getreide, Mehl und Mahlprodukten (— 1 200 Wagenladungen). Die im Verhältnisse zur Mehrfrequenz geringe Mehreinnahme findet ihre Erklärung einerseits in der Mehrbeförderung solcher Massengüter, welche meist nur auf kurze Entfernungen und zu niederen Frachtsätzen verfrachtet werden und andererseits in dem Rückgange des Getreideverkehrs. Im Güterverkehre der Staatsbahnen in Galizien rührt die Mehreinnahme fast gänzlich aus dem Getreideverkehre her, bei welchem sich eine Zunahme

um 6 700 Wagenladungen ergibt. Auch bei Holz zeigt sich eine Steigerung um 1 500 Wagenladungen, während bei lebendem Vieh, dann bei Eisen- und Stahlwaaren, Kohle und Zucker eine Abnahme des Verkehrs eingetreten ist. Insgesammt betragen die Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehre der Staatsbahnen im März d. J. 480 104 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. 1 396 346 fl.

— **Neue Tarife für den Orientverkehr.** Die für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei am 1. März d. J. veröffentlichten neuen Tarife und das neue Betriebsreglement treten am 1. Mai d. J. in Kraft. Das vorerwähnte Betriebsreglement tritt mit gleichzeitiger Gültigkeit auch für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei (über Oesterreich-Ungarn) andererseits in Kraft, wodurch das für diesen Verkehr bisher in Geltung gestandene Betriebsreglement vom 1. November 1893 ausser Wirksamkeit kommt. Das neue Betriebsreglement, welches nach jahrelangen Verhandlungen zustande gekommen ist, schliesst sich in manchen Punkten an die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr an. In der Haftungsfrage war man genöthigt, Bestimmungen zu treffen, welche von jenen des obigen Uebereinkommens bedauerlicher Weise abweichen.

— Wie erinnerlich sind nach der Fertigstellung der **Valsuganabahn** seitens der Grundeigenthümer, der Bauunternehmung und zahlreicher Lieferanten Forderungen in einem sehr namhaften Betrag gegenüber der Gesellschaft der Valsuganabahn erhoben worden, welche eigentlich strenge genommen im Sinne des Vertrags von der Generalbauunternehmung zu befriedigen gewesen wären. Die hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten sind seitens der Regierung zum Gegenstand eingehender Erhebungen gemacht worden, und es wurde, dem Vernehmen nach, zunächst Vorsorge getroffen, dass die dringendsten Zahlungsrückstände, insbesondere die Kosten für die Beseitigung der Kollaudirungsmängel für die Nacharbeiten und für die Grundeinlösungsrückstände, unbeschadet der Austragung der etwa bestehenden Regressansprüche von der Gesellschaft durch provisorische finanzielle Maassnahmen bedeckt werden. Es wird hierbei an die Aufnahme einer schwebenden Schuld gedacht. Es wurden in der letzten Zeit vor allem die von den dortigen Anrainern schon lange ersehnte Schlussvermessung und Verrechnung in Angriff genommen, und es kann mit Befriedigung konstatirt werden, dass die Abwickelung des Grundeinlösungsgeschäfts ziemlich glatt von statten geht, und dass vornehmlich die Forderungen auf Zinsenvergütungen in wohlverstandenem eigenen Interesse der Berechtigten sehr mässig angesetzt wurden. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, dass auch in der Endstrecke Borgo-Tezze diese Abwickelung gleichfalls anstandslos vor sich gehen werde, worauf in kürzester Zeit die definitive Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft in Angriff genommen werden dürfte.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aussig - Teplitzer Eisenbahn** für das Jahr 1897 betrugen die Roheinnahmen aus dem Betrieb 7 670 542 fl. (gegen das Vorjahr + 9 943 fl.), d. i. für 1 km Betriebslänge 75 653 fl. Zu den Roheinnahmen trugen bei: der Personen- und Gepäckverkehr 541 498 (+ 25 979) fl., der Eilgut- und Frachtenverkehr 6 184 272 (+ 232 284) fl. und die verschiedenen Einnahmen 944 771 (— 248 821) fl. Die Betriebsausgaben erforderten 2 598 931 (— 27 879) fl. und der Betriebskoeffizient 33,88 (1896: 34,29) % der Betriebseinnahmen. Nach Abzug der Steuern und Abgaben, ferner nach Abzug der auf die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen- und Tilgungsquote ergibt sich aus dem Betrieb ein Ueberschuss von 3 395 225 (1896: 3 508 942) fl. Hiervon entfallen, entsprechend dem Uebereinkommen zwischen den österreichischen Staatsbahnen und der Aussig - Teplitzer Eisenbahn, für die Gemeinschaftsverkehre 447 612 fl., so dass sich nach Abzug dieses Betrags ein Reingewinn von 2 847 613 fl. ergibt. Für die erst am 15. Dezember v. J. dem Verkehr übergebene Theilstrecke Settenz-Lobositz der Lokalbahn Teplitz (Settenz) - Reichenberg wird die Betriebsrechnung unter Einbeziehung der Betriebsergebnisse für die Zeit vom 16. bis 31. Dezember 1897 erst mit Schluss des Jahres 1898 erstellt werden.

— Die Aktiengesellschaft der **Bukowinaer Lokalbahnen** plant, wie das „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnblatt" erfährt, eine Verlängerung ihrer Linie **Hatna-Kimpolung nach Dorna-Watra** und ist diesbezüglich mit der Regierung bereits in Verhandlung getreten. Die Fortsetzungsstrecke hat den Zweck, die bessere Exploitirung der an derselben liegenden Forste des griechisch-orientalischen Religionsfonds, sowie der daselbst befindlichen Erzlager zu ermöglichen. Die Kosten für die Ausführung dieser Linie, welche mit rund 4 000 000 fl. veranschlagt sind, sollen durch Ausgabe von Prioritätsobligationen aufgebracht werden. Letzteres war nach den bisherigen Konzessionsbestimmungen ausgeschlossen. Nachdem jedoch die neue Linie die Einnahmen der Gesellschaft, welche schon derzeit ein die 5 % Verzinsung der Vorzugsaktien übersteigendes Erträgniss liefern, erheblich alimentiren wird, so dürfte wohl die Verzinsung der auszugebenden Prioritäten ausser Frage stehen.

— Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1897 stellen sich die Ergebnisse des garantirten Netzes der **österreichischen Nordwestbahn** in folgender Weise dar:

	1897	gegen 1896
Einnahmen:	Gulden	
Betriebseinnahmen der garantirten Linien	10 637 078	— 439 748
ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	6 570 784	+ 291 084
Reinertrag der garantirten Linien	4 066 283	— 730 833
sonstige Einnahmen	72 585	— 31 477
Garantiezuschuss der Staatsverwaltung	475 637	— 475 637
Summe der Einnahmen	4 614 506	— 286 673
Ausgaben:		
Prioritätendienst	3 069 969	+ 25 235
Refundirung an die Staatsverwaltung	—	— 142 693
Summe der Ausgaben	3 069 969	— 117 457
Summe der Einnahmen	4 614 506	— 286 673
Ueberschuss	1 544 536	— 169 215
Dazu:		
Antheil der Stammaktien an dem Erträgnisse des Ergänzungsnetzes	187 516	— 90 088
Vortrag vom Vorjahre	281 305	+ 11 537
zusammen	2 013 358	— 247 946
Dividende der Stammaktien à 10 fl. (gegen 11 fl. im Vorjahre)	1 800 000	— 180 000
neuer Vortrag	213 358	— 67 346

Das garantirte Netz hat einen Betriebsüberschuss von 4 060 000 fl. geliefert, welcher gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 730 833 fl. aufweist. Die Einnahmen sind um 439 000 fl. hinter dem Vorjahre zurückgeblieben; gleichzeitig haben sich aber die Ausgaben um 291 000 fl. gesteigert. Während die Staatsgarantie in den Vorjahren nicht mehr in Anspruch genommen wurde, vielmehr 1896 eine Rückzahlung auf die Garantievorschüsse in Höhe von 142 693 fl. erfolgte, wird in diesem Jahre wieder ein Garantiezuschuss von 475 637 fl. erfordert. In dem kürzlich eingebrachten Staatsvoranschlage ist der Garantiezuschuss für die Nordwestbahn mit 380 000 fl. präliminirt. Für die Aktionäre stehen nach Abzug der gesammten Lasten 1 500 000 fl. zur Verfügung. Dazu kommt der Antheil an dem Erträgnisse der Elbethalbahn mit 187 516 fl., welcher diesmal infolge des ungünstigeren Erträgnisses des Elbethalbahnnetzes um 90 088 fl. geringer ausgefallen ist als im Vorjahre. Endlich ist noch der Vortrag von 281 305 fl. zur Disposition. Zur Kompletirung der Dividende auf 10 fl. wird dem Vortrag die Summe von 67 946 fl. entnommen, so dass auf neue Rechnung noch 213 358 fl. übertragen werden. Die Ergebnisse der Elbethallinie stellen sich wie folgt:

	1897	gegen 1896
Einnahmen:	Gulden	
Betriebseinnahmen des Ergänzungsnetzes	7 059 552	+ 18 826
ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	3 454 402	+ 191 826
Reinertrag des Ergänzungsnetzes	3 605 150	— 172 999
Ausgaben:		
Prioritätendienst	1 723 311	+ 3 198
anderweitige Ausgaben per Saldo	28 700	+ 22 626
Summe der Ausgaben	1 752 011	+ 25 825
Summe der Einnahmen	3 605 104	— 172 999
Ueberschuss	1 853 138	— 198 825
Hiervon ab:		
Aktientilgung	64 000	+ 2 000
5 % Dividende	1 377 580	— 3 000
Reservefonds	41 155	— 19 772
Tantieme des Verwaltungsrathes	37 040	— 17 795
zusammen	1 519 776	— 38 667
Ueberschuss	333 362	— 160 157
Hiervon entfallen auf die Aktien Lit. B	145 816	— 70 068
hierzu Vortrag vom Vorjahre	40 330	— 29 085
zusammen	186 176	— 99 153
Superdividende per Aktie und Genussschein 1 fl.	140 000	— 105 000
neuer Vortrag	46 176	+ 5 846

Auch das Erträgniss der Elbethalbahn hat sich ungünstig gestaltet. Die Einnahmen erfuhren zwar eine kleine Steigerung um 18 826 fl., die Ausgaben sind aber um fast 200 000 fl. gewachsen, und der Betriebsüberschuss blieb deshalb um 172 999 fl. hinter dem Vorjahre zurück. Nach Bestreitung der 5 % Aktien-

zinsen, des Erfordernisses für die Aktientilgung, sowie nach Vornahme der statutarischen Dotirungen verbleiben 333 362 fl. disponibel. Dieser Ueberschuss ist gleichmässig unter sämmtliche Aktionäre der beiden Netze der Nordwestbahn, demnach auf 320 000 Aktien zu vertheilen. Auf das Stammnetz (180 000 Aktien) entfallen neun Sechzehntel oder 187 516 fl., auf die Elbethalbahn (140 000 Aktien) sieben Sechzehntel oder 145 846 fl. Dazu kommt für die Elbethalbahn noch der Gewinnvortrag von 40 330 fl., sodass insgesammt 186 176 fl. verfügbar sind. Für die Superdividende von 1 fl. (die Gesammtdividende beträgt 11 fl. gegen 11,75 fl. im Vorjahre) sind 140 000 fl. erforderlich und der Rest von 46 176 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Die für das Geschäftsjahr 1897 vorliegenden Bilanzdaten sind günstiger, als man nach diesem Jahre der Missernte und der Industriekrisis besorgen zu müssen glaubte. Die definitive Buchung ergab eine Roheinnahme aus dem Eisenbahnnetze von 27 160 000 fl. d. i. um 550 000 fl. weniger als im Vorjahre. Da nach den provisorischen Ausweisen eine Mindereinnahme von rund 1 400 000 fl. gegenüber dem Vorjahre geblieben war, so ergibt sich, dass die buchhalterische Richtigstellung der Einnahmen eine Verbesserung der provisorischen Ziffern um über 800 000 fl. gebracht hat. Die Ausgaben betrugen im Jahre 1897 rund 15 200 000 fl. und sind sohin gegenüber dem Vorjahre um etwa 400 000 fl. gewachsen. Wenn man an die grossen Mehrleistungen in sozialpolitischer Beziehung denkt, die den Privatbahnen im abgelaufenen Jahre seitens der Staatsverwaltung auferlegt wurden, erscheint die erwähnte Ausgabensteigerung namentlich im Vergleiche zu jener bei den anderen grossen Transportgesellschaften noch ziemlich gering. Der Reinertrag mit rund 12 000 030 fl. bleibt hinter dem vorjährigen um etwa 1 000 000 fl. zurück. An dieser Differenz ist die Staatsverwaltung mit 260 000 fl. betheiligt, da eine um diesen Betrag erhöhte Staatsgarantiesumme, sohin 620 000 fl. in Anspruch genommen werden. Dagegen hat sich die ungarische Annuität auf 9 730 000 fl., demnach um 37 000 fl. vermindert und zwar infolge der steigenden Tendenz der Wechselkurse, die bei der vertragsmässig von Ungarn zu leistenden Agiogarantie eine nicht unwichtige Rolle spielt. Das Erträgniss der Domänen beträgt 838 000 fl. und ist um 266 000 fl. gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Die „diversen Einnahmen" stellen sich auf 530 000 fl., demnach um 41 000 fl. niedriger als im Vorjahre, die „diversen Ausgaben" auf 865 000 fl., demnach um 163 000 fl. mehr. Ueber diese beiden Posten wird erst der Geschäftsbericht nähere Erklärungen bringen, der übrigens auch hinsichtlich der übrigen Bilanzziffern abgewartet werden muss, um über das abgelaufene Geschäftsjahr einen vollkommenen Ueberblick zu gestatten. Die vom vereinigten Verwaltungsrath vorgeschlagene Gesammtdividende von 28,5 Frcs. ist um 2,5 Frcs. niedriger als die des Jahres 1896 und um 0,5 Frcs. höher als die für das Jahr 1895 vertheilte.

— **Elektrische Bahnen und städtische Elektrizitätswerke in Wien.** Die Unternehmung der Schuckert'schen Werke hat der Gemeinde Wien ein Projekt für die Errichtung eines elektrischen Stadtbahnnetzes vorgelegt, das die Schaffung eines die ganze Stadt umgebenden Netzes von Linien umfasst. Die Schuckert'schen Werke haben, wie mitgetheilt wird, den Alternativantrag gestellt, die neuen Linien für Rechnung der Stadtgemeinde zu bauen und sodann in Pacht zu nehmen, eventuell dieselben für die als Konzessionärin auftretende Gemeinde zu errichten. Was die Schaffung der Elektrizitätswerke betrifft, zu deren Bau sich die Schuckertwerke bereit erklären, so sollen diese unter Betheiligung der Gemeinde von den Schuckert'schen Werken betrieben werden. Das Schuckert'sche Projekt soll der Gemeinde grosse und beachtenswerthe Vortheile bieten, abgesehen davon, dass durch die so nothwendige Errichtung neuer elektrischer Centralstationen es der Gemeinde ermöglicht würde, den Strassenverkehr intensiver auszugestalten, als dies bisher der Fall war. Der Verkehr in Wien ist bisher ein weitaus geringerer, als in anderen Grossstädten; die Verkehrsstatistik ergibt, dass in Berlin, wo ein Umsteigverkehr nicht besteht, auf jeden Einwohner pro Jahr etwa 140 Fahrten entfallen, in Budapest 59, in Hamburg 90, in Newyork 267, in London 116, dagegen in Wien — trotz des bestehenden Umsteigverkehrs — blos 46.

— **Das neue System elektrischer Zugbeleuchtung** der Akkumulatorenfabrik Wüste & Rupprecht (Baden und Wien) (vergl. Nr. 10 d. Ztg.), welches nun schon seit mehr als vier Monaten auf den österreichischen Staatsbahnen im regelmässigen Verkehre Verwendung findet, wurde seitens der Delegirten der österreichischen Eisenbahndirektorenkonferenz einer offiziellen Besichtigung unterzogen. An der betreffenden Studienfahrt betheiligten sich zahlreiche Vertreter der Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen.

— **Sicherheitsleistung für eine aus der Enteignung herrührende Entschädigungsrente.** Anlässlich der Enteignung von Grundstücken zur Erweiterung eines Bahnhofs wurde einem der Enteigneten für die Erschwerniss des von ihm betriebenen Strassenhandelsgewerbes eine Jahresrente zuerkannt. Das von dem Enteigneten gestellte Ansuchen, die Bahnhofgemeinschaft, zu welcher auch die Verwaltung der Staatsbahnen gehörte, gemäss § 10 des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878 zur Leistung einer angemessenen Sicherheit zu verhalten, wurde vom obersten Gerichtshofe (6. Oktober 1897 Z. 12161) abweislich beschieden, weil die aus Staatsmitteln dotirte k. k. Staatsbahn zu dem Aerar gehört, von welchem nach § 10 des erwähnten Gesetzes die Bestellung einer Sicherheit nicht begehrt werden kann und die österreichische Staatsbahn als Theilhaberin der Bahnhofgemeinschaft mit den übrigen betheiligten Eisenbahnunternehmungen für die Entschädigungsrente zur ungetheilten Hand aufzukommen hätte, woraus gefolgert werden muss, dass der Enteignete für seine schon durch das Aerar vollkommen gesicherte Entschädigungsrente einer weiteren Sicherstellung bei den übrigen Theilhabern nicht bedarf.

— Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat zur Bedeckung der Baukosten der in **Umbau und Erweiterung** begriffenen **Station Temesvár-Josefstadt** aus dem für Stationsumbauten bestimmten Fonds für das Baujahr 1898 einen Betrag von 250 000 fl. flüssig gemacht. Von dieser Summe entfallen 170 000 fl. für den Umbau des Personenbahnhofes und der Rest für die Fortsetzung der Erweiterungsarbeiten im Bereiche des äusseren Bahnhofplatzes, Gleisanlagen usw.

— Im Sinne des Gesetzartikels XXX von 1897 ist im Budget für 1898 für **Erweiterung und Ausbau der Hafenstation Fiume** ein Betrag von 1 200 000 fl. vorgesehen. Dem Programme für die der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zur Ausführung übertragenen Arbeiten zufolge ist im laufenden Jahre die Verbindungsstrecke zwischen Brajdica und dem Holzhafenplatze Brajdica herzustellen und der Bahnhof von Buccari zu erweitern, ferner ein Verbindungsgleise am Molo Maria Valeria anzulegen. Die eingangs erwähnte Summe ist ausschliesslich für Zwecke der ungarischen Staatsbahnen mit Ausschluss von Wasserbauten bestimmt, für deren Bedeckung unter einem anderen Titel im 1898er Budget das Erforderliche vorgesehen ist.

Vereins-Ausland.

— An dem jüngsten Ausschreiben der bulgarischen Regierung wegen **Lieferung von 362 Eisenbahnwagen** betheiligten sich sechs deutsche, zwei österreichische, drei ungarische und zwei belgische Firmen. Zwei ungarische Fabriken haben den Sieg davongetragen, indem auf dieselben die grösste Partie im Werthe von etwa 1 200 000 Frcs. entfiel. Der Rest von etwa 200 000 Frcs. vertheilt sich auf deutsche Firmen. Die Lieferung ist erst dann als perfekt zu betrachten, wenn die Bestätigung seitens des Ministerraths erfolgt.

— Nach Mittheilungen im Schoosse der **schweizerischen ständeräthlichen Eisenbahnkommission** wird sich der Bundesrath demnächst mit der Frage befassen, ob nicht künftighin Konzessionen für Bahnen, welche in die Interessensphäre der Bundesbahnen zu liegen kommen, zu verweigern seien, und eventuell ein **Eisenbahnbundesmonopol** zu kreiren sei.

— Aus **Italien** wird gemeldet, dass das alte Projekt, die Herstellung einer **Flussschifffahrt zwischen Venedig und Mailand** unter hauptsächlicher Benutzung des Po, wie sie unter österreichischer Herrschaft bestand, wieder aufgenommen sei und demnächst verwirklicht werden würde. Das Komitee für die Förderung der Flussschifffahrt in Venedig hat unter Zuziehung tüchtiger Fachmänner zunächst ermittelt, dass sich diesem Projekt keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellen. Nunmehr soll eine Schifffahrtsgesellschaft mit einem Kapital von 2 000 000 L. gegründet werden, zu der bereits mehr als 600 000 L. gezeichnet worden sind. Viele Städte und selbst kleine Industrieorte Oberitaliens, die mit dem zu befahrenden Wasserweg durch Bahnen oder Tramways in Verbindung stehen, hoffen aus der Verwirklichung dieses Schifffahrtsprojekts Nutzen zu ziehen.

— In dem französischen Gesetz vom 30. März d. J. über die **Pariser Stadtbahn** ist auch der Vertrag enthalten, den die Stadt Paris über die Betriebsführung der Bahn mit der Compagnie générale de traction abgeschlossen hat. Danach wird die Bahn zum grössten Theil unterirdisch verlaufen und durchweg elektrisch betrieben werden. Die Stadt selbst liefert den gesammten Bahnkörper und einen kleineren Theil der Stationsanlagen mit einem Kostenaufwand von etwa 133 000 000 Frcs. Den Oberbau und die Betriebsmittel stellt die Betriebsgesellschaft, die von der Compagnie générale de traction

mit einem Aktienkapital von 25 000 000 Frcs. eigens für den Bau und Betrieb der Stadtbahn zu bilden ist.

Die Stadt Paris hat sich einen weitgehenden Einfluss auf die Betriebsführung und einen beträchtlichen Antheil an den Roheinnahmen gesichert. Vor allem hat sie sich einen Antheil von 5 Cts. für jeden ausgegebenen Fahrschein II. Klasse und von 10 Cts. für jeden Fahrschein I. Klasse ausbedungen; dieser Antheil steigt, sobald die Zahl der beförderten Personen 140 000 000 im Jahre beträgt, für jede weiteren 10 000 000 Fahrgäste um 0,1 Ct. für die Person und erreicht bei einer Beförderung von 190 000 000 Personen das Höchstmaass mit 5,5 Cts. für den Fahrschein II. Klasse und 10,5 Cts. für den Fahrschein I. Klasse; darüber hinaus findet ein Steigen nicht statt. Der an die Stadt zu zahlende Betrag ist als Betriebsausgabe bei der Berechnung des Reingewinns in Abzug zu bringen.

Die Konzession ist auf 35 Jahre ertheilt; danach fallen die unbeweglichen Bestandtheile der Bahn, darunter namentlich die Anlagen für die Erzeugung des elektrischen Stroms, unentgeltlich an die Stadt; das bewegliche Zubehör kann von ihr nach sachverständiger Schätzung übernommen werden. Vor Ablauf der Konzession, aber frühestens sieben Jahre nach der Uebergabe der Bahn an die Gesellschaft kann die Stadt die Bahn ankaufen und hat dann als Kaufpreis bis zum Ablauf der Konzession eine Jahreszahlung zu leisten, die dem durchschnittlichen Reinertrag der dem Kaufe unmittelbar vorangehenden sieben Jahre unter Ausscheidung der beiden ungünstigsten Jahre, mindestens aber dem Reinertrag des letzten Jahres gleichkommt.

Die Fahrpreise sind auf 15 Cts. für die II. und auf 25 Cts. für die I. Klasse festgesetzt; Morgens bis 9 Uhr sind Rückfahrkarten zum Preise von 20 Cts., einen Tag gültig, auszugeben — eine Bestimmung, die im Interesse der Arbeiterkreise getroffen worden ist. Die Plätze I. Klasse dürfen höchstens ein Drittel aller Plätze eines Zugs ausmachen und sind im Bedarfsfall auch den Fahrgästen II. Klasse einzuräumen.

Erwähnt mag noch werden, dass der Aufsichtsrath der Betriebsgesellschaft nur aus Franzosen bestehen darf, dass nur französisches Personal zu beschäftigen ist und dass auch das Material französischer Herkunft sein muss.

Das für die Anlage und den Betrieb der Bahn gewählte System ist dem bei den französischen Hauptbahnen üblichen nachgebildet. Wie hier der Staat den Unterbau geliefert und dafür einen Antheil an den Einnahmen sowie das Rückfalls- und Ankaufsrecht sich vorbehalten hat, so lässt bei der Pariser Stadtbahn die Stadt den Bahnkörper unter dem Vorbehalt der gleichen, natürlich in den Einzelheiten anders geregelten Rechte herstellen. Die Garantieleistung des Staats, die bei den Hauptbahnen das Aequivalent für die Erbauung von Nebenlinien bildet, fällt bei der Stadtbahn weg.

In der „Soz. Prax." werden auch die Bestimmungen mitgetheilt, welche für die Angestellten der Bahn Fürsorge treffen und ganz besonders umfangreich sind. Danach muss die Gesellschaft die Gehälter und die Löhne mindestens alle 14 Tage auszahlen, die Gehälter und Löhne müssen mindestens 150 Frcs. monatlich betragen, der Tagelohn für gelegentlich eingestellte Arbeiter darf nicht unter 5 Frcs. heruntergehen. Die tägliche Arbeitszeit darf zehn Stunden nicht übersteigen, wöchentlich ist ein ganzer oder zwei halbe Ruhetage, sowie alljährlich ein Urlaub von zehn Tagen unter Auszahlung des Lohns zu gewähren. Bei militärischen Uebungen ist der Lohn für die ganze Dauer, im Falle von Krankheit für mindestens ein Jahr unverkürzt zu zahlen. Erleidet ein Arbeiter während der Arbeit einen Unfall, der ihn vorübergehend arbeitsunfähig macht, so hat er bis zur Heilung den vollen Lohn zu erhalten. Gegen dauernde Arbeitsunfähigkeit hat die Unternehmerin ihre Arbeiter und Angestellten auf ihre alleinigen Kosten zu versichern, und sie haftet ihnen unmittelbar für die Auszahlung der ihnen gebührenden Unfallzahlungen, die zu diesem Zweck besonders einzurichtende Kasse ist von den Angestellten und Arbeitern allein zu verwalten. Die Unternehmerin hat jeden Arbeiter bei der Nationalsparkasse einzukaufen und 6 % des Lohns auf ihre Kosten, 2 % durch Lohnabzüge für ihn einzuzahlen. Uebersteigt die Zahl der beförderten Personen 220 000 000 im Jahre, so hat die Unternehmerin 7 %, der Arbeiter nur 1 % des Lohns zur Sparkasse einzuzahlen. Aerztliche Hilfe und Medikamente sind unentgeltlich zu gewähren.

— Wie die norwegische, so hat auch die schwedische Regierung den **Redakteuren** bei der Benutzung der Eisenbahnen **Vergünstigungen** gewährt, wenn auch nicht freie Fahrt, so doch halbe Preise für Reisen in Zeitungsangelegenheiten.

— **Das Protektionswesen im französischen Beamtenthum.** Ueber die Art und Weise, wie man in Frankreich Sozialdemokraten von Staatswegen heranzieht, schreibt Jules Lemaître im „Figaro" folgenden Artikel, dessen Ausführungen vom Fachblatt „Revue des Postes et Télégraphes" als zutreffend bezeichnet werden: Es ist leider nur zu wahr, dass die öffentlichen Aemter zum sehr grossen Theile eine Handelswaare geworden sind, mit der die Politiker die bei den Wahlen geleisteten Dienste und noch andere Dienste bezahlen, und dass hinwiederum das Vorrecht, über diese Handelswaare zu verfügen, das Geld darstellt, mit dem die Regierung die Politiker bezahlt, sei es, um die Freunde zu verbinden, oder sei es, um den Gegnern zu schmeicheln. Die Folgen sind beklagenswerth. Jeden Tag werden die Reglements über die Beförderung der Beamten in schamloser Weise verletzt. Bei keiner Verwaltung (die Universität stets ausgenommen) vollzieht sich die Beförderung noch nach den Berichten der Vorgesetzten oder nach den Zeugnissen der Beamten. Jeden Augenblick müssen alte Beamte mit Bitterkeit sehen, dass über ihren Kopf hinweg irgend ein Eindringling befördert wird, irgend eine Kreatur eines Ministers oder Abgeordneten, ein Wahlagent, der Unglück im Geschäft gehabt hat und daher eine „Entschädigung" erhält, ein Sohn, ein Neffe oder ein Vetter eines Wahlagenten. Eine eigenartige Gepflogenheit ist es, dass auch tüchtige Leute, um in ihrem Dienst eine vollkommen berechtigte und ganz bescheidene Beförderung zu erlangen, genöthigt sind, diesen schmachvollen Weg der Empfehlung einzuschlagen. Redlichkeit, Gewandtheit und lange Dienstzeit helfen nichts, sie erlangen niemals für sich allein ihre natürliche Belohnung.

Diese Darstellung lässt die französischen Zustände in einem so üblen Lichte erscheinen, dass man trotz ihrer Bestätigung durch das erwähnte Fachblatt sich fragen muss, ob sie in der That der Wirklichkeit entspricht.

— **Russische Eisenbahnprojekte.** Am 26. März/7. April fand im Departement für Eisenbahnangelegenheiten eine Sitzung der Kommission statt, welche die Projekte neuer Eisenbahnen durchzusehen hat. In dieser Sitzung wurden die Projekte folgender schmalspurigen Eisenbahnen durchgesehen: 1. von der Station Kolinowka der Shitomirschen Zufuhrbahn nach Gaiworon mit einer Zweiglinie nach der Stadt Winniza, in einer Länge von im ganzen 220 Werst; 2. von der Stadt Bandurowka der Berschadschen Zufuhrbahn nach Tschetschelnik in einer Länge von 15 Werst und 3. von Warschau nach Jablony in einer Länge von ungefähr 15 Werst.

Die Linie von Kolinowka nach Gaiworon wird von grosser Bedeutung sein, da dieselbe durch dichtbevölkerte Ortschaften des Gouvernements Podolien führen soll, wo ausserdem der Ackerbau gut entwickelt ist und wo sich ferner verschiedene Industrieetablissements, namentlich Zuckerfabriken, befinden. Die Bedeutung dieser Linie charakterisirt sich am besten durch die Güterbewegung und die Einnahmen, welche von dieser Linie zu erwarten sind. Die ganze von der Bahn zu befördernde Gütermenge kann im Laufe des Jahres für die Bahn etwa 970 000 000 Pudwerst ausmachen und unter Hinzuziehung der Einnahmen aus der Beförderung von Reisenden und aus ergänzenden Gebühren wird die Roheinnahme auf 2250 R. für die Werst veranschlagt. Da die neue Linie die Verlängerung einer schon bestehenden Zufuhrbahn darstellt, so müssen die Betriebskosten sich auf etwas geringer als gewöhnlich stellen: wenn man eine mögliche Reduktion der Verwaltungsausgaben in Betracht zieht, so lassen sich die Betriebskosten auf etwa 1500 R. für die Werst berechnen. Da nun die Baukosten der neuen schmalspurigen Bahn auf 19 000 R. für die Werst veranschlagt sind, so wird sich wohl die neue Linie aller Wahrscheinlichkeit nach bezahlt machen. Auf Grundlage dieser Kombinationen hat sich auch die Erste Zufuhrbahngesellschaft in Russland bereit erklärt, den Bau und Betrieb der Linie Kolinowka-Gaiworon ohne jegliche Unterstützungen von Seiten des Staates zu übernehmen. Die Bedeutung dieser Bahn für das Gouvernement Podolien tritt noch ganz besonders hervor, wenn man in Betracht zieht, dass die Anlage von Chausseen in diesem Rayon sehr theuer ist und sich bis auf 15 000 R. für die Werst stellt, weshalb für Anlage guter Chausseen wenig Aussicht vorhanden ist. — Was die zweite Linie von der Station Bandurowka nach Tschetschelnik anlangt, so war dieselbe schon bei Zusammenstellung des Projekts der Berschadschen Zufuhrbahn projektirt und von der Kommission als durchaus erwünscht erachtet worden, doch fand es die Gesellschaft für gut, diesen Bau aus verschiedenen Gründen noch hinauszuschieben. Gegenwärtig beabsichtigt die Gesellschaft, den Bau dieser Bahn in Angriff zu nehmen und auch die Ansicht der Kommission über diesen Gegenstand hat sich nicht geändert. — Der Bau der Bahn von Warschau nach Jablony wird von einem Privatunternehmer projektirt und zwar soll dieselbe nach dem Typus der Pferdebahnen längs der Böschung des Chausseeweges angelegt werden. Auch für dieses Unternehmen werden von der Regierung weder Unterstützungen noch Garantien verlangt.

Wie weiter berichtet wird, soll von der Zufuhrbahn Fellin-Reval in diesem Jahr eine Strecke von 40 Werst im Bau vollendet und vom übrigen Theil die Erdarbeit ausgeführt werden.

Endlich theilen Petersburger Zeitungen mit, dass das Departement für Eisenbahnangelegenheiten in diesen Tagen be-

schlossen hat, eine Eisenbahnlinie zwischen Kaschin und dem Dorf Kimry (50 Werst) am linken Wolgaufer, sowie eine ständige Brücke über die Wolga beim Dorfe Kimry zu bauen.

— **Die transkaspische Eisenbahn im Jahre 1897.** Als eine empfindliche Lücke in der amtlichen, vom russischen Ministerium der Verkehrsanstalten bearbeiteten Statistik ist es bisher immer empfunden worden, dass über die Verkehrsverhältnisse des neuerschlossenen und hochinteressanten Gebietes von Transkaspien amtliche Mittheilungen in ausreichendem Maasse fehlen. Wenn nun auch keineswegs behauptet werden kann oder soll, dass diesem Bedürfnisse nach ausreichenden Mittheilungen durch die kurze Publikation in der amtlichen „Handels- und Industrie-Zeitung“ (Nr. 69) Genüge geleistet wird, so sind es aber doch immerhin Nachrichten, die einen allgemeinen Ueberblick über die Entwickelung von Handel und Verkehr in jenen centralasiatischen Besitzungen des russischen Reiches gewähren.

Um einen Vergleich über die Fortschritte zu ermöglichen, stellt das amtliche Organ die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1896 gegenüber. Bei diesem Vergleich erkennt man dann leicht, dass der Verkehr eine recht bedeutende Steigerung erfahren hat, nämlich:

Der Waarenverkehr, der im Jahre 1896 insgesammt 17 554 000 Pud erreichte, ist im Jahre 1897 auf 23 406 000 Pud, somit um 33 % gestiegen. Die Gesammteinnahme erreichte im Jahre 1897 die Höhe von 7 061 000 R. gegen 5 449 000 R. im Jahre 1896. Die Einnahmen sind also um 1 612 000 R. = 30 % und der Reingewinn ist von 1 430 000 R. auf 2 564 000 R., d. h. um 1 134 000 R. oder 80 % gestiegen. Der Personenverkehr hat sich nur wenig verändert, er ist von 282 000 auf 285 000 Personen gestiegen. Die im verflossenen Jahre stattgehabte enorme Zunahme des Waarenverkehrs erklärt sich vor allen Dingen durch den gesteigerten Transport an Baumaterialien für die Andishan- und Murghablinie; im Jahre 1897 wurden an Kronsbaumaterialien befördert 6 833 000 Pud, d. h. 3 495 000 Pud mehr als im Jahre 1896. Aber abgesehen von dieser zufälligen Ursache, trug zur Zunahme des Waarenverkehrs die allgemeine Entwickelung der Handelsumsätze bei. Die Beförderung sogenannter kommerzieller Sendungen ist von 14 216 000 Pud auf 16 573 000 Pud = 16 % gestiegen. Diese Sendungen vertheilten sich in folgender Weise: Zufuhr aus dem europäischen Russland und aus dem Kaukasus 4 642 000 Pud, Ausfuhr 6 910 000 Pud und im lokalen Verkehr 5 201 000 Pud.

Neben diesen allgemeinen Betrachtungen über die Entwickelung des Verkehrs kann noch im besonderen über den Güterverkehr das Folgende mitgetheilt werden.

Aus dem Produktionsgebiet gelangten zur Ausfuhr im Jahre:

	1896	1897
	in Tausenden Pud	
Baumwolle	3 679	5 127
Wolle	692	497
getrocknete Früchte	334	325
Schaffelle	171	211
Salz	246	174
Weizen und Gerste	105	130
Felle	97	70
Karaküll	—	45
Saat	12	30
Traubenwein	12	26
verschiedene Güter	366	275

Dieser Ausfuhr steht eine Einfuhr gegenüber von:

Manufakturwaaren	796	928
Zucker	690	750
Holzbaumaterial	660	519
Eisenbaumaterial	285	388
Petroleum	358	303
Weizenmehl und Getreide	244	212
Thee	148	172
Bier	87	101
Reis	74	84
Kolonialwaaren	—	74
Garn	81	66
Schnaps	59	55
Wein	42	41
Naphta	110	34
verschiedene Güter	972	915

Einen neuen lebhaften Aufschwung wird der Verkehr auf der transkapischen Bahn zweifellos nehmen, sobald die z. Zt. noch im Bau begriffenen Linien Andishan und Murghab auch in den Dienst des Handels und der Landwirthschaft gestellt worden sein werden.

Dieser Theil der asiatischen Besitzungen Russlands ist augenblicklich allerdings in Bezug auf das allgemeine Interesse, das es für sich in Anspruch nimmt, hinter demjenigen, das Sibirien auf sich gelenkt hat, zurückgetreten, weil jetzt der „ferne Osten“ in politischer Beziehung im Vordergrunde des Interesses steht. Aber die Besitzungen am kaspischen Meere und das sich an dasselbe anschliessende Centralasien ist in kultureller und vielleicht auch in wirthschaftlicher Beziehung sicher nicht weniger bedeutungsvoll, als Sibirien. Jedenfalls verdient aber das Gebiet an der transkaspischen Bahn die vollste Aufmerksamkeit der europäischen industriellen Kreise, denn das Gebiet ist zweifellos aufnahmefähig und der Absatz über Poti, Batum oder Noworossisk über das kaspische Meer zum Hafenplatz der transkaspischen Bahn bei Krasnowodsk nicht allzu unbequem, namentlich da es auch über die Ostseehäfen Riga, Libau und Petersburg direkte Verbindungen und Tarife dorthin gibt.

— In **Tunis** wurde am 15. April die neue **Eisenbahn** von dem Hafen **Susa** nach **Kairuan** in einer Länge von 50 km dem Verkehr übergeben.

— Zu der Anfang Juli stattfindenden **Einweihung der Kongoeisenbahn** werden Belgien, Deutschland, England, Frankreich, Portugal und der Kongostaat amtliche Vertreter entsenden. Ausserdem hat der Verwaltungsrath der Kongoeisenbahngesellschaft 150 Einladungen ergehen lassen. Die Eingeladenen werden am 14. Juni nach dem Kongo abdampfen und am 20. August nach Europa zurückkehren. In Boma, Matadi, Tumba und Dolo am Poole werden grosse Vorbereitungen zum Empfang dieser Gäste getroffen. Die sämmtlichen Reisekosten und der ganze Unterhalt werden von der Eisenbahngesellschaft getragen. Obwohl somit diese Reise nichts kostet, haben die Einladungen, wie der „Hamb. Corresp.“ mittheilt, schwachen Anklang gefunden. Die geladenen Kongoschwärmer, die sonst den Kongo als das gelobte Land in allen Tonarten feiern, hüten sich, ihre werthe Person dem Fieber auszusetzen und überlassen dieses Vergnügen anderen.

Ferner wird mitgetheilt, dass der König von Belgien den General Daelman zu seinem Vertreter bei der Eröffnung der Kongoeisenbahn ernannt hat und dass sich die Regierungen Belgiens und des Kongostaates verpflichtet haben, die Kongoeisenbahn nicht vor dem Jahre 1909 zu verstaatlichen. Der Kongostaat erhält dafür jährlich 20 % von dem Gewinn, der nach Abzug der Beträge für Dividende und Amortisirung übrig bleibt. Die Aktionäre haben dem zugestimmt.

— Nach einer Mittheilung aus Schanghei an den „Hamb. Corresp.“ vom 14. März d. J. wird es Deutschland gerade noch zur rechten Zeit möglich werden, sich an der **Entwickelung und Ausnutzung des chinesischen Bahnnetzes** zu betheiligen. Vor der Hand wird es sich um die Herstellung der kurzen, etwa 15 englische Meilen langen Bahnlinie nach Weihsien, dem Kiautschou am nächsten gelegenen Kohlenlager Schantungs, handeln; allein ihr dürfte sich unmittelbar der Bau der Strecke nach Poschan, dem westlichsten und bedeutendsten Kohlenlager, anschliessen; andererseits erscheint ihre spätere Fortsetzung nach Tsinanfu, der Hauptstadt Schantungs, sowie nach dem Hoangho und Kaiserkanal zum Anschluss an die grosse Hauptbahnlinie Peking—Hankau, unbedingt geboten, um mit der künftigen Hauptverkehrsader Chinas in Verbindung zu treten und einen beträchtlichen Theil der für die Ausfuhr Nutzen versprechenden Produkte Tschilis, Schansis und Schantungs sowie eine tief ins Innere eindringende Linie für die eigene Einfuhr zu gewinnen. Allerdings würden dem Bau dieser Bahn durch die Ueberschwemmungen des Haongho, der überbrückt werden muss, Schwierigkeiten erwachsen; allein Kenner der östlichen Verhältnisse sind der Ansicht, dass sich auf der Strecke, wo der Hoangho das Bett des früheren Tsiflusses eingenommen hat, geeignete Stellen zur Ueberbrückung finden werden. Um daher der neuesten deutschen Erwerbung einen grösseren Werth als den eines blossen Stützpunktes für Handel und Schifffahrt zu geben und zunächst die Ausbeutung des Hinterlandes der Bai, später aber die Erschliessung des Innern Chinas für Deutschlands Handel und Industrie zu bewerkstelligen, wird es einer starken Betheiligung des Privatkapitals an der Entwickelung des Bahnnetzes der Provinz Schantung und seiner Verbindung mit der grossen transchinesischen Bahn bedürfen; allein es ist bei dem Reichthum Chinas, namentlich an montanen Schätzen, anzunehmen, dass diese Betheiligung mit der Zeit die aufgewendeten Opfer reichlich lohnen wird.

— Ausser der Eisenbahn von Hankau am mittlern Yangtsekiang nach **Peking** will man die Kaiserstadt auch mit **Tschinkiang** am Unterlaufe des grossen Stromes in **Bahnverbindung** setzen. Dr. Yung Wing, ein auf amerikanischen Hochschulen gebildeter Mandarin, erhielt bereits vor einiger Zeit vom Throne die Erlaubniss, mit amerikanischer Hilfe diese Bahn zu bauen. Der Vicekönig Tschangtschihtung in Wutschang und der Generaldirektor der Hankau-Pekinger Eisenbahn, Scheng, riethen dem Kaiser darauf dringend, es lieber zunächst bei der einen grossen Strecke bewenden zu

lassen, weil in China fürs erste kaum die Mittel für weitere längere Bauten zu finden sein würden. Das Tsungliyamen hat jedoch erwidert, es müsse bei der einmal gegebenen kaiserlichen Erlaubniss bleiben. Von grösserer Bedeutung war dagegen der Einspruch des deutschen Gesandten in Peking gegen die beabsichtigte Bahn. Baron v. Heyking befürchtete, die deutschen Pläne in der Provinz Schantung könnten darunter leiden. Dr. Yung Wing schlug deshalb dem Tsungliyamen vor, die Strecke von Tschinkiang nach Tientsin sollte nicht durch Schantung führen, sondern dicht an der westlichen Grenze dieser Provinz hingehen. Baron v. Heyking hat sich, dem „Hupao" zufolge, hiermit einverstanden erklärt. Nun wird also die Bahn, anstatt ungefähr dem Kaiserkanal zu folgen, einen Bogen beschreiben, der indessen nicht sehr gewölbt ist. Nach ihrer Vollendung wird man, um von Schanghai nach Peking zu gelangen, nicht mehr die manchmal recht unangenehme Fahrt durch das gelbe Meer zu machen brauchen. Das Geld für den Bau hofft Dr. Yung Wing in den Vereinigten Staaten zu bekommen. („Köln. Ztg.")

Bücherschau.

R. Bering, Geheimer Regierungsrath in Erfurt, **Die Rechte der Anlieger an einer Strasse im Sinne des preuss. Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875.** Berlin 1898. Verlag von F. Vahlen.

Die kleine Schrift behandelt für das preussische Recht die Frage, ob die Anwohner einer städtischen Strasse ein Recht auf deren unveränderten Fortbestand oder aber bei erfolgter Veränderung eine Schadensersatzforderung für Erschwerung der Zugänge und Verminderung des Miethswerths haben. Wie im französischen — vergl. Coermann, Nachbarrecht an Eisenbahnen S. 18 ff. —, so ist auch im Gebiete des preussischen und gemeinen Rechts jetzt allgemein anerkannt, dass öffentliche städtische Strassen nicht nur dem Verkehr von Strasse zu Strasse und von Ort zu Ort, sondern auch der Verbindung der anliegenden Häuser mit der Verkehrslinie und den andern Häusern zu dienen bestimmt sind. Es handelt sich um ein dingliches Recht der Anlieger, das zwar eine Veränderung des Strassenbestandes, z. B. Höher- oder Tieferlegung im öffentlichen Iuteresse nicht verhindern kann, an eine solche oder an ähnliche polizeiliche Maassnahmen aber ein Recht auf Schadloshaltung knüpft. Dieses Recht ist bisher noch vielfach verkannt und ihm zuwider enthalten verschiedene Bauordnungen Bestimmungen über Strassenänderungen, bei denen sogar die Kosten der Wiederherstellung der Häuseranschlüsse auf die Eigenthümer abgewälzt werden.

Die Darstellung ist klar und fliessend und gibt ein gutes Bild von der Stellung, die Reichsgericht und Oberverwaltungsgericht zu der Frage einnehmen.

Mülhausen i. E. Amtsrichter Coermann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Theilstrecke Lichtenberg - Friedrichsfelde - Werneuchen der Nebenbahn Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen. Am 1. Mai d. J. wird von der Bahnlinie Lichtenberg - Friedrichsfelde-Wriezen, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben werden soll, die Theilstrecke Lichtenberg - Friedrichsfelde-Werneuchen für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Mit demselben Tage werden die an dieser Strecke liegenden Haltestellen Ahrensfelde, Blumberg und Seefeld/Mark sowie die Station Werneuchen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen ist in Ahrensfelde und Seefeld/Mark von Sprengstoffen dagegen überall ausgeschlossen. Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im April 1898. (1022)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. serbische Staatsbahnen. Bezugnehmend auf unsere in Nr. 60 d. Jahrgangs 1897 d. Ztg. veröffentlichte Bekanntmachung bringen wir zur Kenntniss, dass der seit 16. Juni v. J. zwischen unseren Stationen Stalatz und Djunis ausser Betrieb gesetzte Tunnel seit 1./13. April l. J. wieder dem Betriebe übergeben wurde. Aus diesem Grunde verkehren bereits von diesem Tage an alle Züge nach wie vor durch den Tunnel und wurde gleichzeitig die bisher für den Zugverkehr provisorisch in Verwendung gestandene Variante ausser Betrieb gesetzt.

Belgrad, den 11./23. April 1898. (1023)

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Personenhaltestelle Caternberg für den Güter- und Viehverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Altenessen und Gelsenkirchen gelegene seitherige Personenhaltestelle Caternberg für den unbeschränkten Güterverkehr — mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen — sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Mit dem gleichen Tage treten für Caternberg direkte Frachtsätze im Güterverkehr mit Stationen der preussischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen und der Militärbahn, im rheinisch-niederdeutschen, westdeutschen und mitteldeutschen Privatbahngüterverkehr, sowie im Staatsbahn- und Privatbahn-Staatsbahnthierverkehr in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. April 1898. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. wird die Verkehrsstelle Triebischthal in den Verbandsverkehr einbezogen.

Ausserdem wird die Bestimmung, nach der der Ausnahmetarif 3 b Heft Nr. 3 und 4 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr bis zum 31. August 1891 und von da ab je auf ein weiteres Jahr Gültigkeit behält, sofern nicht dessen Aufhebung mindestens 6 Wochen vor dem 1. September des betreffenden Jahres öffentlich bekannt gemacht wird, mit Ende August d. J. aufgehoben.

Die Frachtsätze für Triebischthal sind bei den betheiligten Dienststellen und bei unserem Verkehrsbüreau hier auf Anfrage zu erfahren.

Dresden, am 20. April 1898. (1025)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits. An Stelle des Betriebsreglements für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. November 1893 tritt am 1. Mai d. J. ein neues Reglement in Kraft, dessen Bestimmungen im wesentlichen mit denen des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Uebereinstimmung gebracht sind. Abweichungen von dem bisherigen Reglement treten insbesondere in den Haftungsbestimmungen ein.

Mit demselben Tage gelangt der Tarifnachtrag IV zur Einführung, welcher ausser anderweiten, durch das neue Betriebsreglement bedingten Bestimmungen über die Berechnung der Frachtzuschläge für die Deklaration des Interesses an der Lieferung Frachtsätze für einige neu aufgenommene Stationen und Berichtigungen enthält.

Das Betriebsreglement ist zum Preise von 1,70 ℳ, der Tarifnachtrag IV zum Preise von 0,20 ℳ bei den Verkaufsstellen des Tarifs erhältlich.

Breslau, den 20. April 1898. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Mai l. J. wird die Station Stadtamhof der Lokalbahnaktiengesellschaft in München in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

München, den 20. April 1898. (1027)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im deutsch-französischen Verband für Güter des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg für die Strecke Alt-Münsterol Grenze - Friedrichshafen am Bodensee ein Frachtsatz von 10,20 Frcs. für 1 000 kg in Kraft.

Strassburg, den 22. April 1898. (1028)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr. Die im Haupttarif und in den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Lohgarten-Roth und Meiningen B. St. B. werden mit 15. Juni 1898 ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 20. April 1898. (1029)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verkehr über Belgien. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird ein ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen zwischen Myslowitz transit, Station des Direktionsbezirks Kattowitz, einerseits und Paris-la Chapelle, Station der französischen Nordbahn, andererseits eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 22. April 1898. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württb.-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 4. (Hessisch-württb. Güterverkehr.) Mit sofortiger Wirkung treten für Steine des Spezialtarifs III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Nieder-Ramstadt-Traisa-Cannstatt 0,50 ℳ
Nieder-Ramstadt-Traisa-Esslingen 0,53 „
für 100 kg.

Stuttgart, den 22. April 1898. (1031)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-hessischer Verkehr. (Gruppe V/VI.) Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag XII zum Gütertarif zur Einführung. Ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen enthält derselbe:

1. neue Entfernungen für:
   die Stationen Gera (Reuss)-Schlachthof und Grosslehna des Direktionsbezirks Erfurt, sowie Uebigau und Wahren des Direktionsbezirks Halle;
2. anderweite Entfernungen für die Stationen Lützen, Meuchen und Schkölen-Räpitz des Direktionsbezirks Erfurt;
3. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), 6 b (für Braunkohlen), 8 (Giessereiroheisen), 13 (für Blei in Blöcken);
4. einige Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sind erst vom 15. Juni d. J. ab gültig.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. April 1898. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. Mai d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 5 für den Verkehr zwischen Hettstedt der königlichen Eisenbahndirektion Halle und Frauenthal der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Rohkupfer in Kraft:

a) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg . . . . . 550 ₰
b) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg . . . . . 480 „
für 100 kg.

Breslau, den 23. April 1898. (1033)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. Mai d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 2 für den Verkehr zwischen Michelob der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und Althaldensleben der Neuhaldensleber Eisenbahn andererseits ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 a (Thon, unverpackt und in offenen Wagen verladen) in Höhe von 106 ₰ für 100 kg in Kraft. Der Frachtsatz findet unter den im Ausnahmetarif Nr. 15 angegebenen Bedingungen Anwendung.

Breslau, den 23. April 1898. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Eisenbahnverwaltungen.

Oesterr.-ungar.-bayer. Gütertarif. Theil II Heft 3A vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. Mai 1898 wird die Station Dietmannsried in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Malzkeime etc. des obenbezeichneten Gütertarifes aufgenommen.

München, den 21. April 1898. (1035)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr. Zum südösterreichisch-ungarisch-deutschen Tarif vom 1. März 1898 gelangt mit 1. Mai je ein neues Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil I und II zur Ausgabe.

Soweit durch dieselben Erhöhungen eintreten, welche nicht bereits in den früheren Ergänzungs- und Berichtigungsblättern enthalten sind, bleiben die bezüglichen seitherigen Bestimmungen und Frachtsätze bis zum 12. Juni in Kraft.

Die früheren Ergänzungs- und Berichtigungsblätter werden durch die neuen ersetzt und aufgehoben.

München, den 22. April 1898. (1036)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1898. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.) Vom 1. Mai 1898 ab gelangt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen in Frankfurt a. M., Frankfurt-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz und Mannheim andererseits zur Einführung.

Der neue Tarif enthält neben vielfachen Ermässigungen auch einige Frachterhöhungen, welche letzteren erst ab 1. Juli 1898 in Gültigkeit treten.

Hierdurch wird der Frankfurt a. M. etc.-bayerische Gütertarif vom 1. Januar 1891 nebst Nachträgen und sonstigen hierzu erlassenen Verfügungen aufgehoben und ersetzt.

München, den 20. April 1898. (1037)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Getreideverkehr von ostdeutschen Stationen nach preuss.-sächs. / österreichischen Grenzstationen. In dem Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Verkehr wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. in dem Waarenverzeichniss die Bezeichnung „Raps- und Rübsaat“ geändert in „Raps und Rübsen“.

Breslau, den 20. April 1898. (1038)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten zu dem vom 1. Februar d. J. ab gültigen Theil II (Gemeinschaftl. Heft) sowie zu den Tarifheften 1, 2 und 3 die Nachträge 1 in Kraft. Dieselben enthalten: Frachtsätze für verschiedene, in den Verbandsverkehr neu einbezogene Stationen, Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse einiger Ausnahmetarife sowie Berichtigungen von Druckfehlern. Die infolge dieser Berichtigungen erhöhten Frachtsätze erlangen erst am 15. Juni d. J. Gültigkeit. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. April 1898. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Saargemünd als Versandstation in unseren Binnenausnahmetarif 20 (Getreide etc.-Ausfuhrtarif) aufgenommen.

Der Frachtsatz für je 100 kg von Saargemünd nach Basel beträgt 0,77 ℳ.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 18. April 1898. (1040)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausnahmetarif 1 (Holztarif). Im Staatsbahngrupppen- und Wechselverkehr erhalten mit Gültigkeit vom 25. April 1898 die Ziffern 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif) folgende Fassung:

3. Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.
   Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder nicht in Pappenform oder, wenn in Pappenform, nur unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können.
5. Holzzellstoff (Cellulose), trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.
6. Strohstoff, Strohzellstoff, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.

Berlin, den 20. April 1898. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Für Tabak treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft.

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Fiume	266 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Fiume	261 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Fiume	313 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 21. April 1898. (1042)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für
a) Rohkupfer,
b) Cementkupfer
treten 14 Tage nach erfolgter Publi-

(Forts. der amtl. Bekanntm. Seite V).

Nr. 8. Jahrgang 1898. **Berlin, am 27. April 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	7269	1	Ballen	—	131	1	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
2	A L	6839	1	Fass	Därme	291	2	Breslau O/S.	„	mit Blaustift Füssen beschrieben.
3	A L	37	1	Kiste	Malzkaffee	65	3	Füssen	Lokalb.-A. München	
4	A S C	7119	1	—	leere Kiste	26	4	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
5	A S	18358	1	Eimer	Preisselbeeren	12,5	5	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	36268	1	—	leere Kiste	20	6	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr.: „Niederorschel".
7	B	3	1	Sack	Kartoffeln	50,5	7	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
8	B	—	1	—	U-Eisen 2,30 m lg.	73	8	Nannhofen	Bayerische Stsb.	
9	B grün	—	1	—	Ofentheil	1,5	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	B grün	6	2	—	Ofentheile	4	10	„	„	
11	B C	—	1	—	Ofenrost	1,5	11	Aachen	K. E.-D. Köln	
12	B F	753	1	Korb	Pflanzen	—	12	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
13	B & L	4411	1	Kiste	Nähmaschine	24	13	Raumland-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Raumland.
14	B S	5919½	1	Ring	Draht	55	14	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
15	B S	2074	1	Kiste	?	57	15	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
16	C B	5/6	2	—	l. Fässer	78	16	Neuss	K. E.-D. Köln	
17	C D	1392	1	Stück	I-Eisen	22	17	Mainz	Direktion Mainz	
18	C G	6615	1	Ballen	Scheerhaare	97	18	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
19	C K Co	18916	1	Kiste	Cigarren	50	19	München C.	Bayerische Stsb.	
20	C S	290	1	Ballen	Kaffee	89	20	Darmstadt	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
21	C V	5110	1	Kiste	?	45	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	C Z & Co	II	5	Pack	Waschkörbe	58	22	Ostönnen	K. E.-D. Elberfeld	Bezeichnet: „Made in Austria".
23	D	3	1	—	leeres Fass	24	23	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Nieder-Olm.
24	D E	28	4	Stück	I-Eisen	28	24	„	„	beschr.: „Hamburg, Ausfuhrgut".
25	E H	9378	1	Kiste	?	27,5	25	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
26	F	2	1	—	Hohlmaass	3	26	Neuhaldensleben	K. E.-D. Magdeburg	
27	F D	4084	1	Pack	Papier	16	27	Aachen	K. E.-D. Köln	
28	F H	73	1	—	Tisch in Stroh verpackt	—	28	Mainz	Direktion Mainz	
29	F M	74 930	2	—	leere Kisten	3,5	29	Darmstadt	„	
30	F R	1351	1	Rolle	Drahtgeflecht	22	30	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
31	F R	1	1	Kiste	Eisentheile (anschein. Brunnengeräthe und Werkzeuge)	93	31	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
32	F R	1483	1	Fass	gefüllt	29	32	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
33	F S	37381	1	Korb	Kleider und Betten	33	33	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
34	F W	—	5	Stäbe	Flacheisen	50	34	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
35	G	—	1	Tonne	Heringe oder Rollmöpse	134	35	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
36	G	10485	1	Kiste	Eisenwaaren	146	36	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
37	G C	6804	1	Ballen	?	53	37	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
38	G E	2346	1	—	Maschinentheil	40	38	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
39	G H	18	1	—	altes Fass mit Butterdeckel	23	39	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
40	G N C	3137	1	Kiste	?	11,5	40	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
41	H	204	1	Kollo	(in Leinen)	35	41	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Rendsburg-Mainz.
42	H	254/5	2	Säcke	Guss	71	42	Mainz	Direktion Mainz	
43	H	18	1	Pack	Weidenkorbdeckel	3	43	Geldern Rh.	K. E.-D. Köln	
44	H A	738	1	Kiste	Feuerzeug	72	44	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Mainz.
45	H D	17124	1	„	?	62,5	45	Dresden N.	Sächsische Stsb.	
46	H J G	2665	1	—	l. Petroleumfass	33	46	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
47	H P	10	1	Schliesskorb	?	28	47	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
48	H S	—	1	Sack	Kleider	9	48	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	gez.: Bertha Jonas.
49	H W	—	1	Kollo	eis. Maschinentheil	—	49	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
50	J B	1	1	—	Bienenkasten	—	50	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
51	J G	719	1	Fass	Tabak	71	51	Graudenz	K. E.-D. Danzig	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	J H	6396	1	—	leere Kiste —	40	52	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
53	J H	3330	1	—	leeres Fass —	15	53	Bacharach	Direktion Mainz	
54	J K	182	1	—	l. Cementtonne —	9	54	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
55	J P P C	403	1	Ballen	Baumwollenwaare —	190	55	Odenkirchen	K. E.-D. Köln	
56	J W W H	8382	1	—	leere Kiste —	38	56	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
57	K	856	2	Pack	6 Ringe Patent-Ofen-Rohr-Kniee	33	57	Bielefeld	„	
58	K C	59	2	—	eiserne Achsen —	—	58	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
59	K E D H	348. 632	2	—	l. Eisenfässer —	120	59	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
60	K K St B	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	60	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
61	L	5	1	Stück	eis. Maschinentheil —	7,5	61	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
62	L	—	2	—	eis. Lagertheile —	18	62	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
63	L B	9	1	Fass	saure Gurken —	126	63	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
64	L C	5494	1	Kiste	Blechgeschirr —	88,5	64	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
65	L C	435	2	—	Viehgitter —	—	65	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
66	L F	30	1	Pack*)	Papier —	15	66	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	*) in grauem Papier.
67	L K	235	1	—	leere Kiste —	70	67	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
68	M & B	10648	1	Kiste	? —	13	68	Lügde	K. E.-D. Hannover	mit Zollblei von Emmerich.
69	M D	1	1	„	? —	71	69	München C.	Bayerische Stsb.	
70	M K	—	1	Pack	leere Säcke —	35	70	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
71	M K	1361	1	Kiste	? —	65	71	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
72	M S	271	1	Bund	Stahl —	46	72	München Südb.	Bayerische Stsb.	
73	M oder W	4	1	—	Ofenguss —	1	73	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
74	N	709/710	2	Bund	neue hölz. Blumenstäbe	45	74	Hannover	K. E.-D. Hannover	
75	N D	2	1	Ballen	Putzwolle —	90	75	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	bezettelt: Hamburg-Mainz.
76	O B	4707	1	„	Leder —	50	76	Mainz	Direktion Mainz	
77	P	3680	1	Kiste	Löffel —	20	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	P & K	—	1	—	Kette —	?	78	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
79	P R	5	1	Pack	2 Stühle —	8	79	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	Die Kommode ist nach Hannover N. gesandt.
80	R	1	1	Kommode	? —	69	80	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
81	R	727	1	Pack	Blumenstäbe —	40	81	Linden K.	„	
82	R A S	82435	1	—	eis. Schwungrad —	29	82	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
83	R B	952	1	Kiste	? —	31,5	83	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
84	S	71	1	Verschlag	Ofen —	140	84	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
85	S B	89	1	—	leere Kiste —	13,5	85	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
86	S D	—	1	—	eiserne Platte —	164	86	Düren	K. E.-D. Köln	
87	S F	7793	1	Kiste	Dichtungsringe —	50	87	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
88	S & G	543	1	Bund	leere Säcke —	36	88	Kiel	K. E.-D. Altona	
89	S S	1060	2	—	leere Kisten —	22	89	Berlin P. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
90	L L	4348				12	90			
91	T H	83	1	Korb	? —	11	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
92	W J	141	1	Kollo	eis. Maschinentheile —	20	92	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
93	W K	97	1	Kiste	leer —	11	93	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben: Heiligenhaus.
94	W K	3/4	2	—	l. Bierfässer —	64	94	Hagen-Oberhagen	„	
95	W L	492	4	—	Kinderbettstell-Theile	9	95	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
96	W N & C	24	1	—	l. Kiste —	18	96	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
97	W P	316/318	3	—	l. Kisten —	36	97	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
98	W S	9937/8	2	—	l. Lattenkisten —	51	98	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
99	Z N	1/2	1	—	Maschinentheil —	8	99	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
100	G. Berlin	—	2	Kolli	leere Säcke —	55	100	Johannisthal-Niederschöneweide	K. E.-D. Berlin	
101	Nic. Beckert	4070	1	Wanne	Margarine —	35	101	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
102	Böhmert	9	1	—	Eisenstück —	8,5	102	München C.	Bayerische Stsb.	
103	Gerhard Grieschen Bremen	—	1	—	leere Kiste —	8	103	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
104	A. C. Gräfes	476	1	Kiste	gefüllt —	39	104	Hannover N.	„	
105	Herdenröther Hüttenbach	—	2	—	leere Körbe —	40	105	Boppard	Direktion Mainz	
106	Peter Lembke	—	1	Koffer	Kleidung —	19	106	Preetz	K. E.-D. Altona	
107	E. D. Mainz	72	1	—	Decke —	—	107	Hohenbocka	K. E.-D. Halle a/S.	
108	W. S. Leipzig	701 —	1	Ballen	Leinwand —	18	108	Leipzig M.	„	
109	K. Pr. Stargard	901/902 —	2	Pack	Piassavabesen —	13	109	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
110	Kreide-Aufschrift „Spandau“	—	1	—	alte Tischplatte —	6	110	Springe	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Güter m. Numm. bez.:					
111	weiss	0	1	—	gusseis. knieförm. Rohr	10	111	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
112	gelb	II	3	Stangen	Flacheisen —	33	112	Hope	K. E.-D. Hannover	
113	gelb	III	1	Bund	Rundeisen —	30	113			
114	weiss	6	2	Kolli	Ofentheile (Röhrenthürflügel mit Rahmen)	5	114	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
115	—	8	1	Pack	Messingblech —	34	115	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
116	—	10	1	Gestell	anschein. 1 Bild in Papier	3,5	116	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
117	—	28	1	Bund	3 Obstbäume —	16	117	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
118	—	30	1	Pack	25 leere Getreidesäcke	24	118	Asch	Bayerische Stsb.	
119	—	102	1	—	leeres Fass —	39	119	München C.	"	
120	—	1190	1	Pack	Fahrradtheile —	1,5	120	Münsterberg	K. E.-D. Breslau	
121	—	1611	1	Tonne	Eisentheile —	67	121	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
122	+ grün	—	1	—	verzinktes Eisenrohr	11	122	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
123	/ weiss	—	2	Ringe	Draht —	100	123	Oppeln	"	
124	roth ///	—	3	Bund	Gasröhren —	86	124	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
125	// roth	—	2	Kolli*)	Stahl —	47 u. 50	125	Flatow	K. E.-D. Danzig	*) in Leinwand u. Stroh.
126	// roth	—	1	Bund	eis. Rohr —	22,5	126	Detmold	K. E.-D. Hannover	
127	2 weisse Striche	—	2	Kolli	Gasrohre —	—	127	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
128	JMC	4112	1	Kiste	Nähmaschinentheile —	23	128	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
129		1798	1	"	? —	42	129	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	
130	G.G.	481 (123—13)	1	Fass	anschein. Fett —	80	130	Eldagsen	"	
131	BB	—	1	Kiste	? —	—	131	Bremerhaven Fr.	"	
132	RB	—	51	Stück	leere Fässer —	—	132	Münsterberg	K. E.-D. Breslau	
133	V	—	2	Kistchen	Datteln —	9	133	Breslau Märk.	"	gez.: Ed. L. Champagne Freres Paris.
134		11/15	5	Ballen	? —	400	134	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
135	—	—	1	Säckchen	Alaun —	12	135	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	—	lebender Baum —	8	136	Schee	"	
137	—	—	6	Besen	(ohne Stiel) —	—	137	Stolberg H.	K. E.-D. Köln	
138	—	—	2	—	Beile —	—	138	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	Sack	Betten —	31	139	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
140	—	—	1	—	Bettsack —	23	140	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	(roth gestreift).
141	—	—	1	Ballen	leinenes Bettzeug —	17	141	Cölleda	K. E.-D. Erfurt	
142	—	—	1	Korb	frische Blumen —	8	142	München C.	Bayerische Stsb.	
143	—	—	1	Pack	7 gusseis. Bratentöpfe	19	143	Aachen	K. E.-D. Köln	
144	—	—	1	—	Brett —	7,5	144	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
145	—	—	1	—	Brett mit Holzzinken	4,5	145	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
146	—	—	3	—	Bretterschaalen (Fourniere)	38	146	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	2,5—5 m lg., 0,5 m breit.
147	—	—	2	Kasten	Brikets —	—	147	Lübbenau	K. E.-D. Halle a/S.	
148	—	—	5	Säcke	Cement (oder Thomasschl.)	?	148	Hannover	K. E.-D. Hannover	
149	—	—	1	Kollo †)	? —	7	149	Thorn	K. E.-D. Bromberg	†) in Leinen, Zollblei von Herbesthal.
150	—	—	1	Ring	Draht —	25	150	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	2	Bund	Draht —	102	151	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
152	—	—	1	"	6 verzinkte Eimer —	10,5	152	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
153	—	—	1	Stab	□-Eisen 4 m lg., 17 mm stark	10	153	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
154	—	—	1	Stange	U-Eisen —	2,5	154	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	5 m lg., 5 cm Durchm.
155	—	—	5	Stück	Eisenrohre —	—	155	Cottbus	"	
156	—	—	1	—	Eisenrohr —	8,5	156	Deutz	K. E.-D. Köln	
157	—	—	1	—	Eisenstange —	8	157	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
158	—	—	1	Bund	Eisentheile —	11	158	Hof	Sächsische Stsb.	
159	—	—	1	„	4 Stäbe Façoneisen —	14	159	Gera	K. E.-D. Erfurt	
160	—	—	2	—	leere Fässer —	17	160	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	5	Pack	neue birkene Fassreifen	—	161	Trebbin	K. E.-D. Halle a/S.	
162	—	—	1	Korb	frische Fische —	40	162	München C.	Bayerische Stsb.	
163	—	—	1	Stange	Flacheisen —	18	163	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
164	—	—	1	—	Flaschenzug mit Kette	—	164	Stolberg M.	K. E.-D. Köln	
165	—	—	2	Ballen	Flachs —	210	165	Fredersdorf	K. E.-D. Berlin	
166	—	—	3	—	gebrauchte Gasmesser	67	166	Schoppinitz R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
167	—	—	1	—	Gasrohr —	12	167	Hof	Sächsische Stsb.	
168	—	—	1	Packet	13 eis. Stäbe —		168			
169	—	—	1	Bund	7 Gusseisentheile —	13	169	Greiz	„	
170	—	—	1	Sack	Gyps —	79	170	Grevesmühlen	Meckl. Friedr. Franzb.	
171	—	—	1	Ballot	Holzwolle —	7	171	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	9	Stangen	Kantstahl —	93	172	Iserlohn	„	
173	—	—	1	Kasten*)	Kleider, Schinken usw.	90	173	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	*) in Packleinwand gehüllt.
174	—	—	1	—	Kette —	99	174	Warburg	K. E.-D. Cassel	
175	—	—	1	Pack	Kleider —	1	175	Berlin Friedr.	K. E.-D. Berlin	(Gepäck).
176	—	—	1	Sack	Kleidung —	19	176	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
177	—	—	3	—	gedrehte Knöpfe auf Kleiderhalter	1	177	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	1	Koffer	? —	46	178	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bezettelt von Leobschütz.
179	—	—	1	—	zerbrochene Küchenwaage	3	179	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
180	—	—	1	—	Kuppelkette —	11	180	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	beschädigt, nur halb vorhanden.
181	—	—	1	Partie	alte Laschen —	1 000	181	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
182	—	—	1	—	Ledersitz —	—	182	Eilgutabf. Cassel	K. E.-D. Cassel	**)
183	—	—	1	Sack	Leim —	26	183	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
184	—	—	1	Päckchen	Leinen —	26	184	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
185	—	—	2	—	Leinen (ansch. Treidelleinen für Flösser)	—	185	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
186	—	—	2	—	Leinen —	4	186	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
187	—	—	1	Rolle	Mazzes —	5	187	Dölitz	K. E.-D. Bromberg	
188	—	—	1	Kollo	Messingtheil (Einsatz zum gr. Krahn)	2	188	Löhne i. W.	K. E.-D. Hannover	
189	—	—	1	—	1. Milchkanne —	3	189	Darmstadt	Main-Neckarbahn	ohne Zeichen u. Bezettelung.
190	—	—	1	Bund	4 alte Mistgabeln 1 alter Spatenstiel	7	190	Nordhausen	K. E.-D. Casse	
191	—	—	1	Weidenkorb	eiserne Nieten —	158	191	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	—	1. Oelfass —	—	192	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
193	—	—	1	—	Pritsche —	25	193	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Schlawe-Stolp beschr.
194	Unleserlich	—	1	—	Privatdecke —	—	194	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
195	—	—	1	Reisekorb	alte Wäsche u. Kleider	40	195	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
196	—	—	1	—	Reisekorb —	20	196	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
197	—	—	1	—	gefüllter Reisekorb —	20	197	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
198	—	—	1	—	eis. Ring mit 1 Stck. altem Seil	9	198	München C.	Bayerische Stsb.	
199	—	—	1	Bund	Ringe —	16	199	Calw	Württemberg. Stsb.	
200	—	—	1	—	gusseis. defekte Rohrstütze (f. Ziegelöfen)	5,5	200	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
201	—	—	4	—	eis. Röhren —	11,5	201	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	4	—	eis. Rohre —	44	202	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
203	—	—	1	Gebund	Rundeisen —	7	203	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
204	—	—	1	Stange	Rundeisen —	—	204	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
205	—	—	1	Bund	2 Stäbe Rundflacheisen	48,5	205	Wusterwitz	K. E.-D. Magdeburg	
206	—	—	1	Pack	leere Säcke —	29,5	206	Oebisfelde	„	
207	—	—	1	Sack	23 Säcke —	15	207	Hassfurt	„	
208	—	—	1	„	alte Säcke —	15	208	Verden	K. E.-D. Hannover	
209	—	—	5	—	eis. Schaufeln —	6	209	Weiden	Bayerische Stsb.	
210	—	—	92	Pack	Schienenlaschen —	—	210	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
211	—	—	1	—	1. Schrank —	102	211	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
212	—	—	1	—	defekte Schraubenkurbel	—	212	Aachen	K. E.-D. Köln	
213	—	—	1	—	halbe Schraubenkuppel mit Bügel, Mutter u. Hebel	—	213	Donauwörth	Bayerische Stsb.	
214	—	—	2	—	eis. Schraubenrädchen	2	214	Weiden	„	
215	—	—	1	Kiste	Soldaten-Uniform —	12	215	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	1	Stange	Stahl —	16	216	Bremen H.	„	
217	—	—	1	—	eis. Standbaum —	—	217	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
218	—	—	1	—	Stopfhaue (ohne Stiel)	—	218	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
219	—	—	1	—	Tau —	9	219	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
220	—	—	18	—	Tannenbretter —	?	220	Haan	K. E.-D. Elberfeld	(5 m).
221	—	—	1	—	Tischchen —	3	221	Bonn	K. E.-D. Köln	
			1	—	Gestell —					

**) Mit daran befindlicher Tasche zu einem Fahrrad.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
222	—	—	1	—	Tischplatte —	5	222	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
223	—	—	13	Bunde	weid. Tonnenbänder —	34	223	Ebstorf	K. E.-D. Hannover	
224	—	—	18	—	eiserne Träger —	1900	224	Ulm	Württemberg. Stsb.	
225	—	—	1	—	Viehgitter —	?	225	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
226	—	—	1	—	Viehgitter —	—	226	Clötze	K. E.-D. Magdeburg	
227	—	—	1	—	Wagendecke —	30	227	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
228	—	—	1	—	eis. Waschständer —	1	228	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
229	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	6	229	Döbeln	Sächsische Stsb.	
230	—	—	1	—	Wurf- oder Schlüsselbrett —	2	230	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	

Nachtrag.

1	A K	29513	1	Kiste	gefüllt —	25	1	Heidelberg	Badische Stsb.	
2	A R	47068	1	„	Kerzen —	30	2	„	„	
3	F W S	6556	1	„	leer —	10	3	Karlsruhe	„	
4	H L	607	1	Pack	Wachstuchkissen —	—	4	Mannheim	„	
5	K	11	1	Sack	Tabakabfälle —	75	5	Heidelberg	„	
6	O S	2642	1	—	leeres Fass —	22	6	Mannheim	„	
7	P S	312	1	—	leeres Fass —	41	7	„	„	
8	W	—	1	—	eiserner Schieber —	37	8	„	„	
9	W	818	1	—	leeres Oelfass —	32	9	Freiburg	„	
10	—	1240	1	—	leeres Eisenfass —	80	10	Mannheim	„	
11	✡	3323 30350	1	Fass	Zinkblechgefässe —	80	11	Heidelberg	„	
12	—	—	1	Rolle	Baumwollwaaren —	18	12	Baden	„	
13	—	—	1	—	Latirbaum —	20	13	Heidelberg	„	
14	—	—	1	Stab	Stahl —	14	14	Offenburg	„	
15	—	—	1	Bund	Stahl —	60	15	Thiengen	„	

(Forts. d. amtl. Bekanntm. von S. 512.)

kation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
Floridsdorf, Floridsdorf-Jedlesee, Klosterneuburg, Korneuburg, Nussdorf, Stadlau, Wien Lagerhaus, Wien (II (K. F. J. B.), (K. F. N. B.), (Oe. N. W. B.), (St. E. G.))	153 ₰	153 ₰
Wien Donauuferbhf., Wien Donaukaibhf.	160 „	160 „
Oed und Waldegg	209 „	—

Im Verkehre von Schönpriesen-Umschlag nach vorstehenden Stationen ermässigen sich die Laube-Frachtsätze unter a) und b) um 5 ₰ für 100 kg.

Im Verkehre von Dresden-Elbkai sind die Laube-Frachtsätze

unter a) um 47 ₰
„ b) „ 29 „

für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 21. April 1898. (1043)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. gelangt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen“ zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 (V.-O.) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.

Berlin, den 21. April 1898. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Personenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. tritt folgende Besondere Bestimmung zu § 17 der Verkehrsordnung in Kraft:

„3. Die Gebühren zu 1 werden auch bei Benutzung der zwischen Berlin und Stuttgart über Ritschenhausen-Würzburg-Osterburken verkehrenden D-Züge erhoben.“

Die vorstehende in den mitteldeutschen Personen- und Gepäcktarif aufgenommene Besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 23. April 1898. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 47. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 24. Mai 1898, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Sitzungssaale des ersten allgem. Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie I, Wipplingerstrasse 25, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1897;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1897 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1898.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Dienstag, den 10. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in

Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben zehn Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1898. (1046)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

Anzeigen.

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. — Asphalt-Platten. — Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

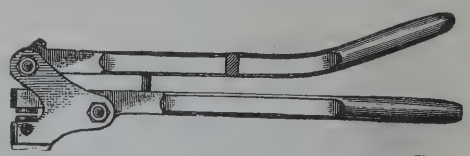
Grassamen

Mischung stark wurzelnder Gräser für **Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.**
pro 100 kg 32 ℳ.
Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten-Mischung,** pro 100 kg 60 ℳ.
empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität

V. Fromhold & Co.,
Samenhandlung,
Querfurt (Prov. Sachsen).

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Eine **grössere Nebenbahn** sucht zum sofortigen Eintritt mehrere erfahrene

Stations-, Abfertigungs- und Büreau-Assistenten.

Angebote mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen unter **Nr. 1295** an **G. L. Daube & Co.** in **Köln a. Rh.**

FABRIK-ZEICHEN — LINOLEUM-FABRIK — MAXIMILIANSAU — ADLER-MARKE

Linoleum-Fabrik Maximiliansau am Rhein

liefert das **beste** unter Benutzung aller techn. Fortschritte der Neuzeit erzeugte Fabrikat unter der Bezeichnung:

System Walton. **Adler-Marke.** *System Taylor.*

Grosse Auswahl von Original-Mustern. ❋ Durchgemustertes Granitlinoleum. ❋ Vorzügl. haltbarer Farbendruck.

Vortheilhafte Bezugsquellen weist die Fabrik nach.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 33. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. April 1898.

Inhalt:

Zur Arbeiterfrage.
Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.
Betriebsweise elektr. Strassenbahnen im Innern der Städte.
Aus dem österr. Abgeordnetenhause.

Vereinsmittheilungen:
Eröffnung des Personenverkehrs auf der Theilstrecke Ilfeld-Netzkater. — Rundschreiben.

Nachrichten:
Deutschland: Berathung des Eisenbahnetats im preuss. Herrenhause. — Berathung der Sekundärbahn - Vorlage im preuss. Abgeordnetenhause. — Bahnprojekt Treuenbrietzen-Nauen. — Amtliches Reisebüreau Berlin, Potsd. Bahnhof. — Lichtenberg - Friedrichsfelde - Werneuchen. — Kleinbahnprojekt Mainz-Wiesbaden. — Förderung des Güterverkehrs zwischen Sachsen und England. — Braunschweigische Landes-E. — Verkehr des Nordd. Lloyd mit den Vereinigten Staaten. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Aenderungen d. Betriebsreglements. — Personentarife der Wiener Stadtbahn. — Eisenbahnschuld des österr. Staates. — Die finanzielle Aktion der Südbahn. — Graz-Köflacher E. — Beginn der Reklamationsfrist wegen verspäteter Lieferung. — Schadensersatz bei verspäteter Zustellung von Gepäck. — Statistik d. ungar. Bahnen. — Franz Josef-Untergrundbahn in Budapest. — Personalnachrichten.
Vereins-Ausland: Internat. Schlafwagen - Gesellschaft in Brüssel. — Rücklagen für Erneuerung der schweiz. Bahnen. — Simplondurchstich u. Bahnprojekt Interlaken - Brienz. — Gornergratbahn. — Stanserhornbahn. — Blitzzug Mailand-Rom. — Erleichterung des russ. Personenverkehrs. — Butterausfuhr aus Sibirien. — Bau neuer russ. Bahnlinien. — Bau zweiter Gleise auf russ. Bahnen. — Kongo-E. — Transsahara-E. — Eisenbahnen im Hinterlande von Kiautschou.
Allgemeines: Elektrischer Betrieb bei Fabrikbahnen. — Telegraphenapparate mit gesteigerter Uebertragungsgeschwindigkeit.
Bücherschau:
Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Berichtigungen.
2. Einrichtung eines Eisenbahnstadtbüreaus in Czernowitz.
3. Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- u. Gepäckverkehr.
6. Verdingungen.
7. Verkauf von Altmaterialien.
8. Offene Stellen.
Anzeigen.

Zur Arbeiterfrage.

Von Eisenbahndirektor **de Terra** in Guben.

Von dem in der gesammten Arbeiterschaft immer stärker hervortretenden Streben nach einem planmässigen Zusammenschliessen zu kraftvollen Vereinigungen, die als solche die Hebung des Arbeiterstandes, insbesondere durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen und gegenseitige Unterstützung zu fördern bestimmt sind, haben auch die Arbeiter in den verschiedenen Zweigen des — meist staatlichen — Eisenbahndienstes nicht unberührt bleiben können. Begreiflicherweise hat die Sozialdemokratie es sich angelegen sein lassen, dieses erwachende Solidaritätsgefühl und die daraus fliessenden Bestrebungen für ihre eigenen Zwecke, zur Mehrung ihres Ansehens und ihrer Macht nutzbar zu machen. Während ihr dies in dem benachbarten Oesterreich in einem Maasse gelungen ist, das die neuen Eisenbahnvereinigungen sehr bald in ausgesprochenen Gegensatz zu der Staatsgewalt im allgemeinen wie zu der für den Eisenbahndienst unbedingt nothwendigen Disziplin im besonderen bringen und deshalb frühzeitig zu ihrer Auflösung führen musste, haben sich die deutschen Eisenbahner den an sie herantretenden Lockungen im allgemeinen unzugänglich gezeigt. Sie haben damit eine Einsicht und ein Verständniss für ihre wahren Interessen bekundet, die ihnen die Sympathien nicht nur ihrer vorgesetzten Behörden, sondern auch weiterer Kreise sichern. Inwieweit die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse sowohl hinsichtlich der Anforderungen an die Arbeitskraft als auch der Lohnsätze für das Verhalten der Arbeiter in beiden Ländern bestimmend gewesen ist, mag hier unerörtert bleiben. In beiden Ländern aber ist bei den auf Besserung ihrer Lage gerichteten Bestrebungen der Arbeiter eine bedauerliche Erscheinung zu Tage getreten, die auf den Weg zur Erreichung der gesteckten Ziele und diese selbst nicht ohne Einfluss bleiben konnte: ein Mangel an ausreichendem Vertrauen zu den Vorgesetzten und ihrem guten Willen, berechtigten Forderungen zur Anerkennung und Verwirklichung zu verhelfen. Und dies gilt leider nicht allein von den Arbeitern, sondern auch

von den unteren und selbst mittleren Bediensteten, mit denen wir uns für diesmal aber nicht beschäftigen können. Die Folge davon war, dass die wirklich oder auch nur vermeintlich berechtigten Klagen und Beschwerden in den seltensten Fällen auf dem geordneten Dienstwege vorgetragen wurden. Meistens fanden sie, oft mit starken Uebertreibungen, ihren Weg in die Tagespresse. Zu einem grossen Theil wurden sie bei der Volksvertretung angebracht (hierin haben sich namentlich die unteren Bediensteten hervorgethan), oder sie kamen in grösseren Versammlungen zur Sprache, die eigens zu diesem Zwecke anberaumt wurden. Dieses letzterwähnten Mittels zur Geltendmachung und Formulirung ihrer Wünsche und Klagen haben sich namentlich die Arbeiter bedient. Und es ist wohl zu beachten, dass diese Versammlungen einen durchaus friedlichen und freundlichen Verlauf nahmen und die aufgestellten Forderungen die Grenzen maassvoller Billigkeit kaum irgendwo überschritten, wo die vorgesetzten Behörden in voller Würdigung der Sachlage sich entschlossen, durch geeignete Vertreter in den Versammlungen selbst die Wünsche der meist in grosser Zahl erschienenen Theilnehmer entgegenzunehmen und sie über die Grenzen des Möglichen und Erreichbaren aufzuklären. Nicht minder bezeichnend sowohl für den in der Arbeiterschaft herrschenden Geist als auch für ihre ganze Lage ist ferner der Umstand, dass ihre Forderungen im allgemeinen weniger einer Kürzung der Arbeitszeit galten, sondern überwiegend auf eine — meist mässige, den gesteigerten Ansprüchen des wirthschaftlichen Lebens entsprechende — Erhöhung ihrer Lohnbezüge und vielfach namentlich auch auf eine freundlichere, wohlwollendere Behandlung durch die unmittelbaren Vorgesetzten gerichtet waren.

Was den ersten Punkt anlangt, so ist durch die Ende vorigen Jahres neu herausgegebenen „Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals", die bekanntlich auch für die Hilfsbediensteten und (Rangir-) Arbeiter Geltung haben, dafür gesorgt, dass an das normale Leistungsvermögen des Personals keine übertriebenen Anforderungen gestellt werden. Durch strenge Aufsichtsführung wird dafür zu sorgen sein, dass die wohlwohlenden und humanen Absichten dieser Vorschriften nicht etwa durch die Nothwendigkeit vereitelt werden, bei Mangel an ausreichendem oder ausreichend vorgebildetem Personal über die dort gezogenen Grenzen in regelmässiger Wiederkehr hinauszugehen.

Erhöhungen der Lohnbezüge sind inzwischen in grossem Umfange bereits eingetreten oder stehen noch bevor, und es ist nicht zu leugnen, dass die Bestrebungen der Arbeiter selbst, ihre Lage zu verbessern, einen hervorragenden Antheil daran haben, sei es auch nur dadurch, dass sie die Aufmerksamkeit der vorgesetzten Behörden auf das Missverhältniss hingelenkt haben, das bis dahin zwischen den bewilligten Lohnsätzen und dem zur Ernährung einer Familie unter den heutigen Verhältnissen erforderlichen Mindesteinkommen stellenweise bestand. Aber noch ein anderer Umstand hat dabei mitgewirkt. Lange Zeit ging man von dem Grundsatz aus, der Staat mit seiner Uebermacht dürfe die privaten Unternehmer mit den Arbeitslöhnen nicht überbieten, um ihnen nicht die benöthigten Kräfte zu entziehen. Die natürliche Folge davon war, da für einen grossen Theil der Arbeiter die augenblicklich zu erreichenden Vortheile entscheidend sind, dass die besten und leistungsfähigsten Arbeiter sich oft privaten Betrieben (Fabriken) zuwandten, wo ihnen, wenn nicht eine gleich sichere und dauernde Beschäftigung, wie bei der Eisenbahn, so doch häufig ein höherer Lohnsatz winkte, und dass die Eisenbahn, soweit sie nicht durch besondere Zulagen (für Vorarbeiter, im Rangirdienst usw.) die bei ihr üblichen Löhne erhöhte, sich mit mehr oder weniger minderwerthigen (noch nicht voll entwickelten oder schon stark abgenutzten) Arbeitskräften begnügen musste. Dass dies weder im Interesse des Dienstes lag noch den Grundsätzen wahrer Wirthschaftlichkeit entsprach, liegt auf der Hand.

Je länger je mehr ist man zu der Einsicht gekommen, dass es nicht die Aufgabe einer staatlichen Verwaltung sein kann und darf, mit möglichst niedrigen Löhnen zu arbeiten, nur um privaten Unternehmern nicht die Arbeitskräfte zu vertheuern oder gar um übel angebrachte Ersparnisse zu erzielen, sondern dass es für sie vor allem darauf ankommt, sich dauernd ein tüchtiges, leistungsfähiges und namentlich auch zufriedenes Arbeiterpersonal zu sichern.

Dazu bedarf es aber ausser einer den humanen Anschauungen unserer Zeit entsprechenden Bemessung der Arbeitsdauer und einer ausreichenden, mit den Jahren steigenden Löhnung auch einer eben diesen selben Anschauungen entsprechenden Behandlung der Arbeiter. Eine solche erheischt nicht allein die Fernhaltung jeder unnöthigen Schroffheit und Härte und vor allem die Vermeidung jeder Ungerechtigkeit, für die auch der einfachste Arbeiter eine sehr feine und leicht verletzte Empfindung zu haben pflegt. Sie umfasst auch eine persönliche Antheilnahme und Fürsorge für den Arbeiter in Beziehung auf sein leibliches und geistiges Wohlergehen. Durch eine verständige und wohlmeinende Einwirkung auf die Arbeiter, der sie sich in den seltensten Fällen unzugänglich zeigen werden, liesse sich z. B. die auch unter ihnen leider stark verbreitete Trunksucht erfolgreich bekämpfen. Es brauchte deshalb noch niemand als „Temperenzler" oder „Mässigkeitsapostel" aufzutreten (eine Rolle, die namentlich bei uns nicht jedermanns Geschmack ist), obwohl das persönliche Beispiel bekanntlich am wirksamsten ist. Aber eine gelegentliche Belehrung der Arbeiter über die Wohlstand, Familienglück und Gesundheit zerstörenden Wirkungen des übermässigen Alkoholgenusses brauchte niemand für unter seiner Würde zu halten. Ebenso wenig brauchte das Verbot jedes Alkoholgenusses während der Dienst- (Arbeits-) Zeit und die strenge Ueberwachung seiner Befolgung wie Bestrafung jeder Zuwiderhandlung gescheut zu werden. Die Arbeiter würden, wie verschiedene Erfahrungen in grossen Privatbetrieben, bei Kanalbauten u. dergl. m. lehren, sehr bald zu der Einsicht kommen, wie sehr viel besser sie dabei in jeder Hinsicht fahren, und die Verwaltung hätte auch ihrerseits durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit und wirthschaftlichen Tüchtigkeit der Arbeiter grossen Nutzen davon, von den unschätzbaren Vortheilen für die Wohlfahrt der Gesammtheit, auch durch das gegebene Beispiel, ganz zu geschweigen.

Freilich darf es nicht bei einer solchen Maassregel von gewissermaassen negativem Charakter bewenden. Sie wird durch positive Fürsorge dafür ergänzt werden müssen, dass die Arbeiter

1. vor dem Anreiz zum Alkoholgenuss nach Möglichkeit bewahrt bleiben,
2. ihr Erfrischungs- oder Erwärmungsbedürfniss durch andere, zweckmässige Mittel befriedigt wird.

Um dies zu erreichen, werden die Arbeiter z. B. soweit möglich gegen ungünstige Witterungseinflüsse zu schützen sein, unter denen sie gar oft, in Ermangelung eines anderen und besseren Wissens zu dem — vorübergehend — das Gefühl der Wärme und der Erfrischung hervorrufenden Alkoholgenuss greifen. Hierbei sind namentlich die durch ihren Dienst auf beständigen Aufenthalt im Freien angewiesenen Strecken- und auch Rangirarbeiter ins Auge zu fassen. Soviel mir bekannt, wird von einigen wohlmeinenden Vorgesetzten (Inspektionsvorständen) schon jetzt in dieser Beziehung ein sehr anerkennens- und nachahmenswerthes Beispiel gegeben. Einmal durch Fürsorge für geeignete Aufenthaltsräume, die Schutz gegen die Unbilden der Witterung bieten und den Arbeitern während der Ruhepausen Gelegenheit geben, ihre Mahlzeiten in geschützten und bei Kälte erwärmten Räumen einzunehmen, auch Speisen und Getränke (Kaffee) zu wärmen oder zuzubereiten. Wo das, wie bei den Streckenarbeitern, nicht in feststehenden Räumen (Buden) geschehen kann, lässt es sich — mit geringen Kosten — durch Beschaffung leicht transportabler Zelte und Kochöfen ermöglichen, die bei den Arbeiten auf der Strecke mitgeführt

werden. Sodann hat sich, zu gleichem Zweck, die Beschaffung kurzer, bei der Arbeit nur wenig hinderlicher Regenröcke und von den bekannten „Südwestern“ ähnlichen Mützen von gummirtem Stoff als überaus nützlich erwiesen. Diese Bekleidungsstücke werden selbstverständlich auf Kosten der Arbeiter, also auch nur auf ihren Wunsch, aber zu vorher vereinbartem und auf einen grösseren Absatz berechneten Preise beschafft. Sie haben z. B. im Bezirk der Betriebsinspektion 2 zu Frankfurt a. O. bei den Arbeitern sehr bald grossen Anklang gefunden. Die genannte Stelle hat mit beiden hier erwähnten Einrichtungen sehr befriedigende Erfahrungen gemacht und ist auf Wunsch gern bereit, näheres darüber mitzutheilen.

Die schon früher (in Nr. 99 Jahrg. 1897 d. Ztg.) angeregte Ausgestaltung der auf den Bahnhöfen vorhandenen Aufenthalts- und Uebernachtungsräume, für die bei den preussischen Staatsbahnen durch zwei (in Nr. 94 Jahrg. 1897 und Nr. 2 Jahrg. 1898 d. Ztg.) abgedruckte Erlasse neuerdings in dankenswerther Weise Fürsorge getroffen ist, ist zwar hauptsächlich für die Beamten und Hilfsbeamten des Fahr- und Lokomotivdienstes von Bedeutung. Sie liesse sich aber auch für die Strecken-, Bahnhofs- (Rangir-) und Güterbodenarbeiter nutzbar machen, wenn in diesen Räumen, zunächst vielleicht versuchsweise auf einigen grösseren Stationen mit besonders zahlreichem Personal, den Beamten und Arbeitern Kaffee oder auch Thee, dessen vorzügliche Eigenschaften als erwärmendes, belebendes und durststillendes Mittel bei uns noch viel zu wenig gewürdigt werden, in guter Beschaffenheit, auf Wunsch mit Milch und Zucker, zum Selbstkostenpreise dargeboten würde. Die in grösseren Privatbetrieben mit einer solchen Einrichtung gemachten Erfahrungen sind nach den Mittheilungen des Vereins gegen den Missbrauch geistiger Getränke stellenweise geradezu überraschend günstiger Art. Es ist dadurch nicht allein die strenge Durchführung des Verbots jedes Alkoholgenusses während der Arbeitszeit ermöglicht und erleichtert worden; vielfach ist dadurch auch im übrigen das ganze Verhalten der Arbeiter sehr günstig beeinflusst worden, ja diese sind nicht selten dem Alkohol gänzlich entfremdet worden, zum Wohle ihrer Gesundheit, ihrer gesammten Lebensstellung und ihrer Familien.

Der Staat hat nun aber unstreitig ein noch viel grösseres Interesse, als irgend ein privater Unternehmer, auch in der hier erwähnten Beziehung mindestens niemand nachzustehen, zumal nicht bei Handhabung des mit besonderen Gefahren verknüpften und deshalb auch besonders nüchterne und zuverlässige Organe erfordernden äusseren Eisenbahndienstes. Er hat meines Dafürhaltens schlechthin die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die Erfüllung dieser unabweislichen Forderung an seine Organe, auch die untersten, in vollem Maasse, soweit irgend möglich, gewährleistet werde.

Die Ausführung des hier gemachten Vorschlages dürfte nirgends nennenswerthen Schwierigkeiten begegnen. Die dazu erforderlichen Räume werden, soweit sie nicht schon vorhanden sind, mit verhältnissmässig geringen Kosten herzustellen sein. Und zur Bereitung und Verabfolgung der vorgehaltenen Erfrischungen würde sich überall eine geeignete Beamten- oder Arbeiterfrau oder -Wittwe gegen geringe Vergütung bereitfinden lassen. Wenn diese Vergütung den Selbstkosten der Erfrischungen hinzugerechnet würde, hätte die Verwaltung höchstens die geringen Kosten des Mehrverbrauchs an Brennmaterial zu tragen, ohne dass die Selbstkosten eine nennenswerthe Steigerung erführen.*) Ausser warmen Getränken (Kaffee und Thee) wäre besonders im Sommer noch gutes, stets frisches Trinkwasser vorzuhalten und selbstverständlich unentgeltlich zu verabreichen, vielleicht unter Zusatz eines erfrischenden Mittels, das in Privatbetrieben vielfach zu diesem Zweck verwendet wird und mit ganz minimalen Kosten zu beschaffen ist.*)

Ein weiterer, kaum minder wichtiger Punkt darf bei diesen Erörterungen nicht übergangen werden. Die wachsende Einsicht, dass es im Interesse der Verwaltung, des Dienstes unerlässlich ist, auch den rein menschlichen Beziehungen der Vorgesetzten zu den untergebenen Beamten und Arbeitern eine umfassendere Berücksichtigung und Pflege zuzuwenden, als sie ihnen bisher zu theil geworden ist, hat bei den preussischen Staatsbahnen, wohl hauptsächlich infolge einer überaus dankenswerthen Anregung der leitenden Stelle, neuerdings verschiedentlich zu sehr erfreulichen Versuchen geführt, bei den Beamten und Arbeitern durch ausserdienstliche (gesellige) Vereinigungen, namentlich aus Anlass vaterländischer Gedenktage, das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit, des gemeinsamen Schaffens an einem grossen Ganzen, des gemeinsamen Strebens nach grossen Zielen, zu wecken und zu kräftigen. Auch an dieser Stelle ist mehrfach über derartige Versuche und ihren äusserst befriedigenden Verlauf berichtet worden. Hoffentlich wird dieser Erfolg bewirken, dass auf dem unter so günstigen Anzeichen betretenen Wege rüstig weitergeschritten wird. Wie sich mit geringen Mitteln sehr befriedigendes erreichen lässt und die damit verbundene Mühe sich reichlich lohnt, ist aus dem nachahmenswerthen Vorgehen der Werkstätteninspektionen in Posen und Guben ersichtlich. Dem von Posen gegebenen Beispiel folgend, über das in Nr. 19 der „Zeitschrift der Centralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen“ von 1897 berichtet worden ist, hat der Vorstand der Werkstätteninspektion Guben im Herbst v. J. für die ihm unterstellten Arbeiter und deren Familien Unterhaltungsabende eingerichtet, die monatlich einmal an Sonntagen in Räumen stattfinden, die von dem betreffenden Wirth unentgeltlich dafür hergegeben werden. Jeder derartige Abend beginnt gewöhnlich (um 4 Uhr) mit einem allgemein verständlichen belehrenden Vortrag (z. B. über Krankenpflege, Anwendung der Elektrizität im täglichen Leben, Kapital und Arbeit u. dergl. m.).

Hieran schliessen sich dann weitere, unterhaltende (gesangliche oder deklamatorische) Vorträge und den Beschluss bildet zuweilen (bei Beginn und am Ende der Winterzeit) ein zwangloses Tänzchen, das spätestens um 11 Uhr sein Ende findet.

Ein Eintrittsgeld von 10 ₰ für jeden unverheiratheten Arbeiter und jede Familie dient theils der Beschaffung einer Bibliothek, theils zu Unterstützungen in besonderen Nothfällen.

Während des Sommerhalbjahres werden diese Unterhaltungsabende, die sehr viel Anklang gefunden haben, ausgesetzt, doch ist für den Sommer ein gemeinsamer Ausflug in die nähere Umgebung, selbstverständlich mit Spiel und Tanz, in Aussicht genommen. Die Kosten für die Theilnehmer sind (bei Kaffee, Bier und mitgebrachten Mundvorräthen) sehr gering. Um so grösser ist der Genuss, den sie daran finden. Die ihnen bisher ungewohnte Erscheinung, dass ihre Vorgesetzten bis hinauf zum Inspektionsvorstand an ihren Vergnügungen theilnehmen, übrigens ohne in die Leitung anders als berathend und helfend einzugreifen, hat die Unterhaltung nicht im geringsten störend beeinflusst. Die anfängliche Scheu war schnell überwunden. Die Leute erkannten sehr bald dankbar die dem ganzen Vorgehen zu Grunde liegende wohlwollende Absicht, durch die ihnen, mit verhältnissmässig einfachen Mitteln, eine Reihe genussreicher Abende mit harmlosen Vergnügungen bereitet und sie in engere Verbindung mit einander gebracht wurden. Das Gefühl kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit wird dadurch bei ihnen in nicht geringem Maasse belebt und das wird ihnen auch in wirthschaftlicher Beziehung von Nutzen sein, wenn sie dadurch veran-

*) Nach der unter der Ueberschrift „Der Alkohol auf Arbeitsplätzen“ erschienenen Sammlung von Gutachten an den deutschen Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke schwankt der Verkaufspreis von Kaffee bei den Privatbetrieben, deren Aeusserungen darüber vorliegen, von 1—5 ₰ für 0,4, 0,5 oder 1,0 l. Die Selbstkosten dürften sich, bei gutem Material, etwas, wenn auch nur wenig höher stellen. Bei Villerov & Boch in Dresden (1500 Arbeiter) werden 0,5 l Kaffee (mit Milch und Zucker) für 5 ₰ abgegeben. In verschiedenen grossen Fabriken hat auch reine Milch grossen Anklang gefunden.

*) Nach den a. a. O. gemachten Angaben wird von der Firma E. Hupertz & Co. in Köln ein solches „Trinkwasser-Korrigens“ dargestellt, das ausser antiseptischen Substanzen Citronen- und Weinsteinsäure enthält. Im Verhältniss von 1:100 mit Wasser gemischt, soll es ein „erfrischendes, unschädliches und durstlöschendes Getränk“ ergeben, dass „sehr gerne genommen wird.“

lasst werden, sich z. B. zu gemeinsamem Bezuge der hauptsächlichsten Verbrauchsgüter, wie Kohlen, Mehl, Kaffee, Zucker u. dergl. m. zusammenzuthun. Lebensfähige Anfänge, auf denen sich mit Erfolg weiterbauen liesse, sind hierzu schon vorhanden.

Zusammenfassend bleibt noch zu bemerken: das sicherste Mittel, die berechtigten Bestrebungen der Arbeiter in materieller wie in ideeller Beziehung in die richtigen Bahnen zu lenken und darin zu erhalten, ist und bleibt, ihnen volles Vertrauen zu der Einsicht und dem Wohlwollen ihrer Vorgesetzten einzuflössen. Bei dem im allgemeinen vortrefflichen Geist, der unsere Beamten- und Arbeiterschaft beseelt, ist dies bei einigem guten Willen auf Seiten der Vorgesetzten leichter, als viele glauben mögen, die es noch nicht versucht haben.

Die besonders häufig in Norddeutschland anzutreffende, schon vielbeklagte „Unnahbarkeit“ der Vorgesetzten in und ausser Dienst muss schwinden. Jeder Vorgesetzte muss sich daran gewöhnen, in seinem Untergebenen, auch dem einfachsten Arbeiter, sofern er seine Schuldigkeit thut, nicht blos das brauchbare Werkzeug, sondern auch den pflichttreuen Mitarbeiter und Menschen zu schätzen. Er darf deshalb im Verkehr mit ihm namentlich auch nicht die Höflichkeitsformen ausser Acht lassen, die im gewöhnlichen Leben üblich sind. Gerade das ist ein — leider allzu oft vernachlässigtes — Gebot nicht allein des natürlichen Taktes, sondern auch der einfachen Klugheit. Die meisten, die den ehrerbietigen Gruss eines untergebenen Beamten oder Arbeiters kaum beachten oder höchstens mit einem nachlässigen Kopfnicken erwidern, sind sich wohl kaum bewusst, wie tief die sich darin ausdrückende, wenn auch nur scheinbare Missachtung von den Betroffenen oft empfunden wird. Es fehlt ihnen das Verständniss dafür, welch' hohen Werth der Untergebene gerade solchen an sich geringtügigen Aeusserlichkeiten beilegt, weil er daraus — meist nicht mit Unrecht — tiefere Schlüsse zieht.

Für jeden Vorgesetzten, ob hoch oder niedrig gilt, was hier schon früher dargelegt worden ist, dass er sich durch ein auch in den äusseren Formen zu bekundendes freundliches und wohlwollendes Verhalten den Untergebenen gegenüber nicht das Mindeste vergibt, dass er im Gegentheil dabei nur in jeder Hinsicht gewinnen kann, zum eigenen Wohle, dem der Untergebenen und zum Heile des gemeinsamen Ganzen.

Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Unter Bezugnahme auf den in Nr. 29 u. 32 d. Ztg. unter obigem Titel veröffentlichten Aufsatz wurde uns von Herrn Geheimen Oberregierungsrath Dr. Gerstner in Berlin das folgende Schreiben zugesandt:

Sehr geehrte Redaktion!

In dem Artikel „Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ auf S. 458 ff. der Nr. 29 Ihres geschätzten Blattes ist unter anderem auf meine Schrift über Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Berlin 1893 bei Franz Vahlen, Bezug genommen. Dafür, dass dabei meiner Thätigkeit auf diesem Gebiete in anerkennender Weise gedacht ist, bin ich dem Herrn Verfasser jenes Aufsatzes aufrichtig dankbar. Es sind indess bei der Anführung einzelner Stellen aus meinem Werke verschiedene Ungenauigkeiten unterlaufen, die ich in Nachstehendem berichtigen zu dürfen bitte.

Auf S. 459, 2. Spalte ist in dem erwähnten Aufsatze zu Art. 6, Punkt 1 des Internationalen Uebereinkommens unter anderem bemerkt: „Die aufgeworfene Frage, ob dem Sinne dieser Bestimmung nach die Vorschreibung der Wegeleitung ein Recht (Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Jena 1894 S. 62 und Eger, das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Berlin 1894, S. 104) oder eine Pflicht (Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Berlin 1893, S. 123) des Aufgebers sei, scheint ziemlich irrelevant zu sein usw.“ Letzteres lasse ich dahingestellt, wie es überhaupt nicht meine Absicht ist, hier in eine Diskussion der Ausführungen des Herrn Verfassers einzutreten. Ich möchte nur feststellen, dass ich nicht gesagt habe, die Vorschrift der Wegeleitung sei eine Pflicht des Absenders. Vielmehr ist in meinem Lehrbuch S. 122/123 nach Mittheilung der Vorschriften des Art. 6, Punkt 1 des Internationalen Uebereinkommens folgendes ausgeführt:

> **Nach obigen Bestimmungen des Uebereinkommens steht die Angabe einer Routenvorschrift im Belieben des Absenders.** Will er von diesem Rechte Gebrauch machen, so hat dies in der — theils hierzu, theils zu etwaigen Vorschriften des Absenders bezüglich der anzuwendenden Tarife bestimmten — letzten Längsspalte des Frachtbriefformulars zu geschehen.
>
> Ist eine solche Routenvorschrift nicht erfolgt, so erübrigt nur, dass die Eisenbahn nach bestem Ermessen, unter thunlichster Wahrung der Interessen des Absenders, den Transportweg wählt. Dies wird in der Regel zunächst Sache der Versandbahn sein. Indess kann die Abzweigung der verschiedenen möglichen Wege leicht erst später oder auch successive an verschiedenen Stellen erfolgen, in welchem Falle die Wahl anderen, möglicherweise verschiedenen Bahnen zufällt. — Bei dieser Wahl ist für die Eisenbahn lediglich das Interesse des Absenders, welches in dieser Hinsicht mit demjenigen des Empfängers identisch ist, maassgebend. Eine Bahn, welche ihrem eigenen Interesse den Vorzug gäbe, z. B. mittelst Wahl derjenigen Route, welche am längsten ihre Linien durchläuft, obgleich sie die theurere ist, würde sich einer Verletzung dieser Bestimmung schuldig machen. Im übrigen ist nicht unbedingt die Wahl der billigsten Route vorgeschrieben, schon deshalb nicht, weil man im internationalen Verkehr der Versandbahn nicht zumuthen kann, alle Tarife der nachfolgenden Bahnen zu kennen. Für die Wahl wird — nächst der möglichst geringen Höhe der Transportpreise — vorzugsweise in Betracht kommen: die möglichste Kürze des Weges und die möglichste Benutzung direkter Verkehre. Indess werden, je nach Lage des Falles, auch andere Rücksichten, z. B. die Sicherheit der Route vor Kriegsgefahr oder drohenden Elementarereignissen, die Kürze der Lieferzeit (namentlich bei leicht verderblichen Gütern) und andere Erwägungen im Sinne eines für den Absender möglichst vortheilhaften Transportes in Erwägung zu ziehen sein. Billigerweise muss es indess genügen, wenn die Eisenbahn bei ihrer desfallsigen Entscheidung in gutem Glauben handelt, also grobes Verschulden vermeidet: denn **es ist in erster Linie Sache des Absenders selbst, den Transportweg zu wählen.***)

Die beiden Stellen, auf welche es hier vorzugsweise ankommt, sind durch fetten Druck hervorgehoben. Sie bedürfen aber zu ihrem vollen Verständniss des weiteren, sie verbindenden Textes. Dass in diesem Zusammenhang die Worte: „Denn es ist in erster Linie Sache des Absenders selbst, den Transportweg zu wählen“ etwas ganz anderes bedeuten, als „der Absender hat die Pflicht, die Wegeleitung vorzuschreiben“, wird eines weiteren Nachweises nicht bedürfen.

Aus dem obigen wörtlichen Auszuge aller diesen Gegenstand betreffenden Stellen meines Werkes ergibt sich zugleich, dass in den Worten: „Billigerweise muss es genügen, wenn die Eisenbahn bei ihrer desfallsigen Entscheidung in gutem Glauben handelt, also grobes Verschulden vermeidet“, nicht — wie der Herr Verfasser des Aufsatzes anzunehmen scheint — meine mehr

---

*) Die desfallsige Bestimmung wurde von der I. Kommission der I. Konferenz (Prot. S. 8 und 65 zu Art. 2 k), welche von obigen — übrigens nicht in das Protokoll aufgenommenen — Erwägungen ausging, vorgeschlagen und durch Majoritätsbeschluss angenommen. Die Minorität stimmte für Streichung des Wortes „grobes“.

oder weniger willkürliche persönliche Anschauung, sondern vielmehr die Ansicht der Mehrheit der Kommission der Berner Konferenz vom Jahre 1878, aus der jene Bestimmung hervorging, niedergelegt ist: eine Anschauung, welche ich als Vorsitzender der Kommission genau zu kennen in der Lage war. Dass ich diese Auffassung auch nicht etwa — wie man nach der Reihenfolge der Zitate auf S. 460, 2. Spalte anzunehmen versucht sein könnte — der Schrift von E. Degels entlehnt habe, ergibt sich schon daraus, dass die letztere im Jahre 1897, mein Lehrbuch aber 1893 erschienen ist.

Betriebsweise elektrischer Strassenbahnen im Innern der Städte.

In dem Aufsatz „Betriebsweise elektrischer Strassenbahnen im Innern der Städte“ in Nr. 11 d. Ztg. sind die mit unterirdischer Stromzuleitung betriebenen Bahnstrecken Berlins, welche einerseits von der Firma Siemens & Halske, andererseits im Auftrage der Grossen Berliner Strassenbahn von der Union Elektrizitätsgesellschaft ausgeführt wurden, einer vergleichenden Beurtheilung unterzogen, welche hinsichtlich des dabei verwendeten Beweismaterials vom fachmännischen Standpunkt aus als nicht ganz einwandfrei erscheint.

Der Herr Verfasser führt im betreffenden Theil seines Aufsatzes den Leser in seinen Gedankengang folgendermaassen ein:

> „Die Misserfolge, die die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft im Gegensatz zu Siemens & Halske mit ihren Schlitzkanalstrecken erzielte und die beiläufig auch in den Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde beweglichen Widerhall gefunden haben, waren Wasser auf die Mühle der Akkumulatorenleute. Das Missgeschick, das sich an die erwähnten Linien heftete, war thatsächlich so gross, dass sich Professor Dr. Vogel, der eifrige und verdienstvolle Verfechter des Akkumulatorenbetriebs, noch Ende 1897 zu dem Ausspruch veranlasst sehen konnte, dass in Berlin ‚die unterirdische Stromzuführung, wie unter den obwaltenden klimatischen Verhältnissen zu erwarten, den gehegten Erwartungen nicht voll entsprochen habe‘. Man muss sich freilich wohl hüten, diesem Urtheil einen verallgemeinernden Sinn unterzulegen, aber die Kinderkrankheiten, welche die Linien der Pferdebahngesellschaft durchzumachen hatten, müssen wohl ungewöhnlicher Art gewesen sein, wenn sie dem sonst so kundigen Fachmann zu jenem beschränkenden Urtheil Anlass geben konnten. Es verlohnt sich, die Verhältnisse einmal ins Gedächtniss zurückzurufen.“

Zu berücksichtigen ist hier, dass der Herr Verfasser auch Citate aus demjenigen Theil der Tagespresse entnommen hat, wo die Lokalberichterstattung das Wort führt und drastische Bilder aus dem Strassenleben der Hauptstadt zeichnet. Jene halbvergessenen Scenen lässt er wieder vor uns aufleben: wo das Publikum in der gespannten Situation einer Verkehrsstörung mit grossem Vergnügen mitwirkt, wo fusshohe Flammen aus dem Schlitzkanal aufschlagen und ein scharfer Geruch sich an der Lutherkirche verbreitet oder wo unter Beifallsjubel der Jugend freiwillige Schubkräfte den stromlosen Wagen vom Dönhoffsplatz abbringen. Wenn dann noch gesagt wird, dass dagegen „auf der elektrischen Bahn von Siemens & Halske alles vorzüglich klappte“, so wird der Laie den Aufsatz befriedigt bei Seite legen, der weitaus grössere Leserkreis der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aber dürfte sich hieran nicht genügen lassen, sondern über Ursache und Wirkung der Vorgänge im Kanalinnern der unterirdischen Stromleitung sich einigen Aufschluss erwünschen.

Es erscheint hierbei unerlässlich, zuvor einen Blick auf die Genesis der ersten elektrisch betriebenen Strassenbahnlinien Berlins überhaupt zu werfen.

Die 1896er Berliner Gewerbeausstellung zwang die Berliner Stadtväter, endlich die elektrische Traktion auch in der Reichshauptstadt zuzulassen, nachdem sie sich in Amerika sowie in einer grösseren Anzahl deutscher Städte, darunter Bremen, Hamburg usw. als das jeder sonst bekannten Traktionsweise bei weitem überlegene Betriebsmittel erwiesen hatte.

Man wollte indessen, um die Gegner der Luftleitung zu befriedigen, nicht ausschliesslich die letztere zulassen, sondern gleichzeitig praktische Versuche mit einem anderen Stromzuführungssystem anstellen. Und da nun die Firma Siemens & Halske sich erboten hatte, eine Linie von der Behrenstrasse zur Ausstellung auf derjenigen Strecke, welche die alte Stadt durchschneidet, ganz mit unterirdischer Stromzuführung zu versehen, so wurden der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft die beiden elektrisch vom Luftdraht aus zu betreibenden Linien Ausstellung - Zoologischer Garten und Ausstellung-Dönhoffsplatz nur unter der Bedingung konzessionirt, dass in jeder derselben ebenfalls eine Unterleitungsstrecke einzubauen sei. Als solche wurden die Strecke Dönhoffsplatz-Ritterstrasse von 650 m und eine Strecke am Dennewitzplatz von nur 220 m Länge bestimmt.

Besonders diese letzte Forderung, wo in einem grossen durchgehenden Betriebe eine so kurze Betriebsstrecke nach anderem System inselartig eingestreut wurde, erschien für die betreffende Gesellschaft, abgesehen von den unverhältnissmässigen Kosten, eine harte Bedingung, zumal nicht, wie immer behauptet wird, die Gemeinde der Lutherkirche diese Forderung in Rücksicht auf die dem Gotteshause ziemlich entfernt gelegene Linienführung der Bahn im Zuge der Bülowstrasse gestellt hatte, sondern diese Forderung lediglich der freien Bestimmung des Polizeipräsidiums entsprang. Gleichwohl war dagegen nichts zu machen und es beauftragte daher die Grosse Berliner Strassenbahn die Union-Elektrizitätsgesellschaft wie mit der Ausführung der Luftleitungslinien, so auch mit derjenigen der beiden unterirdischen Stromleitungsstrecken, welche nach amerikanischem Muster ausgebildet wurden, während die Firma Siemens & Halske ihre Unterleitungsstrecken nach dem Budapester System einbaute.

In der baulichen Anordnung weisen die beiden Systeme nur geringe Verschiedenheiten auf, die sich auf die Formgebung und die Befestigungsart der einzelnen Elemente beziehen; in dem System der Stromzuführung jedoch hatte die Union angesichts des Umstandes, dass es sich hier nur um kurze Versuchsstrecken von vorübergehender Dauer handelte, eine einschneidende, die maschinelle Anlage sowie die Wagenausrüstung vereinfachende Aenderung getroffen, welche einzig und allein die Quelle jener zahlreichen Unzuträglichkeiten geworden ist.

Die Art der Stromentnahme aus dem Schlitzkanal ist bekannt. Wir wiederholen daher nur kurz den Vorgang. In den nur 3 cm breiten Schienenschlitz taucht vom Wagen hinab eine Platte, der sogenannte Kontaktpflug, an dessen unterem Ende eine Klappe durch Federkraft sich waagerecht auslegt, nachdem sie den Schlitz in senkrechter Haltung passirt hat. Die waagerechte Auslage hat den Zweck, dass die Klappe die nicht senkrecht unter dem Schlitz, sondern seitwärts gelegene Stromschiene im Kanal trifft, um auf dieser während der Fahrt gleitend den Strom abzunehmen.

Da nun für den Schienenschlitz eine höchste zulässige Breite von nur 3 cm gestattet ist, so kann der Kontaktpflug nach Abzug eines nothwendigen Spielraumes von 5 mm nur noch eine Stärke von 2,5 cm erhalten. In dieses geringe Maass haben sich die innere Metalleinlage für die Stromzuführung, eine Isolirschicht beiderseits und endlich eine gegen Reibung und andere äussere Eingriffe vorzusehende beiderseitige Beplattung zu theilen. Hieraus wird ersichtlich, dass die erwähnten Isolirschichten beiderseits des stromführenden Metalles eine nur äusserst geringe Dicke haben können. Die Begierde des Stromes aber, diese Isolirschicht zu durchschlagen und auf

die benachbarte Schlitzschiene überzuspringen, ist bei 500 Volt Spannungsdifferenz beträchtlich gross, sodass man auf eine Herabminderung dieser Gefahr Bedacht nahm. Man ordnete im Kanal zwei von einander und von Erde isolirte Leitungsschienen an, von denen die eine als Stromzuleitung und die andere als Rückleitung diente, während die Fahrschienen als Stromrückleitung nicht benutzt wurden. Dadurch wird der grosse Vortheil erreicht, dass bei gleich guter Isolation beider Leitungsschienen jede derselben, und daher auch die Isolation der Kontaktpflüge und Isolatoren nur die Hälfte der Betriebsspannung, also 250 Volt gegen Erde, auszuhalten hat. Ja sogar ein absoluter temporärer Kurzschluss einer Leitung mit Erde würde keine Betriebsstörung verursachen, weil ja dann noch die andere Schiene isolirt ist. Voraussetzung bei diesem auch von Siemens & Halske verwendeten Stromzuführungssystem ist aber, dass der für die oberirdische Stromzuführung dienende Strom (mit einem Pol an Erde) zunächst durch eine Umformerstation in einen solchen mit beiderseitig von Erde isolirten Polen umgewandelt wird, wenn man nicht für die Kanalstrecke überhaupt eine besondere Centralstation anlegen will.

Nach diesem bewährten Mittel hätte nun die Union verfahren können und zu dem Zwecke sowohl am Dönhoffsplatz als auch am Dennewitzplatz je eine besondere Umformerstation, bestehend aus einem Motor und einer Dynamomaschine errichten können.

In der sicheren Erwartung, dass jene kurzen Unterleitungsstrecken im sonstigen Oberleitungsbetriebe gewiss nicht dauernd beibehalten, sondern nach genügender Versuchszeit aufgegeben werden würden und im Vertrauen auf die fortgeschrittene Isolationstechnik der Harburger Gummikamm-Co., von der, wie wir wissen, nicht nur die Union, sondern auch Siemens & Halske sowie die meisten andern Elektrizitätsfirmen ihre Isolirmittel entnehmen, entschloss man sich kurz, von dieser lästigen Umformung des Stromes abzusehen und denselben ungetheilt von nur einer der im Kanal gleichwohl doppelt angeordneten Schienen mittelst also auch nur eines Kontaktpfluges zu entnehmen.

Der Betrieb beider Linien der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft, welcher pünktlich zur Eröffnung der Ausstellung am 1. Mai 1896 stattfand, ging, abgesehen von einzelnen der Hast der Ausführung zuzuschreibenden Nacharbeiten, mit welchen auch Siemens & Halske auf ihrer erheblich später eröffneten Unterleitungsstrecke ebenfalls zu schaffen hatten, ziemlich glatt, sodass Hunderttausende von Fahrgästen zur und von der Ausstellung befördert wurden. Vereinzelt auftretende Betriebsstörungen waren hier wie dort meist von geringer Dauer.

Unmittelbar vor dem Pfingstfest 1896 erwiesen sich auf der Strecke am Dennewitzplatz einige Isolatoren, mittelst welcher die Stromschiene im Kanal aufgehängt war, als defekt, andere als verdächtig, sodass das Polizeipräsidium dem Wunsche der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft Rechnung tragend, die provisorische Spannung eines Kontaktdrahtes gestattete, um den enormen Verkehr, der für diese Zeit in Aussicht stand, zu bewältigen, welcher denn auch thatsächlich die grösste in Europa dagewesene Leistung einer Strassenbahnlinie erreichte.

Die Hoffnung der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft, den nicht angenehmen Betriebswechsel auf dieser kurzen Strecke dauernd beseitigt zu sehen, erfüllte sich nicht. Das Provisorium musste bei Androhung exekutiven Einschreitens seitens des Polizeipräsidiums wieder entfernt werden.

Bis über den Schluss der Ausstellung hinaus ging dann der Betrieb ohne nennenswerthe Störungen; die ausgewechselten Isolatoren hielten die grosse Spannungsdifferenz gut aus. Erst mit dem frühen bedeutenden Schneefall im November, wobei die reichliche Anwendung von Streusalz die Isolirmittel auf eine harte Probe stellte, traten auf den beiden Unterleitungsstrecken der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft schwerwiegende Stockungen ein. In wenig Tagen waren fast sämmtliche Kontaktpflüge durchgeschlagen, sodass, nachdem auch die reichlich vorhandene Reserveanzahl derselben erschöpft war, der Betrieb über jene Theilstrecken in der That nur mittelst Pferden aufrecht zu erhalten war.

Auf der grossen Strecke der Firma Siemens & Halske ging der Betrieb dagegen verhältnissmässig gut von statten. Hier konnte, da hier nur die wenigen Wagen der eigenen Linie verkehrten, das schädliche Meersalz mit Aufgebot beträchtlicher Hilfsmannschaften sorgsam ferngehalten werden, was auf den Unterleitungsstrecken der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft, wo Hunderte von Pferdebahnwagen sonstiger Linien zu passiren hatten, schlechterdings unmöglich war. Zwar mussten auch auf der Siemens & Halske gehörigen Linie einige Isolatoren und Pflüge ausgewechselt werden, doch geschah dies dank jener auf die Hälfte herabgeminderten Spannungsdifferenz nur in geringem Maasse.

Der Versuch der Union, welcher an sich ein besonderes fachliches Interesse beanspruchen darf, war also als missglückt zu betrachten, das steht fest. Vorsichtshalber hatte man jedoch auch hier in den Unterleitungsstrecken von vornherein zwei Leitungsschienen angebracht, was etwa später ohne einen völlig neuen Aufbruch der Betondecke der asphaltirten Strassen nicht möglich gewesen wäre, sodass jederzeit auch hier nach Einbau der erwähnten Umformerstationen und nach Ausstattung der Wagen mit doppelten Stromabnehmern der verderbliche Einfluss der zu hohen Betriebsspannung auf die Isolirmittel hätte beseitigt werden können.

Die Union legte es daher der Grossen Berliner Strassenbahngesellschaft nahe, in diese Veränderungen einzuwilligen. Letztere jedoch, in der Ueberzeugung, die Strecke an der Lutherkirche doch endlich für den Luftdraht freigegeben zu sehen und für die Strecke am Dönhoffsplatz im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau dieser Linie später zum Akkumulatorenbetrieb genöthigt zu werden, nahm hierbei eine abwartende Haltung an, die sich auch heute als durchaus begründet herausstellt, da die Einschränkung an der Lutherkirche bereits seit einiger Zeit ganz allgemein aufgehoben worden ist und für die Umwandlung des bestehenden Strassenbahnnetzes im Innern der Stadt der Akkumulatorenbetrieb vorgeschrieben wurde.

Dies der eigentliche Hergang und Zusammenhang der Angelegenheit, aus dem erhellt, dass die Ausführungen der beiden Elektrizitätsfirmen nicht lediglich vom Standpunkt des Vergleiches der äusseren Erscheinungen beurtheilt werden dürfen, da beide Anlagen unter ganz verschiedenen technischen Bedingungen betrieben wurden.

Hätte der Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 11 d. Ztg. sich vor Abgabe seines Urtheils an beide der in Vergleich gezogenen Gesellschaften um nähere Auskunft gewendet, so würde ihm diese beiderseits gewiss streng sachlich ertheilt worden sein. Er hätte dann auch erfahren, dass die Firma Siemens & Halske trotz ihrer vorsichtigeren Disposition doch auch mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, welche eben ganz allgemein in den für ein Unterleitungssystem wenig geeigneten klimatischen Bedingungen unserer Hauptstadt begründet sind. In dem in dieser Hinsicht weitaus günstiger gelegenen Brüssel z. B. hat die Union ein mit Unterleitung betriebenes Liniennetz von drei deutschen Meilen Länge geschaffen, welches tadellos funktionirt, derart, dass gelegentlich des letzten internationalen Kongresses des Vereins der Strassenbahnverwaltungen in Brüssel am 18. September 1897 der Minister der öffentlichen Arbeiten Léon de Bruyn in der offiziellen Rede über diese Leistung die Worte gebrauchen konnte: „Je suis heureux d'en constater la complète réussite et le fonctionnement parfait". Für Berlin aber dürfte leider der eingangs citirte Ausspruch des Herrn Professor Vogel: „dass unter den obwaltenden klimatischen Verhältnissen die unterirdische Stromzuführung den gehegten Erwartungen nicht voll entsprochen habe", auch fernerhin als vollkommen berechtigt gelten.

Aus dem österreichischen Abgeordnetenhause.

Der Eisenbahnminister beantwortete in den letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses eine Reihe von Interpellationen. Eine Anfrage ging dahin, ob der Minister gesonnen sei, in dem geplanten Gesetzentwurfe wegen Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung dafür Vorsorge zu treffen, dass nicht seitens der Militärverwaltung deren Zustimmung zur Konzessionirung neuer Lokalbahnen von solchen technischen Bedingungen abhängig gemacht werde, welche über das wirkliche Bedürfniss hinausgehen und die wirthschaftlichen Interessen der Bevölkerung schädigen?

In Beantwortung dieser Interpellation führte der Minister Nachfolgendes aus:

Die hervorragende Wichtigkeit des Eisenbahnwesens im Kriege bringt es mit sich, dass anlässlich der Sicherstellung neuer Eisenbahnlinien auch vom Standpunkte der Militärverwaltung häufig besondere Anforderungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der intendirten Bahnen gestellt werden.

Die mit der Erfüllung solcher besonderen Anforderungen der Militärverwaltung verbundenen Mehrauslagen seien jedoch zumeist nicht so bedeutend, dass sie eine ernstliche Schwierigkeit für das Zustandekommen der projektirten Bahnen zu bilden geeignet wären. Insbesondere enthalte sich die Militärverwaltung regelmässig gegenüber solchen Bahnen, welche lediglich dem engeren Lokalverkehre dienen, und bezüglich welcher eine künftige Ausgestaltung zu Durchzugslinien nicht in Aussicht steht, jeder besonderen Anforderung und behalte sich sogar im Sinne des Artikels XV des Lokalbahngesetzes die Verkehrseinstellung für den Mobilisirungs- und Kriegsfall vor.

Falls jedoch die Anforderungen der Heeresverwaltung in einzelnen Fällen ausnahmsweise einen grösseren Umfang erreichen, sei das Eisenbahnministerium stets angelegentlich bemüht gewesen, auf eine entsprechende Ausgleichung der einander gegenüberstehenden Interessen hinzuwirken, und sei es dank dem Entgegenkommen des Reichskriegsministeriums bisher auch stets gelungen, die seitens der Militärverwaltung in Absicht auf die Anlage und Ausrüstung neuer Lokalbahnen gestellten Anforderungen in befriedigender Weise auszutragen.

Hierbei dürfe aber insbesondere nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Mehrkosten, welche mit der Befriedigung militärischer Anforderungen verbunden seien, bezüglich jener zahlreichen Lokalbahnprojekte, welchen eine direkte finanzielle Unterstützung durch den Staat zugewendet wird, bei der Festsetzung der Modalitäten und des Ausmaasses der staatlichen Beitragsleistung oder Erträgnissgarantie entsprechend in Berücksichtigung gezogen werden.

Auch sei nicht zu übersehen, dass eine grössere Anzahl von Bahnlinien, welche auf Grund des Lokalbahngesetzes zur Konzessionirung gelangen — so die Linien Marienbad-Karlsbad, Zeltweg-Wolfsberg, Delatyn-Kolomea-Stefanowka — sich nach ihrer Anlage und Bestimmung als Bahnen höherer Ordnung darstellen und dementsprechend auch in militärischer Beziehung beurtheilt werden müssen.

Die Aufstellung einer allgemeinen gesetzlichen Norm über das Ausmaass der für militärische Zwecke den Lokalbahnunternehmungen aufzuerlegenden Verpflichtungen in Bezug auf die Herstellung und Ausrüstung ihrer Linien würde sich angesichts der Mannigfaltigkeit der in den einzelnen Fällen in Betracht kommenden besonderen Verhältnisse kaum als durchführbar erweisen. Es erscheine vielmehr durch diese Verschiedenheit der Verhältnisse bedingt und zugleich auch im Interesse des weitaus überwiegenden Theiles der Lokalbahnen gelegen, dass die Entscheidung über das erforderliche Ausmaass der in Rede stehenden Leistungen in jedem einzelnen Falle unter Berücksichtigung der obwaltenden besonderen Verhältnisse individuell getroffen werde.

Von Seiten des Eisenbahnministeriums werde hierbei in allen Fällen wie bisher auch künftighin die Einhaltung der möglichsten Oekonomie bei der Bauausführung der Lokalbahnen im Auge behalten und mit vollem Nachdrucke vertreten werden.

In einer weiteren Interpellation war unter Hinweis auf den Umstand, dass am Bahnhofe in Eger im abgelaufenen Jahre etwa 50 Personen verunglückt und in der letzten Woche des Monates März laufenden Jahres beim Rangirdienst drei Menschen ums Leben gekommen seien, an den Minister die Anfrage gestellt worden, ob er bereit sei, dafür Sorge zu tragen, dass diese Zustände insbesondere in Bezug auf den Rangirdienst eingehend untersucht und die bestehenden Uebelstände abgestellt werden.

In Beantwortung dieser Interpellation theilte der Minister dem Hause mit, dass er nicht unterlassen habe, die Zustände am Bahnhofe zu Eger zum Gegenstande einer eingehenden Erhebung zu machen. Nach dem Ergebnisse dieser durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorgenommenen Erhebung hätten die in Eger vorgekommenen, an sich gewiss höchst bedauerlichen Verunglückungen von Bahnbediensteten bei weitem nicht die in der Interpellation angegebene Zahl erreicht; es wurden nämlich im Jahre 1897 im ganzen 18 Bedienstete und zwar 3 erheblich und 15 unerheblich verletzt, während im laufenden Jahre 2 erhebliche und 2 unerhebliche Verunglückungen vorgekommen sind.

Von den im Jahre 1896 vorgefallenen 18 Verletzungen seien nur 4 durch Zug- oder Wagenbewegungen herbeigeführt worden; die übrigen 14 Verletzungen haben ihren Grund in manipulativen Handgriffen der betreffenden Bediensteten und hingen mit den Betriebsverhältnissen im Bahnhofe zu Eger in keiner Weise zusammen. Auch seien sämmtliche vorangeführten Verunglückungen — mit Ausnahme eines einzigen Falles — erwiesenermaassen auf eigene Unvorsichtigkeit und Unachtsamkeit der Verunglückten zurückzuführen.

Durch die insbesondere hinsichtlich des Rangirdienstes gepflogenen eingehenden Erhebungen wurde auch sichergestellt, dass das hier in Betracht kommende bayerische Stationspersonal in ausreichender Zahl vorhanden sei und dass dasselbe nach den geltenden Diensteintheilungen in keiner Weise überanstrengt werde; auch entsprechen die Dienstesorganisation, sowie die unmittelbar dem Bahnbetriebe dienenden Einrichtungen nach dem Gutachten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vollständig den Anforderungen, welche an eine grosse Bahnhofanlage gestellt werden müssen.

Die umfangreiche Erweiterung der Gleiseanlagen, welche zur Nachtzeit durch 92 Bogenlampen beleuchtet werden, befindet sich im Stadium der Vollendung.

Nach dem Gesagten könne die Ursache der vorgekommenen bedauerlichen Verunglückungen nicht in einer übelangebrachten Sparsamkeit der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung oder einer verfehlten Dienstesorganisation gesucht werden und ist die — absolut betrachtet — bedeutende Anzahl der Unfälle zunächst auf die Intensität des Verkehrs in der Station Eger und auf den hierdurch bedingten namhaften Personalstand zurückzuführen.

Von dem Umfange des Verkehrs lege die Thatsache Zeugniss ab, dass im Bahnhofe zu Eger sechs Bahnlinien einmünden, dass daselbst 232 Wechsel die Verbindung zwischen den einzelnen Theilen der umfangreichen Bahnhofanlage vermitteln, dass nach dem Winterfahrplane innerhalb 24 Stunden 71 Personenführende und 81 Güterzüge verkehren und etwa 1600 Wagen bewegt werden.

In Beantwortung einer Interpellation, welche die Anfrage enthält, in welchem Stadium die Angelegenheit des Ausbaues der Aspangbahn sich befinde, und was die Regierung zu thun gedenke, um diesen sehnlichst erwünschten Ausbau zu

fördern, brachte der Minister dem hohen Hause zur Kenntniss, dass die hohe wirthschaftliche Bedeutung einer Fortsetzung der Eisenbahn Wien-Aspang in südlicher Richtung zum Anschlusse an das steiermärkische Eisenbahnnetz von der Regierung voll gewürdigt werde, daher das Eisenbahnministerium auch die seitens der Gesellschaft der Eisenbahn Wien-Aspang in Absicht auf die Realisirung dieser Fortsetzung gestellten Anträge sympathisch begrüsst und denselben die thunlichste Förderung habe angedeihen lassen.

Nachdem das Projekt der Bahnverbindung Aspang-Hartberg im Juli 1897 der Trassenrevision unterzogen worden war, musste die weitere Fortführung der Verhandlung mit der genannten Gesellschaft von der unbedingt nothwendigen vorhergehenden Klarstellung gewisser prinzipieller Vorfragen abhängig gemacht werden. Einerseits musste nämlich in Anbetracht der hervorragenden Bedeutung des fraglichen Bahnbaues seitens der Regierung besonderer Werth darauf gelegt werden, dass der Betrieb der neuen Linie gleich jenem der anschliessenden Eisenbahn Wien-Aspang an die Staatsverwaltung übertragen werde. Andererseits war auch die Frage einer zur Sicherung der Rentabilität des Unternehmens ausreichenden Zuweisung von Transitverkehren zu Lasten der bestehenden Bahnlinien vorerst zur Austragung zu bringen. Die bezüglich dieser entscheidenden Vorfragen durchgeführten Verhandlungen konnten jedoch bisher noch nicht zu einem befriedigenden Abschlusse gebracht werden.

Die Regierung werde aber nicht unterlassen, auch in Hinkunft der Frage des Zustandekommens der angestrebten Bahnlinie eine ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden; sie glaube schon dermal der Hoffnung Ausdruck verleihen zu können, dass das Projekt einer Verbindung der Aspangbahn mit dem steiermärkischen Eisenbahnnetze, sei es auf der Basis der von der Eisenbahngesellschaft Wien-Aspang gemachten Vorschläge, sei es auf anderer Grundlage, in absehbarer Zeit werde der Verwirklichung zugeführt werden können.

Ausserdem beantwortete der Minister eine Interpellation wegen Einführung der Halbzonen zu 15 und 25 km in dem Nahverkehr der Staatsbahnen dahin, dass die allgemeine Einführung einer Untertheilung der 2. und 3. (je 10 km umfassenden) Zone im Sinne der gestellten Anfrage bereits vor längerer Zeit den Gegenstand eingehender Studien der Staatseisenbahnverwaltung gebildet habe. Da jedoch die bezüglichen, unter Zugrundelegung der Frequenz des Jahres 1896 angestellten Berechnungen einen Einnahmenausfall von jährlich etwa 670 000 fl. ergeben haben, so erheischte die Behandlung dieser Angelegenheit eine besondere Vorsicht, und daher sei der Minister derzeit nicht in der Lage, die Durchführung der beantragten Maassnahmen in Aussicht zu stellen. Dagegen seien seit Einführung des auf erhöhten kilometrischen Grundtaxen beruhenden Personentarifes der österreichischen Staatsbahnen zahlreiche Stationsverbindungen, deren Länge die Zonengrenze nicht wesentlich überschreite, in die nächst niedrige Zone rückversetzt worden. Speziell hinsichtlich der Wiener Lokalstrecken werden für verschiedene Relationen Fahrpreisregulirungen eintreten, welche durch die für den Anschlussverkehr zwischen der Wiener Stadtbahn und den obigen Lokalstrecken sich ergebenden Fahrpreise bedingt seien.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung des Personenverkehrs auf der Theilstrecke Ilfeld-Netzkater. Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg wird die Betriebseröffnung des Personenverkehrs auf der Theilstrecke Ilfeld-Netzkater der Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode am 1. Mai d. J. stattfinden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1341 vom 23. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge auf Abänderung des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 28. April d. J.).

Nr. 1365 vom 25. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung einiger Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 28. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Bei der **Berathung des Eisenbahnetats** wurden auch im **preussischen Herrenhause** am 27. April verschiedene mehr oder minder untergeordnete, aber keineswegs uninteressante Eisenbahnfragen erörtert.

Graf Klinckowstroem wünschte eine Herabsetzung der Abfertigungsgebühren für Gütersendungen bei über 50 km, die 12 ℳ für die Wagenladung betragen gegen nur 6 ℳ für Sendungen bei bis zu 50 km Entfernung, und wies darauf hin, dass trotz des im Dezember 1897 eingeführten neuen Tarifs für die preussischen Staatsbahnen nach Königsberg-Memel-Danzig, welcher ganz erhebliche Erleichterungen biete, der Durchschnittssatz, zu dem das russische Getreide befördert werde, immer noch erheblich billiger sei, als die in Deutschland zur Anwendung kommenden Tarife.

Ingleichen wurden die billigen Personentarife für die Arbeiter bemängelt, mit der Begründung, dass sie den Wegzug der Arbeiter vom Lande begünstigen. Andererseits wünscht man dagegen, wie Minister Thielen hervorhob, die billigen Arbeiterzüge, die namentlich für die Sachsengänger unentbehrlich sind. In der That bestehen darüber weitgehende Meinungsverschiedenheiten. An die Aufhebung der Ermässigung von 25 % für die Arbeiter denkt man, wie Minister Thielen erklärte, zur Zeit nicht, indessen soll diese Frage weiter erwogen werden. Die Tarifermässigung wird gewährt, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt, und bei Arbeiterbeförderungen vom Osten nach dem Westen wird im allgemeinen ein solches Interesse als vorliegend angenommen. In der ostpreussischen Landwirthschaftskammer ist man freilich der entgegengesetzten Ansicht und erachtet es als im öffentlichen Interesse liegend, die Arbeiter da festzuhalten, wo sie zu Hause sind und ihr Auskommen haben. Man behauptet in diesen Kreisen, dass die Tarifermässigungen beinahe niemals den Arbeitern, sondern fast stets den Agenten zu gute kommen, die diese Arbeitertransporte zusammenbringen. Graf Klinckowstroem bedauerte, dass die Bitte der ostpreussischen Landwirthschaftskammer um Beseitigung der Ermässigung für die Arbeiter abgeschlagen worden sei.

Eine längere Debatte entspann sich auch über die Verwendung des Schwellenmaterials. Wie Minister Thielen mittheilte, verwendete die preussische Staatsbahnverwaltung an inländischen Eichenschwellen 1895 33 %, 1896 26 % und 1897 33 %, an inländischen Kiefernschwellen 22,21 und 21 %. Freilich wird für inländisches Holz 10 % mehr bezahlt. Herr v. Klitzing bedauerte, dass ein grosses Konsortium die Schwellenlieferung habe, das ausländische Arbeiter beschäftige. Graf Udo Stolberg bat, die Schwellenhölzer von den kleinen Händlern zu kaufen, worauf Minister Thielen erwiderte, dass in diesem Sinne bereits Anweisungen ergangen seien.

Auf die Frage des Grafen Mirbach nach den Erfahrungen, die man in Frankreich mit Buchenschwellen gemacht habe, gab Minister Thielen die Auskunft, dass die französische Buche sich besser eigne. Die Buchen aus manchen Gegenden halten sich vorzüglich, aus anderen Gegenden verfaulen sie. Es gebe jetzt ein neues Verfahren, um die Buchenschwelle haltbarer zu machen; die Erfahrungen damit seien abzuwarten. Jede Schwelle werde vor der Imprägnirung geprüft, die Schwellen der privaten Kleinbahnen allerdings erst, nachdem sie eingebaut seien.

Graf Mirbach sprach die Ansicht aus, dass hölzerne Schwellen den Vorzug vor eisernen verdienen. In England, wo die Anforderungen an den Bau sehr grosse seien, hätten sich die hölzernen Schwellen durchaus bewährt. Seinerseits widersprach Herr v. Stumm der Ansicht, dass Holzschwellen unter allen Umständen den eisernen Schwellen vorzuziehen seien, wollte aber nicht näher darauf eingehen, um nicht die Meinung zu erwecken, als ob er hier für eigene Interessen eintrete. Minister Thielen entschied, dass an manchen Stellen die hölzerne, an anderen die eiserne Schwelle empfehlenswerth sei.

Neu, aber ganz vereinzelt war eine Anregung des Oberbürgermeisters Bender-Breslau, **Begünstigungen für**

Familienreisen einzuführen, namentlich in Ferien und für weitere Reisen. Vortheil davon würden auch die Beamten bei Versetzungen haben. Eine derartige Erleichterung des Verkehrs empfahl Oberbürgermeister Bender aus sozialen und idealen Gründen dringend, liess indessen auch gewisse lokalpatriotische Beweggründe hervorschimmern, indem er bedauerte, dass die hohen Tarife die Fahrt von Verwandten aus Mitteldeutschland nach dem Osten verhinderten, und ausserdem den Wunsch aussprach, es möge der Verkehr mit dem Riesengebirge erleichtert werden.

— Zur **Berathung der Sekundärbahnvorlage im preussischen Abgeordnetenhause**, die am 25. und 26. d. Mts. stattfand, hatten sich nicht weniger als 108 Redner zum Worte gemeldet, zumeist um im Interesse ihrer Wahlkreise allerlei Eisenbahnwünsche zum Ausdruck zu bringen. „Da erheben sich Landboten, so berichtete die „D. Z.“, die das ganze umrollende Jahr hindurch geschwiegen haben wie Trappistenmönche, zur männer-ermüdenden Rede. Gesichter tauchen auf und Stimmen werden laut, die man nicht mehr gekannt hat, bis endlich der letzte Flecken des preussischen Staates seine Wünsche zur Sprache und in der Regel — in die Akten gebracht hat.“ Nur wenige Redner bemühten sich, allgemeinere Gesichtspunkte aufzuwerfen. So verlangt u. a. der freikonservative Abg. von Woyna die Schaffung allgemeiner gesetzlicher Grundlagen für die künftige Entwickelung des Eisenbahnwesens, insbesondere die Vereinbarung eines allgemeinen Verkehrsgesetzes, eines Tarifgesetzes usw.

Der Abg. von Eynern verstieg sich dazu, die Forderungen der Vorlage zum Bau von Sekundärbahnen mit Rücksicht auf das vorhandene Bedürfniss „geradezu lumpig“ zu nennen. Für die Hauptbahnen dürfe nicht auf Unkosten der Kleinbahnen gesorgt werden. Dagegen begrüsste es dieser Abgeordnete mit Freuden, dass die Gemeinden den Grund und Boden nicht mehr unentgeltlich hergeben, sondern eine bestimmte Pauschalsumme beitragen sollen. Ausserdem machte der Abg. von Eynern anlässlich der Bahnlinie Treuenbrietzen-Nauen einen Vorstoss gegen die Stadt Berlin. Diese Linie solle den Berliner Verkehr entlasten und doch werde die Stadt Berlin, wie der Abg. von Eynern hervorhob, nicht zu den Kosten herangezogen. Den grossen Städten werde alles in den Schooss geworfen, die kleinen müssten bluten. Es herrsche eine so starke Centralisation, dass, wenn man in der Provinz etwas wünsche, man immer an den Minister sich wenden müsse. Dadurch würden nothwendige Maassregeln ganz erheblich verzögert. Darauf erwiderte Minister Thielen: „Was Herr von Eynern als eine Neuerung hinstellt, statt der freien Hergabe des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschalsumme, ist schon seit drei Jahren Usus. Er beklagt die Centralisation der Verwaltung und dass der Minister sich um alles mögliche kümmere. Das letztere beruht aber doch auf gesetzlicher Bestimmung. Die Ausführung der betreffenden Projekte bedarf auch der Zustimmung des Finanzministers. Den technischen Instanzen wird übrigens jetzt eine viel grössere Selbständigkeit zugestanden als zuvor. Herr von Eynern bedauert, dass die grossen Städte bei den Leistungen leer ausgehen, und er hat auf Berlin hingewiesen, das von der Bahn Treuenbrietzen-Nauen den Vortheil habe. Berlin hat keinen Vortheil davon, dass die Güter ihm vor der Nase vorübergeführt werden. Einen Vortheil hat nur die Eisenbahnverwaltung. Hätte sich Herr von Eynern bei der Stadtverwaltung Berlins erkundigt, so würde man ihm das bestätigt haben.“

Mit Bezug auf die Klagen des Abg. Boettinger, wonach über den Bau von Kleinbahnen bis jetzt noch feste Gesichtspunkte fehlen, dass die einzelnen Direktionen noch viel zu wenig Fühlung mit den einzelnen Bezirken haben, für die Verhandlungen mit den Gemeinden viel kostbare Zeit verloren gehe, namentlich durch unnütze Schreibereien, äusserte Minister Thielen: „Was die Konzessionirung von Kleinbahnen betrifft, so sind die Regierungspräsidenten und die Eisenbahndirektionen angewiesen worden, die Sache möglichst zu beschleunigen. Die Ausführung einer Kleinbahn ist nach dem Kleinbahngesetz gar kein einfaches Geschäft. Am wenigsten schwierig ist die Konzession. Ich selbst erledige die Frage, ob die betreffende Bahn eine Kleinbahn werden soll, in verhältnissmässig kurzer Zeit. Viel zeitraubender sind die Verhandlungen mit den Kreis- und Kommunalinstanzen. Es ist ganz nützlich, wenn die Leute sich die Errichtung einer Kleinbahn gründlich überlegen. Es sind bisher 180 Kleinbahnen mit 3948 km Länge genehmigt worden, wovon bereits 120 im Betriebe sind. Man klagt darüber, dass Hauptbahnen sehr selten gebaut werden. Das rührt daher, dass bei der Verstaatlichung das Eisenbahnnetz in der Hauptsache vollendet war. Nebenbahnen werden immer in Vollbahnen verwandelt, allerdings nicht so rasch, wie man mitunter wünscht. Immerhin sind sehr bedeutende Summen für Hauptbahnen ausgegeben worden. Den Bauapparat zu erweitern ist auch sehr schwierig. Ich muss ja zum Bau von Kleinbahnen meine Baumeister beurlauben.“

Auf eine Anfrage des Abg. Gamp, ob die Eisenbahnverwaltung möglichst auf die Verwendung inländischen Materials, inländischer Schwellenhölzer auch bei den Kleinbahnen hinwirke, erwiderte Minister Thielen, dass seinerseits die Resolution den Eisenbahndirektionen mitgetheilt ist mit der Aufgabe, nach Möglichkeit darauf einzuwirken, dass seitens der Kleinbahnen inländisches Material verwendet werde. Soviel er unterrichtet sei, sei auch durchgängig inländisches Material verwendet worden, mit Ausnahme von Schwellen, für die das ausländische Material noch nicht zu entbehren sei. Indessen habe sich das Verhältniss der inländischen Schwellen zu den ausländischen schon wesentlich gebessert.

— Die „Post“ begrüsst es mit Genugthuung, dass die preussische Staatsregierung sich entschlossen hat, von der bisherigen Zurückhaltung in Bezug auf den Bau von Vollbahnen abzugehen und erblickt in der Vorlage über den Bau der Linie Treuenbrietzen - Wildpark - Nauen als Vollbahn den ersten Schritt zu einer weiteren Phase der Entwickelung des preussischen Staatsbahnnetzes, dem, wie sie hofft, sehr bald weitere Vorschläge zu dessen Ergänzung durch **Entlastungsbahnen** folgen werden. Mit der Entlastung der Berliner Verkehrsanlagen soll durch die geplante Bahnverbindung zugleich eine wirksame Entlastung der Strecke Jüterbog - Berlin herbeigeführt werden, welche jetzt durch Schnell-, Personen- und Güterzüge bis an die Grenze der Betriebssicherheit in Anspruch genommen wird. Die geplante Bahn bildet zugleich die erste Theilstrecke einer zweiten Gürtelbahn um Berlin und soll ihre Fortsetzung auf der Ostseite finden, sobald dort die Verkehrsverhältnisse gleichfalls eine Entlastung der Berliner Verkehrsanlagen, insbesondere der Rangirbahnhöfe, nothwendig machen. Es sei an sich merkwürdig genug, führt die „Post“ aus, und nur aus der übermässigen Herstellung von Vollbahnen in der Milliardenzeit erklärlich, dass das preussische Staatsbahnnetz ohne Ergänzung durch neue Vollbahnen 17 Jahre lang den steigenden Verkehr bewältigen konnte. Wie der rasche Verkehrsaufschwung der letzten Jahre dazu nöthige, in umfassender und planmässiger Weise an die Erweiterung der Bahnhöfe und sonstigen Verkehrsanlagen in den Industriegebieten heranzutreten, so habe er auch diesem Stillstande in der Entwickelung unseres Verkehrswesens ein Ende gemacht. Es sei nicht weiter angängig, den von Jahr zu Jahr um 5—8 % wachsenden Verkehr auf die alten Vollbahnstrecken anzuweisen, man werde vielmehr planmässig dazu übergehen müssen, durch Entlastungsstrecken, Abkürzungslinien und ähnliche Ergänzungen der Vollbahnlinien die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes dem steigenden Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Auf diesem Wege lasse sich zweifelsohne eine sehr beträchtliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Bahnen erzielen, ohne dass der Aufwand im Missverhältniss mit den dadurch für den Verkehr zu erzielenden Vortheilen stände. Ob man später nicht noch einen Schritt weiter wird gehen und auf die Trennung des Personen- und Güterverkehrs, nicht nur auf den Bahnhöfen, sondern auch auf den wichtigsten und verkehrsreichsten Vollbahnlinien, Bedacht nehmen müssen, müsse die Erfahrung lehren. Vorerst dürfte nach der „Post“ durch eine kräftige Verfolgung des mit der jetzigen Nebenbahnvorlage eingeschlagenen Weges der Herstellung von Entlastungsstrecken dem Verkehrsbedürfnisse genügt und das Staatsbahnnetz auch zur Bewältigung eines noch stärkeren Verkehrs, als er gegenwärtig vorhanden ist, befähigt werden. Dieses neue Stadium der Entwickelung des Staatsbahnnetzes sei von besonderer Bedeutung angesichts der Pläne zum Ausbau des Wasserstrassennetzes. Es werde, wenn die bezüglichen Pläne greifbare Formen gewonnen haben und Gegenstand der Berathung der Landesvertretung sein werden, darauf ankommen, die beiden Wege, welche zur Verbesserung unserer Verkehrseinrichtungen und zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses sich darbieten — den Ausbau des Staatsbahnnetzes durch Entlastung der Ergänzungsvollbahnen und die Herstellung grosser neuer Kanäle — in Bezug auf ihre Vortheile und die dadurch erwachsenden Kosten gegeneinander abzuwägen. Nach der Meinung der „Post“ ist es nicht zweifelhaft, dass bei dieser Erwägung der erstere Weg als der sehr viel vortheilhaftere und minder kostspielige sich erweisen wird.

— Unter der Bezeichnung **„Amtliches Reisebüreau Berlin, Potsdamer Bahnhof“** wird am 15. Mai d. J. auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin eine, von der Berliner Lokalpresse mit grosser Genugthuung begrüsste Centralstelle eingerichtet werden, bei welcher sämmtliche Schnellzugs- und Rückfahrkarten, die gangbarsten Personenzugfahrkarten, sämmtliche festen Rundreise-, Sommer-, Sonderzug-, Platz- und Schlafwagenkarten, ausschliesslich der Schlafwagenkarten der Internationalen Schlafwagengesellschaft, für den von Berlin ausgehenden Verkehr im voraus ohne Entrichtung eines besonderen Aufschlags als Vorkaufsgebühr — ausgenommen die Schlafwagenkarten, bei welchen die übliche Vormerkungsgebühr auch im Reisebüreau erhoben werden wird — sowie zusammengestellte Fahrscheinhefte entnommen, ferner die wichtigsten auf den Reiseverkehr bezüglichen amtlichen Drucksachen, wie Fahr-

pläne, Kursbücher, Fahrscheinverzeichnisse, käuflich bezogen und Nachfragen um Auskunft über die für den Personenverkehr getroffenen Einrichtungen, namentlich über Beförderungspreise, Fahrpläne, Zuganschlüsse, Ablassung von Sonderzügen, Zollabfertigungen usw., über eingetretene Betriebsstörungen und deren Beseitigung, über die örtliche Lage von Bahnhöfen in grösseren Orten, über Verbindungsbahnen usw. gehalten werden können. Das Reisebüreau wird für das Publikum von 8 Uhr Vorm. bis 7 Uhr Abends (Sonntags von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm.) geöffnet sein.

— Am 1. Mai d. J. wird von der Bahnlinie Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen die Theilstrecke **Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen** mit den Haltestellen Ahrensfelde, Blumberg und Seefeld/Mark sowie der Station Werneuchen für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

— Zum Bau der **Kleinbahn Mainz-Wiesbaden** ist die Konzession ertheilt worden.

— In der Ersten Kammer des sächsischen Landtages hat der Oberbürgermeister von Chemnitz, Dr. Beck, den Wunsch ausgesprochen, die sächsische Regierung wolle eine möglichste **Förderung des Güterverkehrs zwischen Sachsen und England** sich angelegen sein lassen, da der sächsischen Textilindustrie ausserordentlich viel daran gelegen sei, für die ihr durch die amerikanische Schutzzollpolitik zugefügte Schädigung einen Ersatz auf dem ausgedehnten englisch-schottischen Markte zu gewinnen. Die Konkurrenzländer Frankreich und Belgien werden jetzt vom englischen Käufer wegen der näheren und schnelleren Verbindung bevorzugt. Der Regierungskommissar gab darauf bekannt, dass es gelungen ist, in Vereinbarung mit den anderen in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen die Einstellung eines direkten Wagens zwischen Chemnitz und Venlo vom 1. Mai ab herbeizuführen. Weiter wies er darauf hin, dass vom 1. Oktober ab von der preussischen Eisenbahnverwaltung ein Staffeltarif für Stückgut eingeführt werden soll, und dass mit Hilfe dieses Staffeltarifs eine solche Ermässigung für den Güterverkehr nach England über ausserdeutsche Häfen erzielt wird, wie sie den Wünschen der Grossindustriellen entspricht. Diesem preussischen Staffeltarife werde sich die sächsische Bahnverwaltung, vorbehaltlich der Entschliessung über etwaige weitere Tarifmaassnahmen für den Ausfuhrstückgutverkehr nach England, anschliessen.

— Der im Jahre 1897 eingetretene Aufschwung des Wirthschafts- und Verkehrslebens hat auch für die **braunschweigische Landeseisenbahn** eine erhebliche Steigerung des Güterverkehrs mit sich gebracht. Die beförderte Gütermenge mit 587 801 t ist um 59 709 t grösser als die des Jahres 1896, eine Steigerung, wie sie bislang noch in keinem Jahre zu verzeichnen war. Mit dieser Steigerung der beförderten Gütermengen hat allerdings die Erhöhung der Einnahmen nicht gleichen Schritt gehalten. Während beispielsweise im Jahre 1894 einem Verkehrszuwachs von 52 251 t eine Zunahme der Einnahme aus dem Güterverkehre von 46 682 ℳ gegenüberstand, hat das verflossene Jahr für eine Verkehrszunahme von 59 709 t nur eine Mehreinnahme von 11 347 ℳ erbracht. Der Grund für diese auffällige Erscheinung dürfte lediglich in den am 1. April 1897 durchgeführten weitgehenden Tarifermässigungen zu suchen sein. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 575 993 ℳ (gegen 564 645 ℳ im Vorjahre). An Personen wurden befördert 402 721 (399 695); die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 158 239 (159 660) ℳ. Die Betriebsausgaben erforderten 468 732 ℳ = 53,84 % der Betriebseinnahmen (gegen 437 541 ℳ = 51,74 %). Der Gewinnüberschuss betrug 194 631 (194 495) ℳ. An Dividende gelangten 5 (4,75) % zur Vertheilung.

— In der am 25. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung des **Norddeutschen Lloyds** in Bremen äusserte der Vorsitzende des Aufsichtsraths, dass im **Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika** der Ausbruch des Krieges auf die Dauer nicht von so störendem Einfluss sein werde, als man vielfach erwarten möge. Die Auswanderung werde vielleicht sogar höhere Ziffern bringen, als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Im Kajütpassagierverkehr aber werde die voraussichtliche Abschwächung ausgeglichen werden durch den Umstand, dass verschiedene konkurrirende Gesellschaften werthvolle Dampfer an die kriegführenden Mächte verkauft haben, wie insbesondere die Amerikalinie vier, die Hamburg-Amerikalinie zwei Schnelldampfer. Auch in dem Frachtverkehr wird nach der Ansicht der Leitung des Norddeutschen Lloyd auf die Dauer der Krieg schwerlich von Einfluss sein, nachdem beide kriegführenden Mächte den Schutz feindlicher Waaren durch die neutrale Flagge anerkannt und die Befürchtung beseitigt haben, dass die Passagierdampfer erheblichen Belästigungen infolge Durchsuchung der Schiffe nach konfiszirbarem Eigenthum ausgesetzt sein könnten, vorausgesetzt, dass sie keine Kriegskontrebande fahren. Kriegskontrebande aber wollen die grossen deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaften unter keinen Umständen zur Beförderung annehmen.

— **Personalnachricht.** In Kaiserslautern starb nach kurzem Krankenlager im nahezu vollendeten 60. Lebensjahre der Oberingenieur bei den pfälzischen Eisenbahnen Wilhelm Opfermann.

Oesterreich-Ungarn.

— **Aenderung des Betriebsreglements.** Mit Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 15. d. Mts. (Reichsgesetzblatt Nr. 48) wurden mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. mehrfache Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892 verlautbart.

Abgesehen davon, dass die im Betriebsreglement enthalten gewesenen, in der Guldenwährung ausgedrückten Beträge in die Kronenwährung umgerechnet wurden, ist eine Reihe mehr oder minder wichtiger Aenderungen vorgenommen worden. Zunächst ist mit Rücksicht auf den in Oesterreich und Ungarn schon seit 1. Januar 1897 erfolgten Fortfall der Signale mit der Stationsglocke die Bestimmung in § 16 des Betriebsreglements aufgehoben worden, nach welcher das Zeichen zum Einsteigen der Reisenden auch durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal gegeben werden kann.

§ 47, welcher bisher aussprach, dass die Lieferfrist bei Thieren mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht beginnt, wurde dahin geändert, dass der Lauf der Lieferfrist mit der auf die Annahme der Sendung nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht beginnt, und ist dadurch die Uebereinstimmung mit der Bestimmung des § 54 des Betriebsreglements hergestellt, wonach für den Abschluss des Frachtvertrages bei Gütern nicht die Abstempelung des Frachtbriefes, sondern die Annahme des Gutes mit dem Frachtbriefe seitens der Versandstation maassgebend ist und die Abstempelung des Frachtbriefes lediglich das Zeichen der Annahme des Gutes bildet.

In § 51 wurde der Aufsichtsbehörde vorbehalten, für gewisse Transporte Ausnahmen von der Bestimmung zuzulassen, wonach jede Sendung von einem Frachtbriefe begleitet sein muss. Hiermit ist die Möglichkeit geboten, eine vereinfachte Abfertigung einzelner Kolli ohne Frachtbrief, also insbesondere unter Benutzung von Eisenbahnmarken durchzuführen.

In § 53 wurde eine schon im Betriebsreglement vom Jahre 1884 enthalten gewesene und in Deutschland auch z. Zt. geltende Bestimmung dahin gehend aufgenommen, dass einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung gleich zu achten ist, wenn der Absender im Frachtbrief kein Gewicht angegeben hat.

In § 63 wurde mit Rücksicht auf die in Oesterreich bevorstehende Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonn- und gewissen Festtagen bestimmt, dass mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde die Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen um diese Tage insoweit verlängert werden können, als nicht ohnehin die Bestimmungen der Absätze 7, 8 und 9 des § 63 zur Anwendung gelangen. Eine solche Verlängerung der Lieferfristen ist gehörig zu veröffentlichen.

Auch die Anlage D, betreffend die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, wurde in einer Reihe von Punkten ergänzt. Bemerkenswerth ist die Zulassung von Calcium - Carbid, welches bekanntlich zur Erzeugung von Acetylengas verwendet wird, zur Beförderung, falls dasselbe in eisernen luftdicht verschlossenen Gefässen verpackt ist.

Gleichwie diese Bestimmungen schliessen sich die Abänderungen und Ergänzungen zu den Punkten VI (Phosphorcalicum), XII (Grünkalk), XVI (Brom), XX (Torf- und Schieferöle usw.), XXI (Petroleum), XXXII (frische Häute), XXXV a (Leimkalk) und LIII (frische Kälbermagen), den im Deutschen Reiche bereits durchgeführten Aenderungen der Verkehrsordnung an, und verfolgen den Zweck, nach wie vor die thunlichste Uebereinstimmung des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements mit den in Deutschland geltenden reglementarischen Bestimmungen aufrecht zu erhalten.

Endlich wurde auf eine Anregung aus den Kreisen der Handelswelt eine Aenderung des Frachtbriefmusters vorgenommen, um insbesondere einen grösseren Raum für die Angabe des Beförderungsweges und der zulässigen Erklärungen des Absenders zu gewinnen und um einen Vordruck für die Angabe des Ladegewichts und der Ladefläche der Wagen anbringen zu können. Für den Aufbrauch der nach dem alten Muster aufgelegten Frachtbriefe wurde ein Zeitraum von einem Jahre festgesetzt.

— Die **Personentarife der Wiener Stadtbahn** wurden wie folgt festgestellt:

Normale Fahrkarten

1. Zone	(bis 3 km)	15 Heller	II.	Klasse
		10 „	III.	„
2. „	(über 3—8 km)	30 „	II.	„
		20 „	III.	„
3. „	(über 8 km)	45 „	II.	„
		30 „	III.	„

Monatskarten für bestimmte Strecken

1. Zone		7,50 Kronen	II.	Klasse
		5,00 „	III.	„
2. „		15,00 „	II.	„
		10,00 „	III.	„
3. „		22,50 „	II.	„
		15,00 „	III.	„

Schülermonatskarten für bestimmte Strecken

1. Zone		3,75 Kronen	II.	Klasse
		2,50 „	III.	„
2. „		7,50 „	II.	„
		5,00 „	III.	„
3. „		11,25 „	II.	„
		7,50 „	III.	„

Arbeiterwochenkarten

1. Zone	60	Heller
2. „	120	„
3. „	180	„

— Nach dem Bericht der Staatsschuldenkontrolkommission des österreichischen Reichsraths für das Jahr 1896 betrugen die vom Staate zumeist anlässlich von Verstaatlichungen zur Zahlung übernommenen Eisenbahnschuldverschreibungen 754 320 344 fl. Es ist dies nicht die gesammte **Eisenbahnschuld des österreichischen Staates.** Es kommen hierzu insbesondere noch 206 358 000 fl. an in Staatsrente konvertirten Prioritätsobligationen der verstaatlichten Bahnen, dann der Antheil des Staates mit 14 975 280 fl. an dem Prioritätsanlehen der Südbahn vom Jahre 1869 für die Linien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume. Ausserdem waren Ressortschulden des Eisenbahnministeriums für die Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen in der Höhe von 5 100 000 fl. aushaftend. Die Verzinsung der Staatseisenbahnschulden erforderte im Jahre 1896 30 011 910,11 fl.

— **Die finanzielle Aktion der Südbahn.** Die Verwaltung der Südbahn hat die ordentliche Generalversammlung für den 26. Mai d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung stehen nebst den üblichen Verhandlungsgegenständen auch folgende Punkte: „Antrag auf Genehmigung des mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens, betreffend die Konvertirung (Abstempelung) der Obligationen des 5 % Spezialanlehens vom Jahre 1869, die Aufnahme des zu diesem Zwecke sowie zur Bedeckung des Investitionsbedarfes erforderlichen neuen Anlehens und die hiermit im Zusammenhange einverständlich geregelten Angelegenheiten, sowie auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur successiven Begebung des zur Bedeckung des Investitionsbedarfes auszugebenden neuen Anlehens“ und weiter ein Antrag auf „Abänderung der Statuten, betreffend die Tilgung des gesellschaftlichen Aktienkapitals, eventuell auch noch andere damit im Zusammenhange stehende statutarische Bestimmungen.“ Das Uebereinkommen zwischen der Regierung und der Verwaltung der Südbahn, betreffend den ganzen grossen Komplex der finanziellen Fragen, ist zwar noch nicht unterzeichnet, aber im Wortlaute bereits vollständig festgestellt. Es handelt sich bei den erwähnten Vereinbarungen bekanntlich vor allem um die freiwillige Konvertirung bezw. Abstempelung der 5 % gesellschaftlichen Prioritäten, welche gegenwärtig mit rund 48 000 000 fl. aushaften. (Dieses Spezialanlehen in der Höhe von 50 000 000 fl. wurde im Jahre 1869 für den Bau der Linien St. Peter-Fiume und Villach-Franzensfeste aufgenommen, und der Staat bezahlte bisher die Zinsen und die Tilgungsraten für den von ihm mit 15 000 000 fl. übernommenen Antheil dieses Anlehens.) Die Obligationäre sollen eine Prämie in den neu zu kreirenden 3 % Prioritätsobligationen erhalten, die im Range hinter den bestehenden Obligationen eingetragen werden sollen, und zwar in gleicher Rangordnung mit der gleichzeitig zu emittirenden Investitionsanleihe. Diese Ergänzungsanleihe wird sich auf 35 000 000 ℳ. beziffern und 3 % sein, während die Investitionsanleihe den 3,5 % Typus tragen und sich auf 80 000 000 ℳ. belaufen wird, wovon vorerst nur 20 000 000 ℳ. ausgegeben und in erster Linie zur Tilgung der schwebenden Schuld von 8 000 000 fl. verwendet werden sollen. An dem Konversionsgewinn wird der Staat in demselben Verhältniss betheiligt sein, in welchem er zur Annuität des bisherigen Anlehens beiträgt.

Wenn die Generalversammlung, woran nicht zu zweifeln ist, dem Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung ihre Zustimmung ertheilt, dann wird jedenfalls die planmässige Konsolidirung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn einen weiteren mächtigen Fortschritt zu verzeichnen haben.

Wie mitgetheilt wird, ist in den letzten Tagen auch das Uebereinkommen zwischen der Südbahngesellschaft und der Internationalen Schlafwagengesellschaft wegen der Hotelanlagen der Südbahn in Abbazia perfekt geworden. Der Gegenstand steht jedoch nicht auf der Tagesordnung der Generalversammlung.

— Die Verwaltung der **Graz Köflacher Eisenbahn** ist bei der Regierung vor einiger Zeit um die Genehmigung zur Vermehrung ihres Aktienkapitales um 1 500 000 fl. zum Zwecke der Fundirung der schwebenden Schuld bezw. des Ankaufes der Tregister Kohlenwerke eingeschritten. Hierüber hat in den letzten Tagen im Eisenbahnministerium eine Konferenz mit den Vertretern der Gesellschaft stattgefunden, bei welcher auch die Frage der Prioritätenkonversion wieder berührt wurde. Wie verlautet, soll der Verwaltungsrath der Gesellschaft demnächst zu den Bedingungen Stellung nehmen, an welche das Ministerium die Zustimmung zu der geplanten Transaktion knüpft.

— **Beginn der Reklamationsfrist wegen verspäteter Lieferung.** Das Oberlandesgericht Wien hat in einem Streitfalle entschieden, dass die Reklamationsfrist wegen verspäteter Lieferung mit dem Tage der thatsächlichen Ablieferung beginnt, dass daher, wenn auf dem Frachtbrief nachweisbar ein unrichtiger Ablieferungstag vermerkt ist, dieser Vermerk nicht maassgebend ist. Für das Ablaufen der erwähnten Reklamationsfrist ist das Einlangen des Reklamationsschreibens bei der Bahn maassgebend, und erwächst für den Reklamanten die Pflicht, behufs Wahrung der Rechtzeitigkeit seiner Reklamation auf die für alle Parteien maassgebenden dienstlichen Einrichtungen bezüglich der Ueberreichung, insbesondere auf die Dienststunden der Bahndirektion Rücksicht zu nehmen.

— **Schadenersatz für verspätete Zustellung von Gepäck.** Ein Koffer mit Kleidern und Wäsche, welcher mit Deklaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung im Betrage von 20 fl. aufgegeben war, kam verspätet am Bestimmungsorte an. Der Kläger musste inzwischen neue Wäsche kaufen, für welche er erweislich 20 fl. ausgegeben hat, deren Ersatz er von der Bahn zurückforderte. Vom Wiener Bagatellgericht für Handelssachen (25. Januar d. J.) wurden ihm nur 5 fl. zugesprochen: Der Betrag, welchen Kläger als Kaufpreis für die von ihm angeschaffte neue Wäsche nachwies, repräsentirt nach der Urtheilsbegründung nicht seinen Schaden, weil er diese Wäsche weiter verwenden kann. Es gebührt ihm nur die Vergütung für den Schaden, den er dadurch erleidet, dass er die neu angeschaffte Wäsche nicht augenblicklich benöthigt und sie daher einstweilen liegen lassen muss. Dieser Schaden ist von dem Richter nach freier Ueberzeugung mit 5 fl. bestimmt worden.

— **Statistik der Eisenbahnen Ungarns für das Jahr 1896.** Das ungarische Handelsministerium hat einen Bericht über seine Thätigkeit im Jahre 1896 herausgegeben, dem bezüglich des Eisenbahnwesens folgendes zu entnehmen ist.

Die Länge der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug Ende 1896 14 878,2 km. Die Vermehrung von 6,84 % (gegen 1895) entfällt beinahe ausschliesslich auf Vizinalbahnen. Zu Ende des Jahres blieben im Bau: 212,2 km Hauptbahnen zweiter Ordnung und 525,6 km Vizinalbahnen. Von dem im Betriebe stehenden Bahnnetze entfielen auf je 100 000 Einwohner 81,1 km. Unter 19 europäischen Staaten nimmt Ungarn in Bezug auf die Ausstattung mit Eisenbahnen den siebenten Platz ein. Ungarn besitzt:

an Hauptbahnen ersten Ranges	7 934,64 km
„ „ zweiten „	6 621,46 „
„ Schmalspurbahnen	322,10 „
hiervon entfallen:	
auf die ungarischen Staatsbahnen	7 201,44 „
„ „ gesellschaftlichen Hauptbahnen . . .	1 319,98 „
„ Vizinalbahnen	6 356,79 „
in staatlicher Verwaltung standen	12 192,59 „
„ privater Verwaltung	2 685,62 „

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 2 351 (+ 169) Lokomotiven, 5 150 (+ 273) Personenwagen und 50 986 (+ 1 369) Lastwagen.

Die Zahl der Reisenden betrug:

auf den ungarischen Staatsbahnen . .	35 993 894 Personen
„ „ gesellschaftlichen Hauptbahnen	4 545 863 „
„ „ Vizinalbahnen	16 913 063 „
insgesammt .	57 452 820 Personen

und es ergibt sich sonach eine Zunahme um 4 270 566 Reisende.

Die Menge der verfrachteten Waaren bezifferte sich:

auf den ungarischen Staatsbahnen	mit	17 850 959 t
„ „ gesellschaftlichen Hauptbahnen . . .	„	6 956 276 t
„ „ Vizinalbahnen	„	6 577 815 t
	insgesammt mit	31 385 050 t

Die Zunahme beträgt 3 870 307 t.

Das Gesammtkapital der im Betriebe stehenden Eisenbahnen bezifferte sich Ende 1896 auf 1 142 303 929 (+ 43 169 569) fl. Es entfallen als thatsächlich verwendetes Kapital:

auf die ungarischen Staatsbahnen . .	792 322 313 fl.	= 69,36 %
„ „ gesellschaftl. Hauptbahnen .	140 583 959 „	= 12,31 „
„ „ Vizinalbahnen	209 397 657 „	= 18,33 „

Der Nennwerth des Anlagekapitals der gesammten Bahnen beträgt 1 404 966 439 fl.; hiervon entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 933 130 000 fl., auf die gesellschaftlichen Hauptbahnen 224 360 000 fl., auf die Vizinalbahnen 247 470 000 fl.

Das finanzielle Ergebniss stellt sich wie folgt:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
		Gulden	
Ungarische Staatsbahnen . .	94 443 361	56 435 552	38 007 809
Gesellschaftl. Hauptbahnen .	15 236 046	8 585 373	6 650 673
Vizinalbahnen	13 950 337	7 869 804	6 080 533
zusammen . .	123 629 744	72 890 729	50 739 015

Die Einnahmen haben um 9,14 %, die Ausgaben um 6 %, die Ueberschüsse um 13,8 % zugenommen. Der Betriebskoëffizient stellte sich bei den ungarischen Staatsbahnen auf 55,2 (— 1,5) %, bei den gesellschaftlichen Hauptbahnen auf 47,6 (— 0,6) %, bei den Vizinalbahnen auf 50.9 (+ 1,8) %. Wenn man die erzielten Ueberschüsse mit dem Erforderniss für Verzinsung und Amortisation des aufgewendeten Kapitals vergleicht, so ergibt sich bei den ungarischen Staatsbahnen ein Fehlbetrag von 6 685 707 fl., bei den garantirten Bahnen von 682 394 fl., demnach insgesammt von 7 368 101 fl. Im Jahre 1876 musste der ungarische Staat für die Staatsbahnen und für die Zinsengarantien 22 353 217 fl. bezahlen, so dass sich innerhalb 20 Jahren eine Besserung von 14 980 000 fl. ergibt. Die Kleinbahnen (vergl. Nr. 30 d. Ztg.) besitzen eine Länge von 199,2 km. Die Länge der Industriebahnen beträgt 2,491 km. Hiervon entfallen auf Waldbahnen 811, auf Montanbahnen 673, auf Industriebahnen 305, auf Manipulationsgleise 70 m.

— In der Generalversammlung der **Budapester elektrischen Franz Josef-Untergrundbahngesellschaft** wurde konstatirt, dass der Verkehr der Bahn während des ganzen Jahres keinerlei Störung erfahren und die Sicherheit und die Bequemlichkeit des Verkehrs sowie die Leitung des Betriebes sich nach allen Richtungen tadellos erwiesen haben. Die Bilanz des Jahres 1897 schliesst mit einem Reingewinn von 141 777,15 fl. und nach Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos von 11 973,35 fl. mit 153 750,50 fl. Hiervon gelangen 144 000 fl. als 4 % Dividende zur Auszahlung.

— **Personalnachrichten.** Der Oberst des Generalstabes Emil Edler von Nasswetter, Vorstand des Eisenbahnbüreaus im Reichskriegsministerium, wurde zum Generalmajor befördert.

Im Eisenbahnministerium wurden ernannt: zu Ministerialräthen die Sektionsräthe Theodor von Hankenberg, Hugo Freiherr von Buschman und Adolf Doppler, zu Sektionsräthen die Titularsektionsräthe Dr. August Weeber und Dr. Franz Schonka, zu Oberbauräthen der Inspektor der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Karl Kuntczofsky sowie die Bauräthe Ferdinand Gottsleben, Rudolf Bartl, Anton Spiess, Johann Perneker und Eugen Stach, zu Bauräthen die Oberingenieure Emil Brosch, Georg Ortmann, Franz Wala, Heinrich Karplus und Georg Rank, ferner der Inspektor der österreichischen Staatseisenbahnen Karl Gölsdorf, zu Oberingenieuren die Ingenieure Philipp Hanke, Viktor Kramer, Rudolf Axmann und Arthur Edler von Mises.

Der Hofrath Heinrich Ritter von Jarsch, behördlich autorisirter Civilingenieur und Eisenbahndirektor a. D., ist am 27. d. Mts. zu Prag verstorben.

Vereins-Ausland.

— Die **internationale Schlafwagengesellschaft in Brüssel** erzielte im Jahre 1897 eine Roheinnahme von 9 368 525 Frcs., von welcher Summe 4 505 847 Frcs. in Abzug kommen, und zwar für Betriebskosten 1 649 402 Frcs., für Unterhaltung des rollenden Materials 1 587 335 Frcs. und für allgemeine Unkosten 972 110 Frcs. Es verbleibt demnach ein Betriebsüberschuss von 4 862 677 Frcs., zu dem noch 648 353 Frcs. Zinsgewinn treten. Andererseits erfordern die Zinsen für Obligationen 1 273 297 Frcs, die Amortisation derselben 1 500 000 Frcs., die ausserordentlichen Ausgaben 303 944 Frcs. Von dem verbleibenden Reingewinn von 2 409 636 Francs fliessen 240 963 Frcs. der Reserve zu, ein gleicher Betrag wird für Tantièmen verwendet, während zur Verfügung der Aktionäre 1 927 705 Frcs. verbleiben, welche eine Dividende von 6,5 % = 32,5 Frcs. für die Aktie empfangen. 302 705 Frcs. werden der ausserordentlichen Reserve überwiesen. Auf das Aktienkapital von 50 000 000 Frcs. sind 25 000 000 Frcs. eingezahlt. Die Obligationenschuld beträgt 31 898 500 Frcs.

— Der **schweizer Bundesrath** setzte die von den Bahnen für 1897 vorzunehmenden **Rücklagen für Erneuerungen** wie folgt fest: Einlage in den Erneuerungsfonds: Jura-Simplonbahn 2 050 000 Frcs., Nordostbahn 1 835 000 Frcs, Centralbahn 1 250 000 Frcs, Gotthardbahn 900 000 Frcs., Vereinigte Schweizerbahnen 740 000 Frcs. Ergänzungeinlage in den Erneuerungsfonds für frühere Jahre: Jura-Simplonbahn 650 000 Frcs., Nordostbahn 100 000 Frcs., Centralbahn 100 000 Frcs., Gotthardbahn 250 000 Frcs., Vereinigte Schweizerbahnen nichts.

Die Verschiedenheiten, die sich zwischen diesen provisorischen und den späteren endgültigen Ansätzen ergeben, sollen nach Festsetzung der letzteren ausgeglichen werden.

— Die schweizer Regierung hat der Jura-Simplonbahn für den **Simplondurchstich** statt 1 000 000 Frcs. 1 500 000 Frcs. in Aussicht gestellt, wenn die Jura-Simplonbahn vor dem Jahre 1901 die **Eisenbahn Interlaken-Brienz** am rechten Seeufer herstelle. Der Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn schlägt der Aktionärversammlung vor, den Bau der genannten Linie zu übernehmen unter der Bedingung, dass der Bund im Jahre 1903 mit der Jura-Simplonbahn auch die Linie Interlaken-Brienz zurückkaufe.

— Im Wallis wird dieses Jahr die höchste Bergbahn Europas, nämlich die **Gornergratbahn**, eröffnet werden. Bereits herrscht in dem hochgelegenen Touristenorte eine fieberhafte Thätigkeit, um die Linie zum Juli fertigzustellen. Sechshundert Arbeiter sind trotz des tiefen Schnees dort eingetroffen, um die Arbeiten da aufzunehmen, wo sie im November liegen gelassen werden mussten. Der Schnee lag stellenweise 5 m hoch. Die elektrische Kraftstation am Findelenbach war zum Theil durch eine Schneeabrutschung zugedeckt worden, ohne jedoch nennenswerthe Beschädigungen zu erleiden. Zunächst galt es, die bereits fertiggestellte Linie, auf der schon im November eine sehr gelungene Probefahrt stattgefunden hatte, von dem tiefen Schnee zu räumen. Dann wurde auf dem vom Schnee gesäuberten Bahnkörper mit dem Legen der Gleise weiter vorgeschritten, so dass jetzt die Materialzüge bereits bis zur Riffelalp fahren können. Mit der weiter vorrückenden Schneeräumung schreiten auch die Vollendungsarbeiten immer höher hinauf, so dass heute kein Zweifel mehr daran besteht, dass die Bahn zur festgesetzten Frist, am 1. Juli d. J., eröffnet werden kann. Man erzählt sich Wunderdinge von der Grossartigkeit dieser hochalpinen Bahnanlage.

— Das Unternehmen der **Stanserhornbahn** (Aktienkapital 1 000 000 Frcs.) schliesst das Betriebsjahr 1897 mit einem Passivsaldo von 65 573 Frcs., gegen 32 649 Frcs. im Jahre 1896, dem ersten normalen Betriebsjahr. Dieses Resultat ist nicht ermunternd für den Bau neuer Bergbahnen.

— Der italienische Bautenminister Pavoncelli beschloss, nach einer Mittheilung der „Frkfr. Ztg." aus Mailand, im Einvernehmen mit der Generaldirektion der Süd- und Mittelmeerbahn die **Abschaffung des Blitzzuges Mailand-Parma-Rom.**

— **Erleichterungen des russischen Personenverkehrs.** Russland unterstützt seinen Personenverkehr in mehrfacher Beziehung. Nachdem die Fahrpreise ganz besonders niedrig normirt worden sind, werden gegenwärtig die direkten Personenzugverbindungen unterstützt. In dieser Beziehung können zwei Fortschritte registrirt werden.

1. Wird ein sogenannter Südexpresszug, wohl als Gegenstück zu dem Nordexpresszug, der Petersburg über Berlin mit London verbindet, von St. Petersburg über Warschau und Wien nach Nizza und Cannes eingeführt. Die österreichischen Bahnen haben ihre Zustimmung bereits gegeben und wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" berichtet, sucht der Chef der St. Petersburg-Warschauer Bahn soeben um die Ausgabe der direkten Fahrkarten für diese Eilzüge nach.

2. Wird zur Belebung des inneren russischen Verkehrs zwischen St. Petersburg und den Wolgastädten die Firma A. A. Sewecke in diesem Sommer einen direkten kombinirten Eisenbahn- und Dampfschiffspersonenverkehr über Bologoje-Rybinsk und Moskau-Nishni Nowgorod nach den Städten und Anlegeplätzen an der Wolga einrichten. Ebenso haben den „Nowosti" zufolge auch drei andere Schifffahrtsgesellschaften „Kawkas i Merkuri", „Ssamolet" und die „1893 er Wolga-Dampfschifffahrtsgesellschaft" sich bereit erklärt, einen derartigen direkten Per-

sonenverkehr zu eröffnen, und zwar nicht nur von St. Petersburg, sondern auch von Moskau und Warschau aus, sowohl über Rybinsk und Nishni Nowgorod wie über Jaroslaw, Kamyschin, Ssaratow und Zarizyn. Ferner wollen diese Gesellschaften den Reisenden noch eine besondere Bequemlichkeit bieten: sie werden das Reisegepäck auf ihre Kosten von den Eisenbahnstationen abholen, wie auch vom Schiff auf die Bahnstationen bringen lassen.

— **Butterausfuhr aus Sibirien.** Schon jetzt, nachdem kaum der Betrieb der sibirischen Bahn eröffnet worden ist, und obgleich die Betriebsverhältnisse und die Leistungsfähigkeit derselben sich keineswegs in einem sehr glänzenden Lichte dem aufmerksam beobachtenden Europa präsentiren, denn die Zeitungen wissen täglich davon zu berichten, dass an den Stationen der sibirischen Bahn sehr grosse Mengen von Weizen zusammen gebracht worden sind, aber von der Bahn nicht fortgeschafft werden können, werden immer neue sibirische Ausfuhrartikel gemeldet, die auf den europäischen Markt geworfen werden. Neuerdings ist Butter aufgetreten, die in sehr bedeutenden Mengen in den Handel gebracht wird. So sind z. B. nicht weniger als 300 000 Pud (= 4 902 000 kg) nach Warschau aus Tobolsk und Jenisseisk gebracht worden. Es ist gewiss mit Grund anzunehmen, dass ausser Warschau noch viele andere Bestimmungsstationen für diesen theueren und gesuchten Artikel, der zur Zeit gewiss noch unverfälscht aus jenen, von der Kultur noch wenig berührten Gegenden auf den Markt kommt und daher doppelt werthvoll wird. Andererseits kann aber auch angenommen werden, dass die produzirten Quantitäten Butter sehr gross werden können, wenn man berücksichtigt, dass Viehzucht auf den weiten Steppengebieten in umfangreichem Maasse betrieben wird. Kurz, das eben erst theilweise erschlossene Sibirien rührt seine jungen Glieder und wird gewiss nicht mit Butter, als erstem und letztem Produkte landwirthschaftlicher Betriebe abschliessen, sondern dem europäischen Markte manche andere Erzeugnisse liefern, sobald erst die Besiedelung weiter vorgeschritten ist und Kapital derselben gefolgt sein wird.

Zunächst hat das Ministerium der Verkehrsanstalten sich der Organisation der Buttertransporte nach Petersburg angenommen und als Anfang 50 Eiskühlwagen bestellt, welche aller Wahrscheinlichkeit nach von den Fabriken bis zum Mai fertiggestellt sein werden, d. h. zu der Zeit, wenn die Beförderung sibirischer Butter beginnen soll.

Diese Wagen werden von einer Bahn auf die andere übergeben werden, und für den bevorstehenden Sommer ist bereits der Fahrplan der Güterzüge ausgearbeitet worden, welche, entsprechend den Exportbedingungen allwöchentlich abgefertigt werden in der Periode, wo ein verstärkter Buttertransport zu erwarten ist, d. h. vom 15./27. Mai bis zum 15./27. August.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit dieser Züge ist gegen den Winterfahrplan um 49 Werst am Tage erhöht worden, sodass die Sendungen etwas weniger als 8 Tage unterwegs sein werden.

Auch für die Züge, in welchen Butter aus Sibirien nach Libau befördert werden soll, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit des Sommerfahrplans gegen den Winterfahrplan um 41 Werst am Tage erhöht worden, wobei zur Beförderung der Sendungen von Kurgan bis Libau etwas über 9 Tage erforderlich sein werden. Da auf der Strecke von Kurgan bis St. Petersburg das Eis in den Wagen erneuert werden muss, ist den betreffenden Eisenbahngesellschaften vorgeschlagen worden, nach je 300 Werst Eiskeller auf den Stationen einzurichten.

Schon gegenwärtig findet russische Butter in Dänemark guten Absatz und lässt sich erwarten, so hoffen wenigstens die russischen Produzenten, dass sich die Butter auch andere Märkte erobern werde.

Die amerikanischen Verhältnisse, die mancherlei Aehnliches mit den russischen haben, namentlich soweit die Produktionsbedingungen in Frage kommen, lehren, dass Butter z. B. am englischen Markte willige Käufer findet. Die russischen Produzenten scheinen, in diesem Falle vielleicht nicht mit Unrecht, der Ansicht zu sein, dass was Amerika geglückt ist, ihnen auch gelingen muss. Die nächste Zeit wird es ja wohl zeigen, ob die Kalkulation richtig ist.

— **Bau neuer russischer Bahnlinien.** Soeben ist, wie die „Now. Wr." meldet, der Bau der folgenden drei neuen Eisenbahnlinien, über deren Projekte wir s. Zt. schon berichtet haben, gestattet worden: 1. Eine Bahn, durch welche Kertsch mit der Linie Dshankoi-Feodossia und zwar wahrscheinlich mit der Station Wladisslawowka, verbunden wird. Eine Zweigbahn dieser neuen Linie soll nach Akmanai am faulen Meere führen. Die Baukosten der ganzen, gegen 100 Werst langen Bahn sind auf 2 600 000 R. veranschlagt. 2. Eine Verlängerung der Woltschansk Zweigbahn der Eisenbahn Kursk-Charkow bis Balaschowo bei Kupjansk. Diese 109 Werst lange Bahn wird gegen 3 000 000 R. kosten. 3. Eine Verbindung der Ssakssagan Zweigbahn mit der Linie Charkow-Nikolajew bei der Station Koristowka. Diese durch die fruchtbaren Kreise Alexandria und Werchnedneprowsk führende 80 Werst lange Bahn, um deren Erbauung die dortigen Kreise seit langer Zeit immer wieder nachgesucht haben, wird ebenfalls gegen 3 000 000 R. kosten Die Bahn kann auf die alljährliche Beförderung von 10 000 000 Pud Korn rechnen, die diese Kreise auf den Markt bringen, deren verhältnissmässig wohlhabende Bevölkerung etwa 20 000 000 Pud Steinkohlen, Zucker, Manufaktur- und Kolonialwaaren verbraucht, die die Bahn anzuführen hat. — Schliesslich ist noch gestattet worden, den Bau einer sechswerstigen Verlängerung der Tschiatur Zweigbahn der Transkaukasus Eisenbahn sofort zu beginnen. Diese Zweigbahn wurde 1891 erbaut und führt zu den bei Tschiatur liegenden Manganerzgruben. Da inzwischen neue Gruben angelegt worden sind, muss die Bahn verlängert werden, was gegen 200 000 R. kosten wird. Der Bau der drei oben genannten Linien wird aus dem dem Ministerium der Verkehrsanstalten seit 1894 alljährlich zur Verfügung gestellten Betrage von 10 000 000 R. bestritten werden, der speziell für den Bau von Eisenbahnen von lokaler Bedeutung und von Zufuhrbahnen bestimmt ist.

— **Bau zweiter Gleise auf russischen Bahnen.** Auf folgenden Bahnlinien werden, wie die „Nowosti" berichten, in diesem Jahre zweite Gleise gelegt werden: von Orel bis Kursk (fast 150 Werst), von Kursk bis Charkow (gegen 250 Werst), von Smolensk bis Dwinsk (fast 400 Werst) und von Kinel bis Ssamara (40 Werst).

Damit wird ein Theil der wichtigsten Bahnen, die namentlich den Getreideverkehr bedienen, sehr viel leistungsfähiger werden. Aber — allerdings zum Betriebe gehören nicht nur Gleise, sondern auch Lokomotiven und Wagen, bekanntlich ein sehr rarer Artikel in Russland.

— Ueber die **Kongobahn** wird der „V. Ztg." unterm 25. d. Mts. aus Brüssel berichtet:

Wiederum stehen die belgischen gesetzgebenden Körperschaften vor einer Kongofrage, die sofort entschieden werden muss. Als im Jahre 1889 sich in Brüssel eine internationale Eisenbahngesellschaft bildete, um die Kongoeisenbahn zu erbauen, ertheilte der Kongostaat, da die Herstellung dieser Bahn für ihn eine Lebensfrage war, bereitwilligst die Konzession, sicherte sich aber in der Konzessionsurkunde unter anderen Vortheilen auch das Recht, diese Bahn verstaatlichen zu dürfen. Nun galt es, Kapital zu schaffen; der Kongostaat besass weder Mittel noch Kredit. Belgische, deutsche und englische Kapitalisten waren bereit 15 000 000 Frcs. für den Bahnbau zu bewilligen, wenn der belgische Staat sich an dem Unternehmen betheiligte. Belgien zeichnete 10 000 000 Frcs. und erhielt dafür 20 000 3,5 % Kongoeisenbahnaktien von je 500 Frcs. Die Aktionäre erhielten für ihre 15 000 000 Frcs. 30 000 Stammaktien und 4 800 Gründerantheile. Es wurde festgesetzt, dass diese Stammaktien 7 % Zinsen und 50 % von dem übrigen Gewinn erhalten sollten. Die übrigen 50 % des Gewinnes sollten sich die Gründerantheile mit den Verwaltungsräthen der Bahn theilen. Bald waren die 25 000 000 Frcs. verbraucht und der Bahnbau sass fest. Belgien musste das Unternehmen retten; es gab weitere 5 000 000 Frcs. her und leistete Bürgschaft für eine neue Ausgabe von Obligationen in Höhe von 20 000 000 Frcs., wogegen der belgische Staat das Recht erhielt, die Bahn verstaatlichen zu dürfen. Jetzt ist die Eisenbahn fertig. Die Börse hat sich der Kongobahnaktien und Gründerantheile bemächtigt und in wilder Spekulationslust die Kurse unsinnig in die Höhe getrieben. Die Gründerantheile, die bei einer Verstaatlichung der Eisenbahn nicht 1 ₰ werth sind, stehen heute über 2 000 Frcs. Jetzt hat die Eisenbahngesellschaft bei dem Kongostaat und der belgischen Regierung den Antrag gestellt, auf das den beiden Staaten zustehende Recht, die Bahn verstaatlichen zu dürfen, bis zum 1. Januar 1909 zu verzichten. Der Kongostaat, der keinen Pfennig für das Bahnunternehmen hergegeben hat, aber jede Gelegenheit benutzt, um sich Geld zu machen, war sofort bereit, wenn ihm alljährlich 20 % vom Reingewinn zufliessen. Die Gesellschaft biss in den sauren Apfel und bewilligte das Opfer. Das belgische Ministerium wollte davon nichts hören und auf das Recht des belgischen Staats nicht auf zehn Jahre verzichten, aber König Leopold trat ein und das Ministerium gab nach. Der belgische Staat erhält für seinen Verzicht keine Gegenleistung. Die Kammern müssen dieses neue Abkommen genehmigen; die Linke wird scharfen Einspruch erheben, aber die gefügige klerikale Mehrheit wird, die Abmachung genehmigen. Der Vorgang hat noch eine tiefere Bedeutung und ist das Vorspiel für eine weitere noch gewichtigere Sache. Bekanntlich hat Belgien dem Kongostaat selbst bis zum Jahre 1900 25 000 000 Frcs. „vorgeschossen" und hat sich im Jahre 1900 zu entscheiden, ob es diesen Vorschuss zurückerhalten oder ob es den Kongostaat als Kolonie übernehmen will. Es ist sicher, dass Belgien den Kongostaat nicht übernimmt, da die weiten Schichten der Nation dem Kongounternehmen feindlich gegenüberstehen. Der „Soir" erklärt

heute, dass die Nichtübernahme entschieden ist und die Regierung später eine Vorlage einbringen wird, welche die für Belgien gestellte Frist der Entschliessung verlängert — natürlich gegen die Bewilligung eines neuen Jahreszuschusses für den Kongostaat, den die klerikale Mehrheit gern bewilligen wird, um — sich den Kongo vom Halse zu schaffen.

— Längere Zeit hat man nichts mehr von der **Trans-Saharaeisenbahn** gehört, die von französischer Seite geplant wird. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben; es handelt sich um ein sehr ernsthaftes Projekt, das über kurz oder lang verwirklicht werden wird. Frankreich ist fortgesetzt bemüht und bestrebt, durch Bahnlinien von Algerien und Tunesien aus, durch Verträge und Anknüpfung von Beziehungen mit der mittelafrikanischen Bevölkerung sich die handelspolitische Herrschaft über die Sahara und die Sudangebiete anzueignen. Bisher hat es darin erhebliche Erfolge noch nicht gehabt. Tripolitanien liegt verkehrspolitisch zu günstig da. Mit seiner Küstenlänge von annähernd 2000 km ist es das Hauptdurchfuhrland für den Verkehr mit Mittelafrika. Von Tripolitanien aus führen vier grosse Hauptkarawanenwege in die Sudangebiete, die bisher von den Franzosen empfindlich noch nicht beeinträchtigt werden konnten. In einem Vortrag über den Karawanenverkehr von Tripolitanien nach Mittelafrika vor dem Centralverein für Handelsgeographie in Berlin äusserte Dr. L. H. Grothe, dass eine französische Saharabahn mit Anschluss an die vom Niger herkommenden Verkehrslinien eine schwere Gefahr für den westsudanesischen Handel bedeuten würde. An diesem Handel ist beiläufig Deutschland mit einem vollen Drittel betheiligt, in einigen Artikeln beherrscht es sogar den Markt.

— In einem Briefe aus Peking an das „B. T." berechnet Eugen Wolf die Länge der **Eisenbahnen**, die **im Hinterlande von Kiautschou** anzulegen wären, auf rund 1110 km und die Kosten mit Rücksicht auf die erforderlichen Brücken- und Kunstbauten auf 80000 ℳ für das Kilometer, also insgesammt auf rund 90000000 ℳ. Indessen wird es nach seiner Meinung genügen, wenn vorerst gebaut werden die Strecke von Kiautschou nach Tsinanfu mit Abzweigungen nach den Kohlenfeldern von Weihsien und Poshau mit insgesammt 500 km und die Strecke von Kiautschou nach Yichonfu mit 290 km, während die Verbindungsstrecke von Yichonfu nach Tsinanfu mit 300 km vorläufig noch zurückgestellt werden könnte. Auch nach Ansicht der kühlsten Köpfe, die das Land kennen, müssen diese Bahnen, wie Wolf versichert, auf Grund der Kohlenlager und im Hinblick auf den zu erwartenden grossen Waaren- und Personenverkehr gut rentiren. Wünschenswerth sei es, dass diese Strecken von einer und derselben Gesellschaft ausgebaut werden, schon deshalb, weil sie nicht alle gleichmässig rentabel werden können.

An Stelle der Verbindungsbahn Yichonfu-Tsinanfu räth Wolf, zu versuchen, von Tsinanfu aus möglichst rasch an den grossen Kanal zu bauen, um über Téhsien am grossen Kanal (etwa 37 Grad 30 Minuten nördlicher Breite und 116 Grad 30 Minuten östlicher Länge auf der Wäber'schen Karte), woselbst neben der Wasserverbindung von Peking nach dem Yangzékiang sich zwei grosse Haupthandelswege kreuzen, Paotingfu zu erreichen, bis wohin bereits die grosse Centralbahn von Peking aus ausgebaut ist und demnächst in Betrieb gesetzt werden wird. Die Entfernung von Peking bis Paotingfu ist dieselbe wie von Peking nach Taku am Ausflusse des Pei Hoin in das gelbe Meer. Mit einer Bahn, die in Paotingfu den Anschluss an Peking erreicht, könne und müsse man einen grossen Theil des riesigen über Peking gehenden Einfuhr- und Ausfuhrhandels nach Kiautschou ablenken. China werde einer Weiterführung der deutschen Shantungbahnen nach Westen und Nordwesten nichts in den Weg legen, da diese Unternehmungen doch der Entwickelung Chinas zu gute kommen und nicht etwa als strategische Militärbahnen zu betrachten sind.

Nach der Meinung Wolf's müsse die deutsche Eisenbahngesellschaft der Shantungbahnen für die Belebung von Kiautschou sorgen und daselbst Wagenfabriken und grosse Reparaturwerkstätten einrichten, in denen die Chinesen unter deutschen Handwerksmeistern beschäftigt werden. Auch sollten, wie er meint, in Kiautschou deutsche Hochschulen und Gewerbeschulen für Chinesen errichtet werden nach Art der Tientsineisenbahnschule und der Pekinger sogenannten Universität, eine Art Handwerkerpolytechnikum zur Ausbildung von Monteuren usw., ferner eine Eisenbahnschule und eine Bergbauschule, damit für die niedrigeren Beamtenstufen der Montanindustrie geübte chinesische Beamte erwachsen. Auf diesen Schulen müsse die Unterrichtssprache deutsch sein, das der Chinese ebenso rasch lernen werde wie englisch.

Von Werth ist die Versicherung der englischen Regierung, dass sie nicht beabsichtige, von Wei-hai-wei oder seinem Hinterlande aus Eisenbahnverbindungen nach dem Innern der Provinz Shantung anzulegen. Allerdings wäre die Anlage von Eisenbahnverbindungen zwischen Wei-hai-wei und dem Hinterlande sehr schwierig gewesen, da hohe Gebirgszüge hätten überschritten werden müssen.

Allgemeines.

— Bei **Fabrikbahnen** findet der **elektrische Betrieb** mit seinen Vorzügen vielfach Eingang, namentlich da, wo Dynamomaschinen, die zur Beleuchtung dienen, tagsüber für die Beförderung ausgenützt werden können. Seit einigen Monaten betreibt die holländische Zuckerfabrik Gronendijk eine 2,5 km lange schmalspurige Bahn von 60 cm Spurweite zur Ueberführung der Rüben aus den Schiffen nach der Fabrik. Die Lokomotive hat ein Gewicht von 3300 kg, besitzt 16 PS. und befördert 12 sogen. Stahlmuldenkipper mit Rüben in etwa 12 Minuten vom Hafen zur Fabrik für die Rübenschwemmen. Mit dieser Bahn werden täglich in sieben Arbeitsstunden 175000 kg Rüben befördert. Mit einer Dampflokomotive würde der Betrieb viel umständlicher sein. Es müssten grosse Räume für Feuerungsmaterial beschafft und ein viel stärkerer Oberbau der Bahn durchgeführt werden, während jetzt die Vignolschienen, die 65 mm hoch und ein Gewicht von 7 kg für das laufende Meter haben, vollkommen ausreichen.

— Fortgesetzt ist man bemüht, **Telegraphenapparate mit gesteigerter Uebertragungsgeschwindigkeit** zu schaffen, um die Gebühren zunächst da, wo sie nach Zeit berechnet werden, zu verringern. In England hofft man, allmählich dahin zu kommen, in der Minute mehrere tausend Worte aufgeben zu können. Nach der neuen Crehore'schen Methode kam man bereits zur Aufgabe von 580 Worten in der Minute auf einer Linie von annähernd 1100 km Länge. Mit seinem chemischen Telegraphen hat Delany sogar schon 2000 Worte in der Minute telegraphirt.

Bücherschau.

— **Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie.** 12.—15. Lieferung. I. Band, Bogen 20—28. 16.—18. Lieferung, II. Band, Bogen 4—10.

Die vorliegenden Lieferungen des I. Bandes des Jubiläumsprachtwerkes enthalten die Fortsetzung der von H. Strach bearbeiteten Geschichte der österreichischen Eisenbahnen und behandeln jene verhängnissvolle Epoche, die mit dem Verkaufe der ersten Staatsbahnen abschliesst und die nicht minder verhängnissvolle Epoche, die durch Einführung des Garantiesystems gekennzeichnet ist. Verfasser bringt eine grosse Menge von, weiteren Kreisen wohl bisher unbekannten Materials zur Beurtheilung der Sachlage. Aber wenn dieses Material auch zum Theile „Milderungsgründe" für die damalige österreichische Verkehrspolitik herbeischafft, so kann doch heute, wo wir noch immer unter den Folgen jener Zeit zu leiden haben, das abfällige Endurtheil nicht geändert werden. Die damals leitenden und unsere Verkehrspolitik bestimmenden Persönlichkeiten waren ihrer Aufgabe eben nicht gewachsen und entbehrten jedes weiteren staatsmännischen Blickes. Darüber kommt man nicht hinaus! Nur so lässt sich begreifen, dass das vaterländische Verkehrswesen so leichten Herzens verschleudert werden konnte und dass die österreichischen Steuerzahler zu Zinszahlungen an die ausländischen Konsortien herangezogen wurden, welche mitunter den gesammten Ertrag der Grundsteuern überstiegen. Nun heisst es ja „tout comprendre c'est tout pardonner". Aber dies Wort kann doch wohl nur gelten gegenüber Affekthandlungen einzelner Individuen. Im Hinblick auf schwere Schädigungen einer Staats- und Volkswirthschaft wäre seine Anwesenheit jedoch einfach lächerlich.

So kann auch Strach durch Citirung des Urtheils Lorenz von Stein, der den Verkauf als das beste Geschäft bezeichnet, das jemals abgeschlossen ward, keine Ehrenrettung der Verkaufsaktion bewirken; denn Lorenz von Stein ist eben auch den Beweis für seine Behauptung schuldig geblieben. Allerdings citirt Strach in objektiver Weise auch die gegnerischen Auffassungen, wie sie in präzisester Weise Dr. Eder vertrat. Und wenn Strach über das Garantiesystem sagt: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die Aufnahme des Garantiesystems unter den damals gegebenen Verhältnissen der einzig mögliche Weg war, den eine vernünftige Verkehrspolitik in Oesterreich einschlagen konnte —" so muss dagegen doch Einwendung erhoben werden. Eine vernünftige Verkehrspolitik lässt sich, wie jede Politik, an ihren Erfolgen erkennen und bemessen.

Zu den Einzelheiten der weiteren Darstellungen sind wesentliche Einwendungen nicht zu machen. Es muss, wie schon gesagt,

der Fleiss anerkennend hervorgehoben werden, mit dem so vieles und manches werthvolle und unbekannt gebliebene Material gehoben und gesammelt worden ist. Dadurch gewinnen die vorliegenden Lieferungen an Werth und Interesse. Eine besondere Erwähnung verdient wieder der reiche Bilderschmuck, auf den wie bei den früheren Lieferungen grosse Sorgfalt verwendet wurde und der dem Text veranschaulichend zur Seite steht.

Die zwei Lieferungen des II. Bandes sind textlich wohl ungewöhnlich interessant ausgestattet und werden zweifelsohne das Interesse der ganzen Fachwelt im weitesten Sinne erregen.

Den Reigen der hier gebrachten Monographien eröffnet Alfred Ritter von Lindheim, Mitglied des Staatseisenbahnrathes und bekannt als Eisenbahnunternehmer und wirthschaftlicher Schriftsteller, mit der Abhandlung „Unsere Eisenbahnen in der Volkswirthschaft". In anschaulicher Weise zeigt er, wie Oesterreich durch seine Eisenbahnen aus einem ackerbautreibenden Staate ein Industriestaat geworden ist, wie es durch Eisenbahnen möglich geworden ist, solche Produktionsstätten für die Industrie aufzufinden und zu verwerthen, welche in aller und jeder Richtung ihren Vorbedingungen entsprechen und so das Gedeihen der Industrie sicherten. Zweifellos steht ja gerade in dieser Beziehung Oesterreich noch eine grosse Zukunft bevor, wenn es einmal dazu kommt, dass die Fülle der in den Alpen verfügbaren Wasserkräfte in den Dienst der Produktion gestellt werden. Es wird nun die Einwirkung auf Landwirthschaft, Forst- und Montanwesen, dann auf Industrie und Handel im allgemeinen in zutreffender Weise erörtert. Nur hinsichtlich der Landwirthschaft möchten wir insofern einen Einwand erheben, als hier dem unleugbaren Fortschritte, der auf der einen Seite durch die Eisenbahnen bewirkt wurde, schwere Nachtheile gegenüberstehen, welche auch die österreichischen Landwirthe einer ernsten Krise entgegentreiben. Es darf nicht vergessen werden, dass in Oesterreich alljährlich über 14000 Bauerngüter zwangsweise versteigert werden. Ein bemerkenswerthes und beherzigenswerthes Wort aus dieser Abhandlung sei noch erwähnt: „— denn die Volkswirthschaft ist aufs engste verknüpft mit einer gesunden Sozialpolitik. Einer der festesten Pfeiler unserer Wirthschaft ist ein befriedigter Arbeiterstand."

Weniger vom Optimismus getragen ist die zweite Abhandlung „Einwirkung der Eisenbahnen auf Volksleben und kulturelle Entwickelung" von Dr. Reichsfreiherr zu Weichs-Glon.

Es mag wohl gerade die Behandlung dieses Kapitels eine schwierige Aufgabe gewesen sein, da es galt, der hier grossen Versuchung, mit Phrasen zu arbeiten, auszuweichen und zum Schlussergebniss unseres heutigen gesellschaftlichen, unseres civilisatorischen und kulturellen Zustandes zu kommen, der wahrlich nicht nur Lichtbilder, sondern auch eine Fülle düsterer, drohender Schatten zeigt. Verfasser suchte sich in der Weise seiner Aufgabe zu entledigen, dass er nach der Isolirmethode vorging und hiernach untersuchte, wie die Eisenbahnen wirken könnten, und ohne das Walten von Kräften, ohne den Einfluss von Institutionen wirken würden, welche diese Wirkungen thatsächlich beeinträchtigen oder gar nicht in Erscheinung treten lassen. So konnte daneben immer auf die bestehenden Schäden und düsteren Seiten des Lebens hingewiesen werden. Die Abhandlung dürfte, schon ob ihres ganz allgemeinen Charakters, nicht verfehlen, grosses Interesse zu erregen. In der Fachlitteratur besitzen wir bisher keine Arbeit, welche diesen Gegenstand in so umfassender, alle Seiten berücksichtigender und dabei auch erschöpfender Weise behandeln würde, wie es in diesem Aufsatze geschieht.

Die dritte Abhandlung „Die Stellung unserer Eisenbahnen im Welthandel" hat den bekannten Volkswirth Dr. Alexander Peez zum Verfasser, der uns zeigt, wie durch die Eisenbahnen die Eigenschaft der österreichischen Monarchie als eines Binnenlandes wesentlich verbessert und erst durch die Eisenbahnen die Möglichkeit einer Theilnahme der Monarchie am Welthandel in grösserem Stile geschaffen wurde und wie Oesterreich durch seine weltgeographische Lage im Herzen Europas die Anlage hat, ein Durchzugsgebiet in grösstem Stile zu werden. Durch diese Lage des Landes, in Verbindung mit seiner Kulturentwickelung, wird aber das Eisenbahnnetz bestimmt, gefördert, getragen und durch das Eisenbahnnetz hinwieder wird die geographische Lage in ihren Schwächen ergänzt und verbessert.

Als das sicherste Mittel, bei der ebenso schwierigen als wichtigen europäischen Mission Oesterreichs zu einem tröstlichen Ergebnisse zu gelangen, erkennt Verfasser die möglichste Befriedigung der allen Völkergruppen gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen, die Blüthe von Handel und Industrie, die kraftvolle Theilnahme am Welthandel und Weltverkehre. Und alle diese Aufgaben weisen auf ein hochentwickeltes, energisch geleitetes Eisenbahnnetz als eine Nothwendigkeit hin.

An vierter Stelle wird eine hochinteressante und eine Fülle neuer, für die österreichische Eisenbahngeschichte werthvolle Beiträge enthaltender, vom Eisenbahnbüreau des k. und k. Generalstabes ausgearbeitete Abhandlung „Unsere Eisenbahnen im Kriege" gebracht. Es ist eine vollständige Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnentwickelung unserer Monarchie, vom Standpunkt der Kriegskunst gesehen und geschildert. Eine grosse Menge von geschichtlichem Material, das bislang, allen Forschern unzugänglich, in den Kriegsarchiven geschlummert hat, wird da ans Tageslicht gefördert und bildet die nothwendige und hochbedeutsame Ergänzung für das Gesammtbild. Denn nicht wenig haben gerade militärische Rücksichten die Entwickelung des österreichischen Eisenbahnnetzes bestimmt, und ihm Tempo und die Wege gewiesen. Hier gewinnen wir nunmehr einen Einblick, wie neben der, von wirthschaftlichen Gesichtspunkten ausgehenden Verkehrspolitik, eine Verkehrspolitik der Strategie wirksam war und ist, die ihre weitschauenden Pläne Jahrzehnte hindurch konsequent verfolgt. Ueberblickt man die Entwickelung des österreichischen Militäreisenbahnwesens, so kann man in derselben drei deutlich ausgesprochene Phasen konstatiren: die Periode bis gegen das Ende der 50er Jahre kann als jene der theoretischen Spekulationen bezeichnet werden. In der zweiten Periode, welche bis zum Jahre 1866 reicht, entwickeln die maassgebenden Faktoren eine intensive und fruchtbringende organisatorische Thätigkeit, um das vorhandene Bahnnetz Kriegszwecken dienstbar zu machen. Die dritte Periode erscheint charakterisirt, dass nicht nur die Vorsorge für die Ausnutzung der Schienenwege erweitert und vertieft wird, sondern auch die Ergänzung des Bahnnetzes im strategischem Sinne ernstlich in Angriff genommen wird. G.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Tirol - Vorarlberg - württembergischer bezw. südwestdeutscher Güterverkehr. In den Tarifen vom 1. April 1898 sind folgende Frachtsätze richtig zu stellen:

Im Heft 1 (Verkehr mit Württemberg) auf Seite 16 der Frachtsatz des Spezialtarifes III Honau-Bregenz auf 0,75 ℳ. und auf Seite 46 der Frachtsatz des Spezialtarifes A 2 Wangen i. Allgäu-Nenzing auf 0,58 ℳ., im Heft 2 (Verkehr mit Südwestdeutschland) auf Seite 84/87 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 (Steinkohlen usw.)

von Mannheim und Ludwigshafen nach:

Bregenz	auf 0,90 ℳ.
Hohenems	„ 1,02 „

2. Einrichtung eines Eisenbahnstadtbüreaus in Czernowitz.

K. k. Staatsbahndirektion in Stanislau. Mit 7. Mai l. J. gelangt in Czernowitz, Franzensgasse Nr. 2, ein Eisenbahnstadtbüreau zur Einrichtung.

Dieses Eisenbahnstadtbüreau wird die Ausgabe von Civilfahrkarten zu normalen tarifmässigen Preisen (ohne jeglichen Zuschlag) und zusammenstellbaren Fahrscheinheften, ferner die Aufnahme und Abfertigung von Civilreisegepäck, sowie endlich in Gemässheit § 68, 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder das An- und Abrollen von Stückgütern zwischen dem Eisenbahnhofe Czernowitz und der Behausung der in Czernowitz nebst Vororten wohnenden Parteien bewerkstelligen.

Von der Behausung abzuholende, zur Absendung bestimmte Gepäckstücke und Güter sowie vom Bahnhofe in die Behausung abzuführende Gepäckstücke sind mündlich oder schriftlich beim Stadtbüreau rechtzeitig anzumelden, während ankommende Güter ohne vorhergegangene Aufforderung von der Eisenbahnstation Czernowitz in die Behausung der Empfänger zugestellt werden.

Die Avisirung der im Rollbezirke wohnenden Empfänger von der Ankunft der

und von Maxau nach:
Bregenz . . . . . auf 0,81 ℳ.
Dornbirn, Hohenems
und Lustenau . „ 0,93 ℳ.
Karlsruhe, den 23. April 1898. (1047)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 6. d. Mts. wird zur Kenntniss gebracht, dass die neue Bezeichnung für die Haltestelle Radwanitz Radwanitz-Prossenitz und nicht Radwanitz-Prossnitz ist.
Kattowitz, den 23. April 1898. (1048)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

Eröffnung des Interimsbahnhofes in Dresden-Neustadt. In der Nacht vom 30. April zum 1. Mai d. J. wird der jetzige schlesische Bahnhof in Dresden-Neustadt geschlossen und der diesem Bahnhofe z. Zt. zugewiesene Verkehr auf den inzwischen errichteten Interimsbahnhof übergeleitet, der die Bezeichnung „Schlesischer Bahnhof" behält. Als letzter Zug wird im alten schlesischen Bahnhofe der Schnellzug 235 (neue Nr. 121) 12^{57} Nachts nach Görlitz abgefertigt, während im Interimsbahnhofe als erster Zug der Schnellzug 224 (neue Nr. 122) Ank. von Görlitz 3^{39} Vorm., Abf. nach Dresden-Altstadt 3^{49} Vorm. verkehren wird.
Dresden, am 25. April 1898. (1050)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III zum Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Getreide usw. nach den Niederlanden in Kraft. Durch denselben werden unter anderem Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Börssum, Eilenstedt, Eilsleben, Goslar, Salzwedel und Vienenburg des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg eingeführt. Die Bezeichnung der Artikel „Raps und Rübsaat" ist zur Vermeidung von Missverständnissen durch „Raps und Rübsen" ersetzt worden.
Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungsstellen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle, Hannover, Magdeburg und Münster zu beziehen.
Elberfeld, den 23. April 1898. (1051)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter besonderer Ziffer VI neu aufgenommen:
„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlakkenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif Nr. 3 und den Erzausnahmetarif Nr. 5)."
Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erze usw. (1051a)
St. Johann-Saarbrücken, 28. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

für sie bestimmten Güter wird daher künftighin ohne deren spezielles Ersuchen seitens der Eisenbahn nicht mehr erfolgen.
Ausserhalb des Bestellbezirkes wohnenden Empfängern werden, wenn sie ein dahingehendes Verlangen beim k. k. Bahnbetriebsamte Czernowitz schriftlich einbringen, Güter nach vorheriger Avisirung beim Stadtbüreau ausgefolgt.
Hinsichtlich Auf- und Abgabe von Reisegepäck und Gütern im Bestellungsbezirke des Stadtbüreaus ist letzteres einer Eisenbahnstation gleichgestellt, und finden die Bestimmungen des Betriebsreglements volle Anwendung.
Von der Abfertigung beim Stadtbüreau sind ausgeschlossen:
1. Personen, welche auf Grund von Tarifbegünstigungen zu befördern sind (Kinder ausgenommen);
2. Sonderzüge, Salonwagen und Sonderkupees;
3. Gepäcktransporte auf Grund von Tarifbegünstigungen (Musterkoffer etc.);
4. Hunde;
5. sonstige lebende Thiere.

Von der An- und Abfuhr, bezw. Auf- und Abgabe beim Stadtbüreau sind ausgeschlossen:
1. diejenigen Stückgüter, hinsichtlich welcher Versender oder Empfänger sich mittelst einer schriftlichen (gestempelten), beim k. k. Bahnbetriebsamte Czernowitz einzureichenden Erklärung für den speziellen Fall, oder ein- für allemal die Vermittlung des Stadtbüreaus verbeten haben;
2. Stückgüter im Einzelngewichte von mehr als 750 kg oder in einer zur Beförderung auf einem gewöhnlichen Lastwagen ungeeigneten Beschaffenheit oder Form, ferner eiserne Kassen, Klaviere und Fahrzeuge;
3. Güter, welche in Gemässheit § 50 des Betriebsreglements von der Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen sind, sowie Güter, welche sich ihrer Natur nach zu einer Zusammenladung mit anderen Gütern nicht eignen;
4. lebende Thiere.

Die Amtsstunden des Stadtbüreaus sind an Werktagen von 9—1 Vormittags und von 3—6 Uhr Nachmittags, an Sonn- und Feiertagen von 9—12 Uhr Vormittags.
Die Abholung und Bestellung von Reisegepäck und Gütern findet 3 mal täglich statt.
Als Entschädigung für die Manipulation und den Rolldienst werden dem Stadtbüreau folgende Taxen zuerkannt, welche es von den Interessenten bei faktischer Leistung einzuheben berechtigt ist und in den Gepäckscheinen und am Frachtbriefe anzusetzen und zu quittiren hat.

Post Nr.	Spezifikation	Einheit	Gepäck		Eilgut		Frachtgut	
			im Verkehre zwischen Bahnhof Czernowitz und					
			der inneren Stadt	den Vorstädten	der inneren Stadt	den Vorstädten	der inneren Stadt	den Vorstädten
			Heller ö. W.					
1	Rollgeld*)	pro 100 kg	40	80	30	60	24	48
2	Lagergeld	angefangene 100 kg und Tag	abzusendendes und ankommendes Reisegepäck sowie Aufgabegüter nach 24 Stunden, Abgabegüter „ 4 Tagen 1. in den ersten 8 Tagen . . . . . 4 Heller 2. über diese Zeit . . . . . 2 „					
3	Provision	ausgelegter Betrag	nach 4 Tagen der erfolgten Auslegung von Fracht, Nachnahmen etc. 0,5 % pro Monat					
4	sonstige Gebühren: a) Ausfertigung eines Bestellscheines für zusammenstellbare Fahrscheinhefte	pro Stück	. . . . . 2 Kronen					
	b) Waagegeld . .	„ 100 kg	. . . . . 4 Heller					
	c) Signiren . . .	„ Stück	. . . . . 20 „					
	d) Verschnüren .	„ „	. . . . . 20 „					
	e) Ausstellung von Frachtbriefen oder Begleitpapieren	„ „	. . . . . 20 „					
	Reugeld (für Zurücknahme aufgegebener Sendungen)	pro 100 kg	1. sobald die Sendung der Eisenbahnstation noch nicht zugeführt wurde . . . . . 20 Heller 2. sobald das Gut aber das Stadtbüreau verlassen, resp. sich bereits auf der Eisenbahnstation befindet, das sub Post Nr. 1 ersichtliche Rollgeld für die Hin- und Rückfahrt zuzüglich . . 20 „					

*) Sperrige Güter zahlen 1½ fache Gebühr. Die Gebührenberechnung erfolgt für das Effektivgewicht. Als Mindestgebühr werden 40 Heller pro Sendung berechnet. Die Grenzen der inneren Stadt bilden die Brückengasse bis zur Dampfbierbrauerei, die verlängerte Franzensgasse, die Residenzgasse, die Altgasse, die neue Gasse, die Roschergasse, die Kucrurmarerstrasse bis zur Landwehrkaserne, die Siebenbürgerstrasse bis zum Volksgarten, die Neuweltgasse, die Josefgasse, die russ. Gasse bis zur gr. kath. Kirche, die Nikolausgasse und die Färbergasse.
Alle Gassen darüber hinaus zählen zu den Vorstädten.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 26. April l. J. gelangen für die Beförderung von Pflastersteinen ab Branzoll nach Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, den 22. April 1898. (1052)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. bis einschliesslich 31. Mai d. J. tritt in dem oben bezeichneten Tarif für Eis von Blansko St. E. G. nach Breslau oberschlesischer und Freiburger Bahnhof der direkte Frachtsatz von 65 ₰ und nach Breslau märkischer und Oderthorbahnhof von 66 ₰ in Kraft.

Die Sätze gelten bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg.

Breslau, den 25. April 1898. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird die Station Neuwegersleben des Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. von deutschen Stationen nach Frankreich (Tarif vom 20. I. 98) aufgenommen. Als Tarifsätze für Neuwegersleben gelten diejenigen für Völpke.

Strassburg, den 23. April 1898. (1054)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach der Ostschweiz. Am 10. Juni d. J. erscheint zum Saarkohlentarif Nr. 12 der I. Nachtrag, welcher erhöhte Frachtsätze für die Stationen der schweizerischen Südostbahn enthält. Die Erhöhungen betragen 1—2 Cts. für 100 kg. (1055)

St. Johann-Saarbrücken, 25. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-hessischer Verkehr. Zwischen den Stationen Jägerndorf und Troppau einerseits und Eberbach, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt andererseits werden am 1. Mai d. J. nachstehende ermässigte Entfernungen eingeführt:

Von und nach	Eberbach	Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt
Jägerndorf . . .	904	914
Troppau Cntrlbhf.	929	969

Frankfurt a/M., den 23. April 1898. (1056)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1 April 1897 der Nachtrag III, welcher u. a neue Frachtsätze von Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 25. April 1898. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - belgischer Kohlenverkehr. Der § 4 der besonderen Bestimmungen der Ausnahmetarife vom 1. September 1896 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Aachener und Ruhrreviers nach Stationen der Grossen belgischen Centralbahn ist mit sofortiger Gültigkeit dahin abgeändert worden, dass bei Verwendung von Wagen mit höherem Ladegewichte als 10 t die Höchstbelastung jeder geschlossenen Sendung in dem gleichen Maasse überschritten werden darf, als das Gesammtladegewicht der verwendeten Wagen mehr als 300 t beträgt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 23. April 1898. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 7 zur Einführung. Derselbe enthält neben sonstigen Berichtigungen Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu in den Verkehr einbezogenen Stationen Gera (Reuss) Schlachthof, Uebigau, Wahren, Veltheim und Neugarten der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Hannover u. Magdeburg und Maasbüll i. Angeln der Kiel-Eckernförde - Flensburger Eisenbahn sowie Ergänzungen und Aenderungen von Ausnahmetarifen.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 26. April 1898. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Gütertarife (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 8 in Kraft, enthaltend ausser einigen, bereits veröffentlichten Tarifänderungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bettingen (Rheinpr), Büschfeld, Hentern, Horst, Krettnich, Limbach (Rheinpr.), Mariahütte, Mettnich, Primsweiler, Rengen und Wadern des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Caternberg und Duisburg Hafen II des Direktionsbezirks Essen; ferner anderweite gekürzte Entfernungen für die Stationen Dirmingen, Eppelborn, Hölz und Lebach. Die Entfernungen für Caternberg treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf dieser Station in Kraft. Ferner sind durch den Nachtrag in den Ausnahmetarif 2 die Artikel „Schlacken, ungeformt, Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies", in den Ausnahmetarif 4 b die Mergelversandstation Laggenbeck und in den Ausnahmetarif 5 b der Artikel „Bimssand" aufgenommen worden; auch enthält der Nachtrag sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Münster, den 23. April 1898. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband. Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangt am 1. Mai d. J. der Nachtrag XI zur Einführung. Neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Ausnahmetarife, welche theils früher schon veröffentlicht worden sind, enthält der Nachtrag hauptsächlich Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Grosslehna des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Triebischthal der königlich sächsischen Staatsbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages zu erlangen sind.

Erfurt, den 24. April 1898. (1061)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 6. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der Nachtrag V erschienen. Ausser den schon früher auf dem Verfügungswege durchgeführten Tarifmaassnahmen enthält dieser Nachtrag die Aufnahme der Artikel Schlacken ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies unter die Güter des Rohstofftarifs, eine Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Eisen und Stahl durch Aufnahme der badischen Stationen Gottmadingen und Stockach, sowie die Einbeziehung der badischen Station Mingolsheim in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Steine des Spezialtarifs III.

Karlsruhe, den 25. April 1898. (1062)
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der orientalischen und bulgarischen Eisenbahnen). Mit Ablauf des Monats Juni d. J. werden die im Tarif vom 1. Januar 1892 enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der bulgarischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 23. April 1898. (1063)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zum Tarifheft 2 der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält

ausser Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen und der Ausnahmetarife namentlich neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der niederlausitzer und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die für die letztgenannte Bahn im Nachtrage enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze treten jedoch erst an dem später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Gesammtstrecke Nordhausen - Wernigerode in Kraft.

Erfurt, den 25. April 1898. (1064)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckareisenbahn. Am 1. Mai l. J. werden die Stationen der Nebenbahn Weinheim-Fürth in den direkten Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie der ehemaligen oberhessischen Eisenbahnen einbezogen.

Näheres bei den Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 23. April 1898. (1065)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch - sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Markneukirchen der sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 18. April 1898. (1066)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Der mit Gültigkeit bis zum 1. Juni d. J. im obigen Verkehr zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eis in vollen Wagenladungen findet auch Anwendung im Verkehr mit den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, soweit direkte Frachtsätze bestehen.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Stettin, den 27. April 1898. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. wird die Station Budapest-Központi vásárcsarnok (Centralmarkthalle) für die Beförderung von Lebensmitteln aller Art in den direkten Verbandsgüterverkehr aufgenommen. Es gelten hierfür die im Verkehre mit der Station Budapest-Józsefváros für Lebensmittel aller Art im Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. April 1895 bestehenden Eil- und Frachtgutsätze und die Entfernungen.

Köln, den 26. April 1898. (1068)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

In das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 12 des hessisch-pfälzischen Gütertarifs vom 1. Februar 1891 ist unter besonderer Nr. 5 aufgenommen worden: „Schlacken ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies.“ Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Mainz, den 25. April 1898. (1069)
Königlich preuss. und grossh. hessische
Eisenbahndirektion.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. kommen für den Verkehr zwischen der Station Mingolsheim der badischen Staatsbahn, ferner den Stationen Achkarren, Bahlingen in Baden, Bötzingen, Burkheim, Gottenheim und Jechtingen der Kaiserstuhlbahn einerseits und Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuss), Görlitz i. Schles., Grosszschocher, Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.) Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Weida, Weida-Altstadt, Zeitz und Zwötzen der sächs Staatsb. andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Dieselben sind bei den betheiligten Güterverwaltungen auf Anfrage zu erfahren.

Dresden, den 28. April 1898. (1070)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr. Der vom 25. September 1887 gültige Ausnahmetarif für frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst als Stückgut im Verkehre zwischen südwestdeutschen Stationen einerseits und Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits wird nebst Nachträgen auf den 15. Juni l. J. aufgehoben und durch eine Neuauflage ersetzt. Bei dieser Gelegenheit treten eine Anzahl Frachtsätze ausser Kraft und andere erfahren eine kleine Erhöhung. Demgegenüber wird der neue Tarif auch Frachtermässigungen aufweisen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 26. April 1898. (1071)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Magdeburg - Halle - sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die Stationen Colochau, Herzberg (Elster) N.-L., Hohenbucko, Klein-Rössen, Langengrassau, Rochau und Schlieben der niederlausitzer Eisenbahn in den Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandsverkehr einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen auf den Stationen Colochau, Hohenbucko, Klein-Rössen, Langengrassau und Rochau.

Vom gleichen Tage an tritt auch eine Aenderung der der Frachtberechnung bisher zu Grunde gelegten Entfernungen für die Stationen Duben, Luckau, Neuendorf und Zöllmersdorf der niederlausitzer Eisenbahn ein, mit der Maassgabe, dass, soweit Frachterhöhungen (für 1 km) damit verbunden sind, diese erst vom 15. Juni d. J. an Wirksamkeit erlangen.

Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 27. April 1898. (1072)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - sächsischer Güterverkehr. Zum Tarifheft 2 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag XXIX in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife. Insoweit in den Stationsfrachtsätzen für Wertheim im Verkehre mit Bodenbach, Ebersbach, Klingenthal, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen und Weipert sowie in den Ausnahmetarifen für Holz des Spezialtarifes II und für Stammholz gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 16. Juni d. J. ab.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erlangen.

Dresden, den 26. April 1898. (1073)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch - sächsischer Verbandsverkehr. In dem obenbezeichneten Verkehr ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter besonderer Ziffer 9 aufzunehmen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif und die Eisenerzausnahmetarife).“

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand“ befindliche Zusatz („auch Schlackensand“) fällt fort.

Breslau, den 23. April 1898. (1074)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-württembergischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die sächsischen Verkehrsstellen Grünbach und Triebischthal in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterverwaltungen zu erfahren.

Dresden, den 28. April 1898. (1075)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Einbeziehung eines Lagerhauses. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 wird das der galizischen Aktienhypothekenbank gehörige Lagerhaus in Stanislau als Reexpeditionsstelle für Getreidesendungen in den vorbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

In diesem Lagerhause kann die Reexpedition von Getreide in allen jenen Relationen des Verbandes erfolgen, in welchen die Reexpedition nach Maassgabe der im Tarife enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen und der Reexpeditionstabelle (Seite 36—39 des Tarifes) zulässig ist.

Wien, am 25. April 1898. (1076)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederländisch - oberrheinischer Personenverkehr.*) Zu diesem Tarif ist der I. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 6. April 1898. (1077)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

*) Nicht **Kohlen**verkehr, wie infolge eines Druckfehlers in der Bekanntmachung in Nr. 29 d. Ztg. unter Inser.-Nr. 946 angegeben.

6. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von gereinigtem und rohem Rüböl für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Mittwoch, den 11. Mai 1898, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 4. Juni 1898.

Kattowitz, den 25. April 1898. (1078)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die königlich sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Muttern, rohe und blanke, Verkleidungsschrauben, Unterlegscheiben, Schliessen,
2. Scheibenfedern für Lokomotiven, Kontrolnummer-Tafeln, emaillirte, Schlagloth, Steinschlägerbrillen,
3. Schaufeln, verschiedene, Kohlenlöffel, Kothkratzen,
4. Beisszangen, Bohrwinden, Schienennagelzieher,
5. Sackkarren, Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Bügelsägen, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
6. verschiedene Beschlagtheile aus Rothguss für Personenwagen,
7. verschiedene Rothguss- und Messingtheile,
8. Laternen und Lampen,
9. Klempnerwaaren aus Weiss- und Zinkblech,
10. Leinölfirniss, Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus,
11. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke, Hackstöcke,
12. Holzkohlen, buchene.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (eventl. in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen (ausschl. Rückporto) von der Magazinhauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen. Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld zuzurechnen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

20. Mai dieses Jahres

an die genannte Magazinhauptverwaltung postfrei einzureichen. Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 21. Mai cr., Nachmittags 3 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 2. Juli dieses Jahres an ihre Gebote gebunden.

Chemnitz, den 28. April 1898. (1079)

Maschinenhauptverwaltung der königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Ausgeschrieben wird die Lieferung von:

690 Stück verschiedenen Tragfedern,
6000 „ Kugelfedern.

Die Lieferungsbedingungen mit Angebotsformular, sowie die Zeichnungen sind von der Maschinenhauptverwaltung in Chemnitz gegen postgeldfreie Einsendung einer Gebühr von 1 ℳ für den vollständigen Satz zu beziehen.

Die im verschlossenen Umschlage abzugebenden Angebote sind getrennt für jede Federgattung mit der Aufschrift:

„Angebot auf Federn“

bis zum 20. Mai d. J., Abends 6 Uhr, hierher postgeldfrei einzusenden und sollen am nächstfolgenden Tage, den 21. Mai, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden.

Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 4. Juni d. J., einschliesslich, an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten. Wer bis dahin Nachricht nicht erhält, hat sein Gebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 25. April 1898. (1080)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten für Eisenbahnzwecke unbrauchbaren alten Schienen und anderen Altmaterialien wird auf den 23. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 105 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 6 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 20. Juni d. J.

Kattowitz, den 25. April 1898. (1081)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Lokomotivführer.

Zwei als Lokomotivführer geprüfte tüchtige und solide Heizer werden zum sofortigen Antritt gesucht von der Betriebsdirektion der niederlausitzer Eisenbahn in Luckau N.-L. (1082)

Anzeigen.

Grassamen

Mischung stark wurzelnder Gräser für **Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.**
pro 100 kg 32 ℳ.
Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten Mischung**, pro 100 kg 60 ℳ.
empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität
V. Fromhold & Co,
Samenhandlung,
Querfurt (Prov. Sachsen).

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Heb. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf.
J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Linoleum-Fabrik Maximiliansau am Rhein

liefert das **beste** unter Benutzung aller techn. Fortschritte der Neuzeit erzeugte Fabrikat unter der Bezeichnung:

System Walton. **Adler-Marke.** *System Taylor.*

Grosse Auswahl von Original-Mustern. ❁ Durchgemustertes Granitlinoleum. ❁ Vorzügl. haltbarer Farbendruck.

Vortheilhafte Bezugsquellen weist die Fabrik nach.

Eiserne Radvorleger

D. R. G. M. No. 75462

aus schmiedbarem Eisenguss mit einem Gewicht von ca. 3,5 kg, welche die bisherigen Systeme durch die praktische Handhabung, welche eine Gefährdung der Bediensteten ausschliessen und auch durch den niedrigen Preis, bei weitem übertreffen, empfiehlt

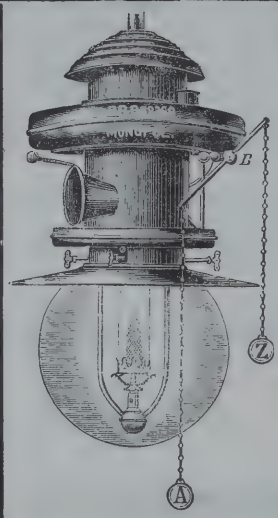
C. Fiebrandt,

Bromberg-Schleusenau,

Eisenbahn-Signalbauanstalt und Maschinenfabrik für Eisenbahn-Betriebsgegenstände.

Prospekte auf Wunsch gratis und franko.

Preis pro Vorleger 4,— Mark.



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik

Oskar Helfft

Berlin C., Fischerstrasse 26/27.

Fernspr. V. 1877.

Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol“ D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Für ein unter **Nr. 81402** in **Deutschland**

patentirtes Relais

werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber vergeben. Interessenten mögen sich wenden betreffs Bedingungen und näherer Angaben an **C. Kesseler**, Patent- u. technisches Büreau, Dorotheenstr. 32, **Berlin N.W.**

Aktiengesellschaft für Glasindustrie

vorm. Friedr. Siemens

DRESDEN

Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)

empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen

Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845

Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen

Eine **grössere Nebenbahn** sucht zum sofortigen Eintritt mehrere erfahrene

Stations-, Abfertigungs- und Büreau-Assistenten.

Angebote mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen unter **Nr. 1295** an **G. L. Daube & Co.** in **Köln a. Rh.**

Prima Calcium-Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

A.J.A.G.

Eingetr. Schutzmarke.

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.

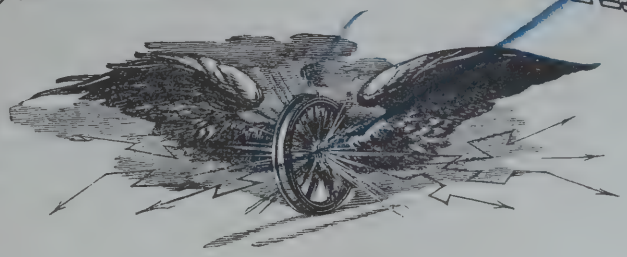
Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 34. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Mai 1898.

Inhalt:

Die deutschen Eisenbahnen in amerikanischer Beleuchtung.
Der österr.-ungar. Ausgleich u. die Eisenbahnen.
Zur Wasserstrassenfrage.
Vereinsmittheilungen:
Ab- bezw. Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. — Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse v. Stationen. — Aenderung von Stationsnamen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Bezirkseisenbahnrath zu Berlin. — Bahnprojekt Nauen-Treuenbrietzen. — Tarif- u. Zollbehandlung d. russ. Nutzholzes. — Ilfeld-Netzkater. — Kölner Hafen. — Dampffähre Warnemünde-Gjedser. — Postkurse auf den Eisenbahnen.
Oesterreich-Ungarn: Jubiläumsstiftung der Kaiser Ferd.-Nordb. — Eröffnung d. Wiener Stadtbahn. — Betriebsplan d. Wiener Stadtbahn. — Ausstellung v. Plänen usw. d. Wiener Stadtbahn. — Oesterr.-ungar. Eisenbahnanschlüsse. — Buschtêhrader E. — Graz-Köflacher E. — Lemberg-Czernowitz-Jassy-E. — Schneebergbahngesellschaft. — Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowko. — Zulässigkeit der Benutzung von Inundationsschutzdämmen zur Anlage von Bahngleisen. — Betriebsergebnisse d. ungar. Staatsbahnen. — Altersversorgung d. weiblichen Beamtenpersonals der ungar. Staatsb. — Donaubrücke zw. Baja und Bättaszék.
Rumänien: Eisenbahnwesen und Donaudampfschifffahrt.
Vereins-Ausland: Schweiz. Eisenbahnaktien. — Brienz-Rothhornbahn. — Rickenbahn. — Elektr. Bahn Meiringen-Wassen. — Herabsetzung der italien. Transporttarife f. Nahrungsmittel. — Syndikat der französ. Eisenbahnarbeiter. — 1. elektr. Normalspurbahn in Frankreich. — Gesuch um Herabsetzung d. Gusseisenzölle u. der Erzreichthum d. Urals. — Anatolische E. — Eisenbahnen von Tunis. — Bahnprojekt Suakin-Berber. — Bahnbau in Deutsch-Südwestafrika. — Jamaikas Eisenb. — Eisenbahnen Kubas. — Tarifkrieg der kanad. Pacific-E. — Statistische Ausweise über die Bahnen d. Vereinigten Staaten Nordamerikas. — Eisenbahnen u. Bergwerke in Kiautschou. — Bahn Söul-Tschemulpo.
Allgemeines: Steigerung der Frachtraten zur See.
Die Eisenbahnen in Palästina.
Statistik der Güterbewegung auf den russ. Bahnen.
Bücherschau:
Einfluss d. Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
3. Beschränkung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- u. Gepäckverkehr.
6. Personen-, Gepäck- u. Güterverkehr.
7. Eisenbahn-Effektenverkehr.
8. Verdingungen.
9. Verkauf von Altmaterialien.
10. Offene Stellen.
Anzeigen.

Die deutschen Eisenbahnen in amerikanischer Beleuchtung.

Bekanntlich gilt der Prophet wenig im eigenen Vaterlande und die deutschen Eisenbahnen, insbesondere die preussischen, haben dies im Verlaufe der letzten Jahre reichlich zu erfahren Gelegenheit gehabt. Treten in irgend einem Theile des öffentlichen Dienstes zeitweise Uebelstände — auch solche unverschuldeter Art — hervor, so ist man in Deutschland erfahrungsgemäss nur zu leicht geneigt, ohne weiteres das allgemeine Verdammungsurtheil auszusprechen; man übersieht alsdann das Gute und Bewährte, und anstatt dort den Hebel anzusetzen, wo eine Verbesserungsbedürftigkeit thatsächlich anzuerkennen ist, überbietet man sich gegenseitig in der Diskreditirung des Ganzen — allem voran natürlich diejenigen Pressorgane, welche die „Kritik der schärfsten Tonart“ nöthig zu haben glauben, um die Unabhängigkeit und Volksthümlichkeit ihres Standpunktes in das rechte Licht zu setzen.

Erinnert man sich an das Presstreiben, welches vor wenig Monaten anlässlich der Betriebsunfälle gegen die preussischen Staatsbahnen eingeleitet wurde, und stellt dem gegenüber dasjenige, was nach den unbefangenen und sachlichen Erörterungen im Abgeordnetenhause von allen jenen Vorwürfen übrig geblieben ist, so muss man sagen, dass jene Kritikpartei gründlich Fiasko gemacht hat. Selbst diejenigen wenigen Abgeordneten, welche ursprünglich Neigung zu besitzen schienen, den Ton der Oppositionspresse im Parlamente zur Geltung zu bringen, mochten bald einsehen, dass sie damit äusserst wenig Glück hatten, — die Mehrzahl der Volksvertreter war eben sachlich und gerecht genug, um einzusehen, dass gerade im Eisenbahnbetriebe das zufällige Zusammentreffen unglücklicher Ereignisse an sich keinen ausschlaggebenden Maassstab für den Werth oder Unwerth der bestehenden Einrichtungen zu bilden vermag, und dass dem Ur-

theil bewährter und verantwortlicher Fachmänner schliesslich doch noch mehr Gewicht beizulegen ist als dem Gezeter gewisser anonymer Sensationskritiker, die den Mangel eigentlicher Sach- und Fachkenntniss durch ein besonderes Maass feuilletonistischer Routine auszugleichen suchen.

Besonders beliebt war bei den Kritikern dieser Art immer der Hinweis auf die Verhältnisse anderer Länder; dort war nach ihrer Ansicht Alles und Jedes besser, wie bei uns. England, Frankreich, Amerika, ja selbst Russland wurden den deutschen Verkehrsanstalten als leuchtende Vorbilder vorgehalten. Es wurden Vergleiche gezogen, die natürlich immer zu Ungunsten der heimischen Verwaltung ausfielen, und schliesslich musste jeder, der seine Information den Zeitungen verdankte, zu der Ueberzeugung gelangen, dass die deutschen Verwaltungen Jahrzehnte hindurch geschlafen hatten, während anderwärts die grössten Fortschritte im Eisenbahnwesen gemacht wurden.

Die Zuversichtlichkeit, mit der solche Urtheile in die Welt gesetzt wurden, ward nur übertroffen von der Verständnisslosigkeit, welche der Mehrzahl der gezogenen Vergleiche zu Grunde lag, und von der Leichtherzigkeit, mit der — gerade was die Verhältnisse bei anderen Bahnen betraf — Behauptungen aufgestellt wurden, die sich hinterher als vollständig unzutreffend erwiesen.

Um so interessanter ist es und um so wohlthuender muss es berühren, dass gerade neuerdings in der ausländischen Fachpresse wiederholt Urtheile laut geworden sind, welche den Eisenbahneinrichtungen Deutschlands und speziell Preussens warme Anerkennung zollen, und die in Deutschland bestehenden Verhältnisse in vielen und wesentlichen Beziehungen geradezu als mustergültig hinstellen.

So hat kürzlich auch das bekannte amerikanische Fachblatt „Railroad Gazette“ einen ziemlich ausführlichen Aufsatz von G. Pearson Pottinson gebracht, der die auf einer Reise in Deutschland gewonnenen Eindrücke vom Standpunkt des Eisenbahnfachmanns aus wiedergibt. Er lässt sich u. a. über mehrere Punkte aus, die hier zu Lande besonders häufiger Angriffen ausgesetzt waren: die Betriebsmittel, die Fahrpreise und die Stationen.

Betreffs der Betriebsmittel hebt der amerikanische Verfasser hervor die grosse und allgemeine Bequemlichkeit, die den Reisenden von den deutschen Eisenbahnverwaltungen geboten wird. Er weist auf die grossen Verbesserungen hin, die während der letzten Jahre durchgeführt wurden und rühmt insbesondere die als D- oder Harmonikazüge bekannten Korridorzüge, die fast allgemein zwischen den grössten Städten verkehren. Mit diesen Zügen — deren Zusammenstellung und Einrichtung in dem Aufsatze einer eingehenden Beschreibung unterzogen wird — ist nach Ansicht des Verfassers das Reisen auf längeren Strecken in Deutschland ebenso bequem geworden wie in irgend einem andern Lande. Das schöne Aeussere der D-Wagen, die verschwenderische Ausstattung des Innern, die reichliche Raumbemessung, die zweckmässige Anordnung der Plätze — alles dies wird von dem amerikanischen Fachmann als besonders rühmenswerth hervorgehoben; er ist der Ansicht, dass diese modernen deutschen Wagen thatsächlich alle Verbesserungen enthalten, welche durch die Fortschritte des Wagenbaues ermöglicht worden sind, und konstatirt insbesondere, dass jene Wagen sowohl hinsichtlich ihrer Ausstattung wie rücksichtlich der Bequemlichkeit, die sie den Reisenden bieten, selbst diejenigen englischen Wagen übertreffen, die jüngst für die im Verkehr zwischen London und Schottland rivalisirenden Ost- und Westküsten-Linien gebaut wurden. Dabei wird der in den D-Zügen gebotenen Erfrischungsmöglichkeit und der wohlfeilen Preise, welche für die Speisen und Getränke erhoben werden, lobend gedacht, und darauf hingewiesen, dass es recht zweckmässig wäre, wenn die deutsche Einrichtung, dass in jedem D-Zuge eine besondere Wärterin für die Ordnung und Reinlichkeit in den Toiletten usw. zu sorgen hat, auch von den englischen Bahnen übernommen würde, wo Seife häufig genug in den Waschräumen fehle und die Handtücher gelegentlich schmutzig seien.

Ein ähnliches günstiges Urtheil gibt der Verfasser über die vier- und sechsrädrigen Personenwagen gewöhnlicher Bauart ab, die in den sonstigen deutschen Schnellzügen verkehren. Wenn es auch — sagt er — einige englische Autoritäten nicht zugeben wollen, so sind diese Wagen doch — was die I. und II. Wagenklasse betrifft — entschieden besser als derartige Wagen in Grossbritannien. Die Wagen III. Klasse stehen nach Ansicht des amerikanischen Fachmannes an Komfort den englischen und schottischen Wagen nach; trotzdem bezeichnet er sie als saubere, helle Fahrzeuge, die ziemlich geräumig sind und angemessene Fensterfläche haben. Er fügt die Bemerkung hinzu:

> „Sie bieten ungleich den Wagen III. Klasse in vielen anderen Ländern des Kontinents für anständige Leute eine vollständig auskömmliche Fahrgelegenheit und sind ebenso wie auch die höheren Klassen mit Dampfheizung, Alarmsignal und häufig noch mit Toilette versehen.“

Hinsichtlich der Wagen IV. Klasse versichert der Verfasser, dass dieselben sicherlich sauberer seien als die Wagen III. Klasse in Italien, Spanien und vielen anderen Ländern.

Besonders interessant findet er die Wagen der Berliner Stadtbahn, die er als sehr bequem und für den städtischen Verkehr als ausserordentlich geräumig bezeichnet. „Gut gepolstert und gut erleuchtet, mit überhöhten Dächern und hübscher Ausstattung übertreffen sie die unglückseligen Wagen des Londoner örtlichen Verkehrs bei weitem, und selbst die Wagen III. Klasse, obwohl ohne Polsterung, sind viel sauberer und heller als viele auf den Londoner Untergrundbahnen.“

Ferner wird darauf hingewiesen, dass auf den preussischen Staatsbahnen die Schlafwagenbenutzung sehr billig sei.

Ein anderer bemerkenswerther Punkt ist nach Ansicht des amerikanischen Fachmannes die reichliche Beistellung von Durchgangswagen, die alle grossen Städte des Kaiserreichs, gleichviel wie weit sie von einander entfernt sind, ohne jeden Wagenwechsel verbinden. Sie seien in einer geradezu wunderbaren Weise ineinandergeschachtelt und man dürfe die Regelmässigkeit billig bewundern, mit der diese Wagen die von weit entfernten Punkten — vielleicht über lange eingleisige Strecken und Linien verschiedener Verwaltungen — hergekommen seien, genau zur festgesetzten Zeit auf den Anschlussstationen einlaufen. In diesem besonderen Punkte, der die Einrichtung durchlaufender Personenwagen betrifft, stehe Deutschland unstreitig allen Ländern der alten Welt voran und übertreffe sogar England, wo doch auch die Unternehmungen reger Privatgesellschaften in dieser Hinsicht viel gethan haben.

Betreffs der deutschen Personentarife sieht sich der amerikanische Fachman nicht in der Lage, einen Vergleich mit den Fahrpreisen der Vereinigten Staaten anzustellen, er glaubt aber sagen zu dürfen, dass der deutsche Fahrpreis II. Klasse dem englischen III. Klasse wahrscheinlich ziemlich nahe komme, und jeder, der die Betriebsmittel der beiden Länder kenne, werde ihm darin zustimmen, dass die deutschen Wagen zweiter Klasse bei weitem mehr Annehmlichkeit bieten, als die englischen dritter und in Wirklichkeit oft besser seien als die englischen Wagen erster Klasse.

Besonders billig findet der Verfasser den Personentarif der Berliner Stadtbahn; als Maximalpreis werde hier der Betrag von 20 ₰ in III. und 30 ₰ in II. Klasse erhoben, wofür man den ganzen Nord- und Südring — rund 34 und 37,5 km — durchfahren könne.

Ueber die Stationen ist Folgendes gesagt:

„Die grossen Städte sind in seltenen Fällen ohne schönen, vielfach monumentalen Bahnhof. Der Frankfurter Bahnhof ist wohlbekannt und seine allgemeine Anordnung, die Warte- und Erfrischungsräume, die geräumige Fahrkartenhalle und die Korridore sind

Gegenstand allgemeiner Bewunderung. Köln hat eine neuere Station, die fast mit Frankfurt in die Schranken treten kann, und Dresden hat eben erst ein herrliches Bauwerk zu Ende geführt. Die Bahnhöfe in München, Bremen, Stuttgart, Hannover und der Anhalter Bahnhof in Berlin sind alle aufs prächtigste eingerichtet und bieten dem Reisenden jede Bequemlichkeit und allen Komfort.*)

An wichtigen Knotenpunkten findet man oft Stationsgebäude von ungeheurer Ausdehnung, namentlich an den Linien östlich von Berlin auf dem Wege nach der russischen Grenze; hauptsächlich sind hier die Restaurationen ausgedehnt.

Die Bahnsteige sind überdacht, um gegen die Unbilden der Witterung Schutz zu gewähren; sie sind aber nur wenig über die Schienenoberkante erhöht. Die Reisenden warten auf die Züge gewöhnlich im Restaurant oder auf einem eingefriedigten Abschnitt des Bahnsteiges selbst, der häufig mit Sitzen und Tischen ausgestattet ist. Zwischenbahnsteige sind vom Hauptbahnsteig gewöhnlich durch Tunnel zugänglich, oder aber die Reisenden kreuzen unter Aufsicht eines Beamten die Gleise. Auf Zwischenbahnhöfen und Haltestellen findet man gewöhnlich die gleiche Einrichtung; auf allen Stationen aber, so klein sie sein mögen, ist es möglich, Erfrischungen zu erhalten, und in dieser Hinsicht finden die deutschen Bahnen nicht ihresgleichen.

Unsere allgemeine Werthschätzung des deutschen Eisenbahnreiseverkehrs hinsichtlich des Komforts und der Annehmlichkeiten muss daher sehr gross sein."

Dieses sine ira et studio abgegebene Urtheil des amerikanischen Fachmannes lässt — wie manches andere, das neuerdings in der ausländischen Fachpresse erschien, — erkennen, dass man im Auslande die Vorzüge des deutschen Eisenbahnwesens besser zu schätzen vermag als zum Theil in Deutschland selbst. Es ist um so unparteiischer, als es weiterhin auch einzelne Punkte berührt, in denen nach Ansicht des Amerikaners das dortige Eisenbahnwesen dem deutschen überlegen ist.

Jedenfalls geht aus dem Angeführten deutlich hervor, dass die deutschen Eisenbahneinrichtungen einer sachlichen und wirklich sachverständigen Kritik Stand zu halten vermögen. Werden — gewiss nicht unberechtigten — Stolz kennt, mit dem gerade die Amerikaner die Vorzüge ihres heimischen Verkehrswesens hervorzuheben pflegen und die oft etwas tendenziöse Geringschätzung, mit der sie zumeist über ausländische Verhältnisse urtheilen, wird geneigt sein, der vorstehenden Aeusserung einen besonderen Werth beizulegen. Das hat natürlich nicht auf diejenigen Bezug, die in ihrer grundsätzlichen Verlästerung des heimischen Eisenbahnwesens überhaupt keine Belehrung annehmen wollen, und die gewiss sogleich bei der Hand sein würden, den deutschen Verwaltungen Schönfärberei und Sachverdrehung vorzuwerfen, wenn das vorliegende Gutachten aus deutscher Feder geflossen wäre.

*) Bei dieser Gelegenheit dürfen wir auf eine Mittheilung in der letzten Nummer des „Centralblattes der Bauverwaltung" hinweisen, in der sich der englische „Engineering" in ähnlich anerkennender Weise über die deutschen Bahnhöfe ausspricht.

Der österreichisch-ungarische Ausgleich und die Eisenbahnen.

Am 20. v. Mts. wurden im österreichischen Abgeordnetenhause und im ungarischen Reichstage die zwischen den beiderseitigen Regierungen vereinbarten, mit der Erneuerung des österreichisch-ungarischen Ausgleiches für die Zeit vom 1. Januar 1899 bis 31. Dezember 1907 zusammenhängenden Gesetzvorlagen, 21 an der Zahl, zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt. Ob es bei den jetzigen parlamentarischen Verhältnissen in Oesterreich zu einer Berathung dieser Vorlagen im Abgeordnetenhause kommen wird, ist höchst zweifelhaft, und dürften voraussichtlich die Bestimmungen des jetzigen Ausgleiches provisorisch auf ein weiteres Jahr d. i. bis Ende 1899 verlängert werden. Die auf eine gemeinsame Regelung des Eisenbahnwesens bezüglichen Bestimmungen sind in dem Entwurf des Gesetzes behandelt, durch welches die Regierung ermächtigt wird, ein Zoll- und Handelsbündniss mit dem Ministerium der Länder der ungarischen Krone abzuschliessen.

Dermalen war im Zoll- und Handelsbündniss (Artikel VIII) lediglich bestimmt, dass die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden, insbesondere die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 und das Eisenbahnbetriebsreglement in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden sollen, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Theile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Die Regelung des Baues und des Betriebes von Lokalbahnen ist bisher schon, insofern derartige Bahnen die Grenzen des Ländergebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Ländergebiete selbständig vorbehalten.

Der Artikel VIII im Entwurf des neuen Zoll- und Handelsbündnisses hat folgende Fassung:

„Die Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten sollen, insoweit als es militärische oder allgemeine Verkehrsinteressen erfordern, nach gleichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werden."

„Insbesondere sollen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement in beiden Staatsgebieten, sowie für den Wechselverkehr zwischen denselben unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert sein werden."

„Eine derartige Abänderung wird hinsichtlich des Eisenbahnbetriebsreglements namentlich für den Fall solcher legislatorischer Maassnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, gegenseitig vorbehalten."

„Auch ist darauf hinzuwirken, dass die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tariftheil I für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Uebereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation von den Bahnverwaltungen thunlichst aufrecht erhalten und weiter entwickelt werde."

„Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung (Lokalbahnen, Kleinbahnen usw.) bleibt, insofern derartige Bahnen die Grenzen des Staatsgebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Staatsgebiete selbständig vorbehalten."

„Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Uebereinkommen in betreff der Eisenbahnen dd. Wien, 29. Juli/Ofen, 21. August 1868 soll den seither geänderten Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden."

Der neue Artikel VIII stellt sich nur als eine Ausgestaltung der im bisherigen Artikel VIII niedergelegten Grundsätze dar und bedeutet keine wesentliche Abweichung von den derzeit in Kraft tretenden Bestimmungen.

Hierbei ist eine spezielle Hinweisung auf die beiderseitige Beobachtung der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 nicht wieder aufgenommen worden, da die im neuen Artikel VIII insbesondere aufgeführten Vorschriften als: die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vor-

schriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre und über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement jene den gegenwärtigen Verhältnissen angepassten, für beide Staatsgebiete gemeinsam festgesetzten Bestimmungen darstellen, hinsichtlich welcher in Ausführung des Grundsatzes die Aufrechthaltung der Einheitlichkeit auch fernerhin geboten erscheint.

Die durch die Eliminirung der Berufung der Eisenbahnbetriebsordnung einer gleichmässigen Regelung nicht mehr unterworfenen Bestimmungen der letzteren eignen sich vermöge der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse vielfach gar nicht zu einer einheitlichen Behandlung. (An dieser Stelle sei bemerkt, dass im ungarischen Reichstage gleichzeitig mit den Ausgleichsvorlagen der Entwurf eines Gesetzes eingebracht wurde, durch welches die Regierung ermächtigt wird, gleichzeitig mit dem Inslebentreten des neuen Zoll- und Handelsbündnisses die Wirksamkeit der Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 bis zu ferneren Verfügungen der Gesetzgebung im Verordnungswege aufrechtzuerhalten.)

Absatz 3 trägt dem Zusammenhange Rechnung, welcher zwischen dem Betriebsreglement und dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr besteht und sichert für den Fall von Aenderungen des letzteren die entsprechende einheitliche Abänderung des Eisenbahnbetriebsreglements.

Absatz 4 bezweckt die Aufrechterhaltung und Weiterentwickelung, der im Einvernehmen der Bahnen durch den Tariftheil I für den Güterverkehr getroffenen Einheitlichkeit der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation, auf welche im allgemeinen Verkehrsinteresse grosser Werth gelegt werden muss. Eine strikte Verpflichtung zur Wahrung dieser Einheitlichkeit konnte nicht festgestellt werden, weil obige Bestimmungen hinsichtlich der Privatbahnen vielfach der konzessionsmässig gewährleisteten selbständigen Entscheidung derselben unterliegen.

Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung bleibt wie bisher jedem der beiden Staatsgebiete vorbehalten.

Vollständig neu sind die Bestimmungen im Artikel IX, welcher lautet:

„Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen."

„Für solche direkte Tarife sollen für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermässigte Antheile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Antheile die Maximalantheile bilden."

„Die ermässigten Antheile beziehungsweise die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen."

„Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen."

„Im übrigen finden die im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung."

„Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermässigungen und Nachlässe dürfen den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benutzung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden, und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehre des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen."

„Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmaassnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen."

„Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, dass auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen beziehungsweise Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden."

Bei Feststellung der im neuen Artikel IX ausgesprochenen gegenseitigen Verpflichtungen wurde dem Grundgedanken Rechnung getragen, dass die nahen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten sich soweit thunlich auch in eisenbahntarifarischen Fragen zu bethätigen haben und dass daher für deren wechselseitigen Verkehr vor allem jene Verpflichtungen eisenbahntarifarischer Natur zu übernehmen sind, welche seitens der beiden Staatsgebiete für deren Verkehr mit ausländischen Staaten eingegangen wurden.

Es geschah dies durch die im Absatz 5 des neuen Artikels IX festgesetzte Uebernahme der im Schlussprotokolle zum Artikel 15 des Zoll- und Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891 mit dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete.

Hierdurch wird ausgesprochen, dass die Frachttarife und alle Frachtermässigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche — sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen — für Erzeugnisse des eigenen Staatsgebietes gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem anderen Staatsgebiete übergehenden, oder das letztere transitirenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind und dass insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- beziehungsweise Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Theiles auch in die direkten Tarife einzurechnen sind.

Die an gleicher Stelle des oben erwähnten Schlussprotokolles enthaltene gegenseitige Verpflichtung der vertragschliessenden Theile, auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife einander thunlichst zu unterstützen, wurde weiter in den Absätzen 1 bis 3 des Artikels IX dahin präzisirt und erweitert, dass die beiderseitigen Staatsbahnen verpflichtet sind, für den über ihre Linie nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen, und dass jene einvernehmlich zu konstatirenden tarifarischen Zugeständnisse, welche schon derzeit für Transitsendungen aus dem anderen Staatsgebiete gegenüber den normalen Tarifen auf der betreffenden Strecke gewährt werden, für die Dauer des Zoll- und Handelsbündnisses aufrecht erhalten werden sollen.

Die Aufrechthaltung dieser bestehenden nach eingehender Erwägung aller einschlägigen wirthschaftlichen Gesichtspunkte gemachten tarifarischen Zugeständnisse ist namentlich für den österreichischen Export nach den Balkanländern und für den ungarischen Export nach dem westlichen Auslande von Bedeutung.

Der im Absatze 4 enthaltene Ausschluss geheimer Tarifsätze stellt keine neue Bestimmung dar, da die Publizität der Tarifmaassnahmen in beiden Staatsgebieten bereits seit Jahren vorgeschrieben ist. Die im zweiten Absatze des Artikels VIII bezogenen Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre enthalten die gegenwärtig in Kraft stehenden einschlägigen Bestimmungen.

Was endlich die in den Absätzen 6 bis 8 des Artikels IX enthaltenen Bestimmungen anlangt, so stellen sich auch diese als Ausfluss der durch das Zoll- und Handelsbündniss geschaffenen Einheitlichkeit des Zoll- und Handelsgebietes dar, welche insbesondere darauf hinweist, auch den Export des anderen Staatsgebietes nach dem Auslande nach Thunlichkeit zu fördern.

Mit Rücksicht hierauf soll gegenseitig die Verpflichtung übernommen werden, auf den beiderseitigen Staatsbahnen dem Transit der Provenienzen des Auslandes keine grösseren Tarifermässigungen und Nachlässe zu gewähren, als solche den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes hinsichtlich des Verkehres nach der gleichen Grenzstation zur Verfügung gestellt werden.

Die Aktionsfreiheit der beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen, betreffend Ueberleitung ausländischer Transporte im Transit über die eigenen Linien, soll hiernach nicht eingeschränkt und aus einschlägigen Tarifmaassnahmen nur die Konsequenz abgeleitet werden, dass im Wesen gleiche Zugeständnisse sodann auch dem analogen Exportverkehre des anderen Staatsgebietes gewährt werden sollen.

Die im Absatze 7 getroffene Ausnahmebestimmung ist auf die speziellen Verhältnisse der russisch-norddeutschen Verkehre zurückzuführen, welchen ausser dem Wege über die Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina die dem Längenverhältniss nach vielfach wesentlich günstigeren Bahnwege über die russisch-preussischen Grenzübergangspunkte zur Verfügung stehen, so dass den für diese Verkehre getroffenen Tarifmaassnahmen der Charakter reiner Wegkonkurrenzen zukommt, beziehungsweise sich diese als blosse Uebernahme der auf dem ausserösterreichischen Wege erreichbaren Frachtbedingungen darstellen, ohne dass hierdurch die Absatzfähigkeit der russischen Produkte auf den deutschen Märkten irgendwie günstiger gestaltet wird.

Die Aufhebung der im Absatze 7 statuirten, durch die gegenwärtigen Verhältnisse nach vorstehendem begründeten Ausnahme ist im Absatze 8 nur für den Fall einer Aenderung obiger Verhältnisse nach vorausgegangenen Verhandlungen beider Regierungen vorbehalten.

Der Artikel XI neu (alt X), betreffend die Statistik, erhielt eine wesentliche Erweiterung.

Während bisher lediglich vereinbart war, dass die Ministerien beider Theile sich das statistische Material, welches das Handels- und Verkehrswesen betrifft, wechselseitig mittheilen, und für die Zusammenstellung zu einem Gesammtoperate, sowie für die Veröffentlichung auf Grund getroffener Vereinbarungen Sorge tragen werden, ist nunmehr ausgesprochen, dass das auf den beiderseitigen Zwischenverkehr bezügliche statistische Material nach einverständlich festgestellten Grundsätzen gesammelt und von beiden Staaten der Monarchie selbständig veröffentlicht werden soll.

In dem Motivenbericht wird auf den Werth verlässlicher ziffermässiger Aufschlüsse über den Waarenverkehr zwischen den beiden Staatsgebieten, sowie darauf hingewiesen, dass Ungarn schon seit Jahren eine Statistik des Waarenverkehres zusammenstellt, welche auch den Verkehr mit Oesterreich in den Bereich der Darstellung zieht und dass es in hohem Maasse erwünscht erscheine, eine ähnliche Statistik auch in Oesterreich aufzustellen.

Nach der diesfalls mit Ungarn getroffenen grundsätzlichen Vereinbarung ist der durch Eisenbahnen, Dampfschifffahrtunternehmungen auf Binnengewässern, zur See und durch die Post vermittelte Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn beziehungsweise Bosnien, statistisch zu erheben. Zu diesem Zwecke wird vorgeschrieben, dass die Parteien bei Aufgabe der Sendungen eigene statistische Waarenerklärungen in zweifacher Ausfertigung beibringen. Beim Eintreffen von Sendungen sind die Adressaten verpflichtet, die etwa geforderte Ueberprüfung der Erklärung vorzunehmen oder beim Abgange von solchen selbst eine statistische Erklärung abzugeben. Die statistischen Erklärungen müssen die Gattung, die Menge und das Herkunftsland der Waare enthalten. Die Transportanstalten dürfen Waarensendungen in die andere Reichshälfte ohne die erforderlichen statistischen Waarenerklärungen nicht befördern. Zur Bedeckung der Kosten der amtlichen Waarenerklärungsstatistik ist von den Ausstellern der Waarenerklärungen beziehungsweise von den Empfängern eine statistische Gebühr zu bezahlen. Die Gebühr ist mittelst amtlicher Marke nach einem Einheitssatze zu entrichten, welcher nicht mehr als 5 kr., bei ganzen Wagen- und Schiffsladungen nicht mehr als das Dreifache betragen darf. Den Parteien ist gegenüber dem statistischen Amte und seinen Beauftragten die unbedingte Auskunftspflicht und den Transportunternehmungen eine strenge Verantwortung für die Einhaltung der Vorschriften über die Ausfertigung der statistischen Erklärungen auferlegt.

Zur Wasserstrassenfrage.

Eisenbahndirektionspräsident Ulrich veröffentlicht in der „Kreuzzeitung“ gegen die Angriffe des grossen Ausschusses des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt eine Abwehr, die auch sachlich von Interesse ist. Diese Abwehr lautet im wesentlichen wie folgt:

„Was geht es den Centralverein an, ob ich Ansichten veröffentliche, welche mit der Politik der Regierung nicht übereinstimmen? Das habe ich doch allein mit der Regierung bezw. meinen Vorgesetzten auszumachen. Für den Centralverein, wie für jeden anderen kann es sich bei Kritik meiner Schrift doch nicht um die rein persönliche Frage handeln, ob ich als Beamter zu einer solchen Veröffentlichung berechtigt war oder nicht, sondern nur darum, ob das, was ich veröffentlicht habe, sachlich richtig ist oder nicht. Wenn der Centralverein in dieser Weise sich als freiwilligen Regierungskommissar aufspielt, so kann das wohl nur den Zweck haben, meine vorgesetzte Behörde oder vielleicht noch höher Stehende darauf aufmerksam zu machen, dass ich etwas Unerlaubtes gethan habe, mit anderen Worten: man versucht mich nach oben hin zu denunziren. Dieser Versuch des Centralvereins, die Freiheit der Meinungsäusserung eines Beamten in einer so schwierigen und bestrittenen Frage, wie die Wasserstrassenfrage, zu beschränken, ist aber um so ungeheuerlicher, als zahlreiche Beamte, insbesondere Beamte der Wasserbauverwaltung Mitglieder des Centralvereins sind und an seinen Bestrebungen durch Wort und Schrift theilnehmen, obgleich dieselben, wie ich nachher zeigen werde, von der Haltung der preussischen Staatsregierung in der Wasserstrassenfrage völlig abweichen.

Das Schönste bei der Sache ist freilich noch, dass der mir gemachte Vorwurf, etwas veröffentlicht zu haben, was von der Haltung der preussischen Staatsregierung in der Wasserstrassenpolitik völlig abweiche, ein durchaus unbegründeter, den Thatsachen widersprechender ist. Ich habe in meiner obengenannten Schrift S. 48 ausdrücklich ausgesprochen, „dass ich die Wichtigkeit und den hohen Nutzen, welchen insbesondere die natürlichen Wasserstrassen Deutschlands dem Verkehr und der deutschen Volkswirthschaft bringen, vollständig anerkenne, und dafür bin, ihre Leistungsfähigkeit auf alle Weise aufrecht zu erhalten und zu vergrössern, sowie dass ich ebenso wenig gegen den Bau wirthschaftlich nützlicher, künstlicher Wasserstrassen bin.“ Ich habe lediglich verlangt, dass auf den künstlichen wie den natürlichen Wasserstrassen Abgaben erhoben werden, weil, wie ich eingehend dargelegt habe, die zur Freihandelszeit erfolgte Aufhebung der Schifffahrtsabgaben grosse Nachtheile in nationaler, sozialer und wirthschaftlicher Beziehung zur Folge gehabt hat. Die Nothwendigkeit der Erhebung von Abgaben auf den Wasser-

strassen ist aber seit Jahren auch von der Regierung anerkannt. Nur die Schifffahrtsinteressenten und die von ihnen geleiteten Kanalvereine bestreiten dies, und hierum dreht sich im Grunde die ganze Wasserstrassenfrage. Bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. Februar 1893 gab der Finanzminister v. Miquel folgende Erklärung ab:

‚Das Haus wird darin einstimmen, dass generell dem Lande gegenüber ausgesprochen werden muss, dass es nicht die Absicht sein kann, alle die grossen Ausgaben, die wir für die Verbesserung unserer Schifffahrt auf Strömen und Kanälen machen, à fonds perdu herzugeben. Wer es verlangt, der kann dadurch nur ein schweres Hemmniss gegen die Entwickelung unserer Wasserstrassen herbeiführen, weil das über die Kräfte des Landes hinausgehen und eine unbillige Begünstigung einzelner Klassen und Interessenten enthalten würde.‘

Als dann im Jahre 1894 das Rhein-Dortmundkanalgesetz verhandelt und die Resolution Bandelow eingebracht wurde, welche die Regierung aufforderte, die Abgabenfrage einer Neuregelung zu unterziehen dahin, dass bei der Festsetzung von Kanalgebühren ausser der Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten auch auf eine entsprechende Verzinsung und Tilgung des auf die künstlichen Wasserstrassen verwendeten Anlagekapitals Bedacht zu nehmen, sowie die Einführung von Gebühren auf den natürlichen Wasserstrassen in Erwägung zu ziehen sei, — da erklärte sich die Regierung durch den Herrn Finanzminister im wesentlichen zustimmend zu dieser Resolution und stellte eine Regelung des Abgabenwesens in Aussicht. Endlich gab in der Budgetkommission am 12. Februar 1896 der Ministerialdirektor Schultz namens der Staatsregierung eine umfassende Erklärung in der Abgabenfrage ab. In derselben wurde zunächst berichtet über die beabsichtigte Einführung neuer und Erhöhung bestehender Abgaben auf den künstlichen Wasserstrassen, insbesondere auch auf dem kanalisirten Main und der kanalisirten Oder und sodann es als ‚erwünscht sowohl vom Standpunkt der ausgleichenden Gerechtigkeit als im Interesse der leichteren Flüssigmachung der Mittel für die weitere Verbesserung der grossen Ströme‘ bezeichnet, auch für die natürlichen Wasserstrassen das Prinzip der finanziellen Selbsterhaltung zur Durchführung zu bringen. Unter Darlegung der entgegenstehenden formellen und materiellen Schwierigkeiten wurde ferner erklärt, dass die preussische Regierung mit der Reichsverwaltung wegen Abänderung der Reichsverfassung und Einleitung von Verhandlungen mit Oesterreich und den Niederlanden betreffs Abänderung der Rhein- und Elbschifffahrtsverträge ins Benehmen treten wolle.

Das alles entspricht durchaus demjenigen, was ich in meiner Schrift als nothwendig bezeichnet und empfohlen habe.

Wie hat sich aber der Centralverein in dieser wichtigsten Frage der Wasserstrassenpolitik verhalten? Wo immer die Auflegung oder Erhöhung von Abgaben praktisch wurde, hat er sich unter allerlei Vorwänden dagegen erklärt, so noch kürzlich bei der Frage der Erhebung von Abgaben auf dem kanalisirten Main. Gegenüber der Erklärung des Ministerialdirektors Schultz hat der Centralverein am 27. März 1897 eine Resolution gefasst, in welcher er sich gegen jede Ausdehnung der Abgabenerhebung auf die bisher abgabenfreien Wasserstrassen ausspricht. Das bedeutet, da gegenwärtig auf sämmtlichen natürlichen und einem grossen Theil der künstlichen Wasserstrassen Abgaben nicht erhoben werden, Ablehnung jeder Reform.“

Wie erinnerlich, suchte Ulrich in seiner Schrift die Forderung zu begründen, Deutschland möge sich wieder die freie Verfügung über seine Wasserstrassen verschaffen und zu diesem Zweck die internationalen Verträge kündigen, wodurch es behindert wird, auf Rhein und Elbe die Schifffahrt mit Abgaben zu belegen. Jetzt wird Ulrich's Begründung durch gewichtige Erwägungen unterstützt, welche der „Tägl. Rundsch.“ von Köln aus zugegangen sind. Es heisst da:

„Nach der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (abgeschlossen zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden und Preussen) ist der Rhein von Basel bis zur Mündung für die Schiffe aller Nationen freigegeben und dürfen Schifffahrtsabgaben auf demselben nicht erhoben werden. Auch sind die einzelnen Uferstaaten verpflichtet, die auf ihr Gebiet entfallende Rheinstrecke in einem zur Ausübung der Schifffahrt geeigneten Zustande zu halten. Naturgemäss entfällt demnach auf Deutschland, zumal Frankreich seit 1871 aus der Zahl der Rheinuferstaaten ausgeschieden ist, der bei weitem grösste Theil der Unterhaltungslasten. Dies verschlüge auch nichts, wenn der Antheil Deutschlands an der Rheinflotte im richtigen Verhältniss zu den ihm obliegenden Unterhaltungslasten stände. Allein dies ist in keiner Weise der Fall, indem nach den letzten statistischen Angaben, welche aus dem Anfang dieses Jahrzehnts herrühren, etwa 40 % aller Rheinschiffe die holländische Flagge führten, sodass, da ausserdem belgische Schiffe in ganz bedeutender Anzahl, sowie auch vereinzelte englische Schiffe den Rhein befahren, Deutschland mit kaum der Hälfte an der Rheinflotte betheiligt ist. Da aber der auf Holland entfallende Theil des schiffbaren Rheines nur $^{11}/_{72}$ des ganzen ausmacht, so ist das Missverhältniss zwischen den Unkosten, welche Deutschland für die Unterhaltung der Rheinwasserstrasse aufwendet, und dem unmittelbaren Nutzen, der ihm aus der Benutzung derselben erwächst, ein ganz auffallendes. Dazu kommt noch, dass die holländische Rheinstrecke sich niemals in dem tadellosen Zustande befindet, in den der Rhein auf deutschem Gebiet durch die jahrelangen und kostspieligen Stromkorrektionen gebracht ist, vielmehr die Versandung des Rheines auf holländischem Gebiet eine ständige Klage der Rheinschiffer bildet.

Um durch Einführung einer Abgabe für die auf deutschem Gebiet fahrenden ausländischen Schiffe in dieser Hinsicht Wandel zu schaffen, bedarf es einer Kündigung der Rheinschifffahrtsakte. Diese hat sich aber in manchen anderen Beziehungen recht bewährt, sodass es wohl nicht anzurathen ist, gleich zu diesem äussersten Mittel zu greifen. Jedenfalls könnte aber bereits eine Drohung mit dieser Maassnahme Holland veranlassen, auf einem anderen Gebiete sich deutschen Beschwerden gegenüber bedeutend entgegenkommender zu zeigen, als es dies bisher gethan hat. Ich meine die Beschwerden der deutschen Rheinfischer, deren sich der Prinz von Schönaich-Carolath unlängst im Reichstage mit Recht angenommen hat. Ohne des Näheren auf diese Beschwerde einzugehen, mag nur hervorgehoben werden, dass infolge der holländischen Raubfischerei der Fang von Salmen und Alsen (Maifischen) auf deutschem Gebiet nahezu ertraglos geworden ist, obwohl gerade von deutscher Seite jährlich Tausende von kleinen Alsen und Salmen zur Hebung des Fischbestandes ausgesetzt werden.“

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Ab- bezw. Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. Nachdem die 9,19 km lange Strecke Spandau-Dallgow am 1. April d. J. aus dem Betriebe der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in den Betrieb der königlichen Eisenbahndirektion Berlin übergegangen ist, ist dieselbe den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ab- und denjenigen der königlichen Eisenbahndirektion Berlin zugerechnet worden; ferner ist am 1. Mai d. J. die Theilstrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen (23,57 km) der Nebenbahn Lichtenberg-Friedrichsfelde-Wriezen dem öffentlichen Verkehre übergeben und gleichfalls den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Berlin zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Mai d. J. ist an der Strecke Cassel-Hannover zwischen den Stationen Cassel-Ihringshausen der neu errichtete Haltepunkt Niedervellmar dem Personenverkehr übergeben worden. Die Entfernung beträgt von Niedervellmar

nach Cassel 5,0 km und von Niedervellmar nach Ihringshausen 3,6 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Stationen Colbitzow und Scheune der Strecke Berlin-Stettin gelegene Haltepunkt Klein-Reinkendorf wird am 15. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die zwischen der Station Hadersdorf-Weidlingau und der Haltestelle Unter-Purkersdorf im Kilometer 9,9 der Linie Wien-Salzburg gelegene Haltestelle Weidlingau-Wurzbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a/S. Am 15. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Haltestelle Alten, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Die Station Dallgow hat vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Dallgow-Döberitz erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1352 vom 20. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände usw. (abgesandt am 29. April d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Auf der Tagesordnung der für den 3. Juni anberaumten Sitzung des **Bezirkseisenbahnraths zu Berlin** steht u. a. der Antrag: Zur Erzielung einer gleichmässigen Vertheilung der Güterbeförderung auf die einzelnen Jahreszeiten behufs Verminderung des in den Herbst- und Wintermonaten regelmässig eintretenden Wagenmangels, in den verkehrsschwächeren Sommermonaten für Massengüter, insbesondere für Kohlen sowie die dazu geeigneten Dünge- und Futtermittel, welche in dieser Zeit für den Verbrauch in der Zeit des stärkeren Verkehrs bezogen werden, Frachtermässigungen in solcher Höhe zu gewähren, dass die durch den früheren Bezug und die Lagerung dieser Güter den Empfängern erwachsenden Kosten annähernd gedeckt werden und dadurch ein grösserer Anreiz für den früheren Bezug der Güter gegeben wird. Im Anschluss hieran ist noch beantragt, zur schnelleren Ent- und Beladung der Güterwagen auf den kleineren Stationen ausreichende Nebengleise zu legen sowie Centesimalwaagen aufzustellen und ferner die Zugführer anzuweisen, die Vorsteher anzulaufender Stationen, soweit dieses möglich, schon vorher telegraphisch zu benachrichtigen, ob bezw. wann die bestellten Wagen eintreffen werden.

Der Bezirksausschuss soll sich auch gutachtlich darüber äussern, ob und unter welchen Voraussetzungen sowohl bezüglich der einzelnen Obstgattungen, wie namentlich auch in Bezug auf die dabei zu berücksichtigenden Versand- und Empfangsgebiete und deren Begrenzung, die Einführung von Ausnahmetarifen für Obst in Wagenladungen etwa auf der Grundlage eines bei 200 km einsetzenden Staffeltarifs einerseits als nothwendig zu betrachten ist, andererseits dem Bedürfnisse genügt, oder ob eine allgemeine Herabsetzung der Obstfrachten für nothwendig erachtet wird, selbst wenn diese den bestehenden Handels- und Staatsverträgen gemäss auch der ausländischen Einfuhr zu gute kommen würde.

— Von der Budgetkommission des preussischen Abgeordnetenhauses wurde die von der Staatsregierung vorgeschlagene **Bahnlinie Nauen - Treuenbrietzen** abgelehnt. Von einem Mitglied der Kommission wurde gegen das Projekt eingewendet, dass durch diese Bahn einer viel wichtigeren Bahn von Belzig über Brandenburg - Rathenow nach Neustadt, durch welche grössere Städte verbunden würden, vorgegriffen würde. Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde die Nothwendigkeit und Richtigkeit der projektirten Bahn Treuenbrietzen-Nauen eingehend begründet. Der stets zunehmende Verkehr auf den verschiedenen nach Berlin führenden Radialbahnen und die Inanspruchnahme der grossen Rangirstationen im Nordwesten, Westen und Süden der Stadt Berlin machen eine baldige Entlastung durch Umleitung des Durchgangsverkehrs dringend nothwendig. Diese Entlastung würde zweckmässig durch diese Bahn erfolgen. Eine Privatbahn Treuenbrietzen - Brandenburg - Rathenow - Neustadt würde dabei sehr wohl möglich sein. Ein Bedürfniss für den durchgehenden Verkehr auf dieser Linie liege noch nicht vor und daher sei z. Zt. keine Veranlassung für den Staat, diese Linie auszubauen, welche überdies für die Herumführung des durchgehenden Verkehrs um Berlin zu weit von Berlin entfernt sei mit Rücksicht auf den Verkehr nach Osten. Für diesen sei doch schon an die Fortsetzung des Ringes von Nauen nach weiter zu denken. Schliesslich wurde mit Rübksicht darauf, dass es richtiger sei, die Bahn anstatt sie von Beelitz nach Treuenbrietzen zu legen, von Beelitz über Trebbin nach Zossen zu bauen, das von der Regierung vertretene Projekt mit neun gegen sechs Stimmen abgelehnt und eine Resolution beschlossen, betreffend den Bau der Bahn von Nauen über Wildpark, Beelitz, Trebbin, Zossen.

Dieser Beschluss muss angesichts der von der Regierung gegebenen Erläuterungen allgemeines Erstaunen hervorrufen, weil damit — vorausgesetzt dass das Abgeordnetenhaus ebenso beschliesst wie die Budgetkommission — eine von der Regierung beabsichtigte wichtige Verbesserung des Eisenbahnwesens vereitelt würde.

Treffend bemerkt die „Nationalzeitung“ hierzu: „Die Eisenbahn Nauen - Treuenbrietzen ist dazu bestimmt, den grossen durchgehenden Verkehr über Berlin zum Theil von den überlasteten Berliner Bahnhöfen abzulenken, was die Schnelligkeit und Sicherheit des Betriebes in hohem Maasse vergrössern würde. Schon bei der ersten Lesung im Abgeordnetenhause hat man die Ueberraschung erlebt, dass ein Mitglied diesen Bahnbau als ein Berliner Lokalinteresse behandelte und deshalb einen Beitrag Berlins zu den Kosten verlangte. In der Kommission ist das vermeintliche Interesse der Anlieger einer beabsichtigten Sekundär- oder Kleinbahnlinie allem Anschein nach für die Ablehnung maassgebend gewesen. Wenn die Verbesserung des Staatsbahnwesens an einem seiner wichtigsten und gefahrenvollsten Punkte von der Landesvertretung nach solchen Gesichtspunkten behandelt würde, so wäre dies eine überaus seltsame Antwort auf die allseitig aus dem Lande erhobenen Forderungen nach Steigerung der Leistungsfähigkeit der Staatseisenbahnen.“

— Bei der Etatsberathung im preussischen Herrenhause brachten am 28. v. Mts. die Grafen Mirbach und Klinckowstroem die **Tarif- und Zollbehandlung des russischen Nutzholzes** zur Sprache. Die Seehandelsplätze wünschen den ausserordentlich billigen russischen Exporttarif ausgedehnt und durchgeführt zu sehen auf den preussischen Bahnen zur Ueberführung russischer Nutzhölzer in zollfrei gewünschte Transitlager ohne Festhalten des Identitätsnachweises zum Export ins Ausland bezw. zur Ueberführung in den inneren Verkehr. Graf Mirbach bezeichnete diesen Wunsch der Seestädte als einen durchaus unberechtigten, da Holz nicht eine fungible Waare wie Getreide sei. Man könne deshalb den Identitätsnachweis nicht aufgeben. Man müsse daran festhalten, wenn man die heimische Erzeugung nicht gefährden wolle. Graf Klinckowstroem erinnerte daran, dass er und seine Freunde warm für die Petition der Stadt Memel eingetreten seien, welche unter ganz besonders schwierigen Verhältnissen arbeitend, den Wunsch hatte, eine bestimmte Spezialität von Eichenholz auf Grund dieses Tarifs von Russland herein zu bekommen. Es handelte sich um halb verarbeitetes Eichenstabholz, welches für die südländischen Meere bestimmt, eine Gattung Holz darstellt, die bei uns nicht produzirt wird, und von der wir genau wissen, dass sie, nachdem sie in Memel etwas weiter verarbeitet worden ist, nunmehr über England in die südländischen Meere geht. „Wir haben von vornherein gesagt, dass wir nicht allein nichts dagegen hätten, sondern dringend wünschen, dem Handel der Stadt Memel dadurch aufzuhelfen, dass der Stadt Memel dieser Tarif bewilligt würde. An der allgemeinen Durchführung dieses Holzstaffeltarifes habe man aber kein Interesse.“ Mit Bezug auf die Erklärung des Oberlandforstmeisters Donner, wonach die Regierung entschieden an dem Standpunkt festhalte, dass dem ausländischen Holz kein billigerer Tarif eingeräumt werde als dem inländischen, bedauerte Graf Mirbach, auch darin noch durchaus kein entsprechendes Aequivalent erblicken zu können. Es handele sich für russisches Holz um ganz andere Entfernungen als für das unsrige, der Bahntransport spiele für das inländische Holz gar nicht die Rolle wie für das ausländische. „Woran wir bitten unbedingt festzuhalten, das ist die Identität des russischen Holzes, und wenn die russischen Tarife mit dem Identitätsnachweise dem Holzhandel von Danzig, Königsberg, Memel usw. eine grosse Erleichterung schaffen, so würden wir durchaus nichts dagegen haben, dass dieser billigere Tarif für Holz acceptirt wird.“

— Die bisher nur dem Güterverkehr dienende Theilstrecke **Ilfeld-Netzkater** der im Bau begriffenen schmalspurigen Eisenbahn Nordhausen-Wernigerode ist am 1. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

— Mit der Eröffnung des neuen grossartigen **Hafens in Köln** in Verbindung mit einer vom Güterbahnhof nach diesen Anlagen

führenden Gütereisenbahn am 1. d. Mts. hat für diese Stadt und ihren Verkehr eine neue vielversprechende Zeit begonnen.

Noch sind die neuen Hafenanlagen nicht vollendet, aber ihr Kern ist durch die Anlagen auf der Rheinauhalbinsel geschaffen worden. An stehenden Werften sind 6400 m, an liegenden, die mit Böschungen versehen sind, 3500 m vorhanden, noch fertig zu stellen bleiben 2600 m, so dass nach Vollendung der ganzen Anlagen die Werfte der Stadt Köln sich über eine Strecke von 12,5 km erstrecken werden. Am Rhein sind nur die Mannheimer Werftanlagen noch umfangreicher. Wie anlässlich einer Besichtigung des Architekten- und Ingenieurvereins für den Niederrhein und Westfalen der Erbauer des Kölner Hafens, Geheimer Baurath Stübben, mittheilte, rechnet der Techniker zu den Kölner Hafenanlagen die gesammten Kais und auch die Anlagen der rechten Rheinseite, also die ganze grosse Wassererstreckung des Rheines auf 50 m in den Strom längs der Stadt von Rodenkirchen bis zur Mülheimer Schiffbrücke einschliesslich des Binnenhafens der Rheinauhalbinsel. Der Anstoss zur Ausführung der Kölner Hafenanlagen wurde durch die Stadterweiterung gegeben. Vordem besass Köln nur auf einer Strecke von vier bis fünf Schiffslängen, auf etwa 300 m, durch die Rheinstation eine Eisenbahnverbindung mit dem Zollhafen. Das Bedürfniss, Schiff und Eisenbahn in nähere Verbindung zu bringen, machte sich immer dringender geltend und mit der Erweiterung der Hafenanlagen führte man eine längs des Rheines hinführende Strasse, die Rheinuferstrasse, vom südlichen Ende des Stadtgebietes zum nördlichen durch und schuf zweckentsprechende Eisenbahnanlagen für den Umladeverkehr. Die Rheinuferstrasse von Rodenkirchen bis zur Mülheimer Schiffbrücke wird 9 km lang werden. Für die Hafenanlagen wurden bisher 20 000 000 ℳ bewilligt und 17 000 000 ℳ verausgabt und zwar hauptsächlich für Erdarbeiten, Böschungen und Mauerwerke, so dass das laufende Meter also 1000 ℳ Kosten verursachte. Die grossen Aufwendungen für die Eisenbahnanlagen waren nach dem Vortrag des Geheimrath Stübben unbedingt erforderlich, um die Eisenbahn in innigere Beziehung zum Rhein zu bringen und einen schnelleren und billigeren Güteraustausch zu bewirken. Köln hat einen sehr starken Stückgutverkehr, dagegen einen verhältnissmässig geringen Verkehr in Massengütern.

— Die Errichtung einer **Dampffähre zwischen Warnemünde und Gjedser** beschäftigt fortdauernd die Vertreter der dänischen und der mecklenburgischen Regierung. In diesen Tagen fanden in Rostock abermals Verhandlungen statt, an denen dänischerseits Regierungsrath Nimestad, Regierungsbaurath Ortmann, Direktor Tuken und Seefahrtschef Jasperson, mecklenburgischerseits der Geheime Baurath Pirnay, Regierungsrath Engell und Bauinspektor Schmidt theilnahmen. Ausserdem wohnte der Direktor Borgstede aus Elbing den Berathungen bei.

— Nach der in Nr. 24 des „Amtsblattes des Reichspostamts" veröffentlichten Statistik der deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung für 1896 hatten die **Postkurse auf den Eisenbahnen** eine Länge von 38 182 km, auf Landstrassen eine Länge von 10 428 km und auf Wasserstrassen innerhalb des Reichspostgebietes eine Länge von 2226 km. Auch in der Benutzung der Postkurse steht die Eisenbahn weit obenan, denn es wurden zurückgelegt von den Posten auf den Eisenbahnen 165,5, auf den Landstrassen 75,8 und auf den Wasserstrassen 1,0 Millionen Kilometer. Die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge belief sich auf 8898. Diese Statistik bezieht sich selbstverständlich nur auf das Reichspostgebiet, also unter Ausschluss von Bayern und Württemberg.

Oesterreich-Ungarn.

— **Jubiläumsstiftung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Auf der Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung der Nordbahn steht ausser den normalen Verhandlungsgegenständen der Antrag des Verwaltungsrathes wegen Errichtung eines Kinderasyls anlässlich des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers. In diesem Asyle sollen 100 Knaben und 100 Mädchen im Alter von 6—14 Jahren völlig erhalten, religiös-sittlich erzogen und denselben der Volksschulunterricht sowie der Unterricht in gewissen, die Eignung zur späteren, gewerbliche Thätigkeit fördernden Handfertigung ertheilt werden. Bei Aufnahme in das Asyl finden in erster Linie Kinder von im Dienste tödtlich verunglückten Bediensteten aller Art und in zweiter Linie Kinder der definitiv angestellten Bediensteten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Berücksichtigung. Die für die Herstellung und die erste Einrichtung des Gebäudes erforderlichen Kosten im Betrage von 320 000 fl. sollen aus dem ein freies Eigenthum der Aktionäre bildenden allgemeinen Reservefonds bestritten werden, zu welcher Verwendung die Zustimmung der Generalversammlung erforderlich erscheint. Die Schaffung dieser munifizenten Stiftung ist ein glänzender Beweis der Fürsorge der Nordbahnverwaltung für ihr Personal. Dem Vernehmen nach beschäftigt man sich auch anderwärts mit dem Plane, anlässich des Kaiserjubiläums Wohlthätigkeitsanstalten zu Gunsten des Eisenbahnpersonals zu errichten.

— Die feierliche **Eröffnung der ersten Theilstrecke der Wiener Stadtbahn** durch Seine Majestät den Kaiser ist auf den 9. d. Mts. festgesetzt. Der Festakt findet auf dem Bahnhof Michelbeuern der Gürtellinie (nächst der Jörgerstrasse in Hernals) statt, woselbst der erste Spatenstich zum Bau der Stadtbahn gethan wurde. Nach der Feier befährt der kaiserliche Zug die im Mai und Juni d. J. zur Eröffnung kommenden Linien der Stadtbahn.

— **Betriebsplan der Wiener Stadtbahn.** Die von der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen genehmigten Grundlagen für den Betriebsplan der Stadtbahn bestimmen rücksichtlich der Dichte des Zugverkehrs folgendes:

1. Auf der Vorortelinie wird in der Zeit von 5 Uhr früh bis 11 Uhr Abends mindestens alle Stunden ein Zug mit Personenbeförderung verkehren.
2. Auf der oberen Wienthal- und der Gürtellinie (Hütteldorf-Meidlinger Hauptstrasse-Westbahnhof-Heiligenstadt) werden Personenzüge in der Zeit von 5 Uhr früh bis 11 Abends mit Intervallen, welche nach dem Frequenzbedürfnisse abgestuft sind (vorläufig 15—30 Minuten), verkehren und nach Bedarf weitere Züge eingeschaltet werden, was insbesondere für den Sonn- und Feiertagsverkehr in Aussicht genommen ist. Hierdurch kann die mit 102 angenommene normale Tagesleistung bis auf 190 Züge (beide Richtungen zusammengenommen) gesteigert werden.
3. Nach Eröffnung der unteren Wienthal- und Donaukanallinie wird auf dem ganzen Stadtbahnnetze (ausschliesslich Vorortelinie) der volle Stadtbahnverkehr zur Durchführung kommen, wobei auf der oberen Wienthallinie die kürzeste Zugfolge mit 3 Minuten, auf der unteren Wienthal- und Donaukanallinie mit 6 Minuten und auf der Gürtellinie sowie auf der Strecke Hauptzollamt-Praterstern mit 12 Minuten bemessen wird.

— Noch vor Eröffnung der **Wiener Stadtbahn** wird der Bevölkerung geboten sein, ein ungemein instruktives Bild vom Bau dieses neuesten Wiener Verkehrsmittels in allen seinen Theilen, und zwar sowohl in Modellen, als in wirklichen Darstellungen und in Gemälden zu sehen, und zwar in der Jubiläumsausstellung in einem Pavillon, welchen vereint die Stadterweiterungskommission, die Donauregulirungskommission und die Verkehrskommission haben erbauen lassen. Die die Stadtbahn betreffenden Installationsarbeiten wurden unter der Leitung des Sektionschefs von Bischoff besorgt. Einen Gesammteindruck von der Stadtbahn wird man auf einem Bilde erhalten, das Karl Moll ausgeführt hat. Es zeigt Wien in der Vogelperspektive von Schönbrunn aufgenommen. Der Standpunkt ist so gewählt, dass die Gürtel-, Vororte- und Wienthallinie im Bilde erscheinen. Nach der Ausstellung wird dieses Gemälde den Hofsalon in der Haltestelle Hietzing der Wienthallinie schmücken. Von den anderen interessanten Ausstellungsobjekten sind zu erwähnen das Modell einer Strecke der Gürtellinie mit der Bogenübersetzung an der Heiligenstädterstrasse; das Modell der neuen Lokomotiven mit besonderen Anfuhrvorrichtungen, selbstthätigen Bremsen, Dampfheizung, Rauchverzehrung, Geschwindigkeitsmessern usw.; das Modell der Personenwagen, das Modell des eisernen Oberbaues; die Uebersichtspläne der Bahnhöfe Hütteldorf, Heiligenstadt, Hauptzollamt und Ottakring; die Ansicht einer Wienflussbrücke; ein Längendurchschnitt, welcher den früheren und den jetzigen Bestand des Hauptzollamtsbahnhofes zeigt; Pläne der Wagenaufzüge, des Gepäckaufzuges und eines Spills mit elektrischem Betrieb usw. In einem eigenen Anbau werden die Sicherheitsapparate demonstrirt und im Freien eine neue Einrichtung zum Wagenverschieben.

— **Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnanschlüsse.** Durch die vor kurzem eingebrachte Regierungsvorlage, betreffend die Sicherstellung einer Eisenbahnverbindung von Lemberg über Sambor an die galizisch-ungarische Grenze in der Richtung gegen Nagy-Berezna, soll eine neue Verbindung zwischen dem ungarischen und dem galizischen Eisenbahnnetze hergestellt werden, deren gesammtstaatliche und wirthschaftliche Bedeutung wir schon gewürdigt haben. Ausser dieser Verbindung stehen, wie das „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt" mittheilt, noch zwei andere Anschlüsse des galizischen und des ungarischen Eisenbahnnetzes durch Ueberschienung der Karpathen in ernster Erwägung, und zwar durch Fortsetzung der galizischen Lokalbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane gegen die ungarische Grenze. Schon

bei Sicherstellung dieser Lokalbahn, deren Anlage, entgegen der ursprünglichen Absicht der Interessenten, mit Rücksicht auf die eventuelle Fortsetzung mit Normalspur beschlossen wurde, hat die Staatsverwaltung, in Erwägung der Wichtigkeit dieser Fortsetzung, ausser der Beitragsleistung in Form der Uebernahme von Stammaktien mit einem Sechstel des Anlagekapitals, noch eine spezielle Beitragsleistung von 1 300 000 fl. gewährt. Diese Lokalbahn soll nun von Neumarkt nach zwei Richtungen fortgesetzt werden: einerseits an die Landesgrenze und von da im Arvathale nach Kralovan, anderseits über Jurgó nach Szepes-Bela. Die Linie durch das Arvathal ist ungarischerseits bereits sichergestellt und wird von der ungarischen Eisenbahnverkehrsgesellschaft unter den üblichen Modalitäten gebaut werden. Die zweite Verbindung bildet ungarischerseits, wie aus Budapest gemeldet wird, den Gegenstand ernster Studien. Ausser diesen Anschlüssen steht noch eine weitere Anschlussfrage zwischen dem österreichischen und ungarischen Eisenbahnnetze im Vordergrunde. Es ist dies der Anschluss, der durch die Eisenbahnlinie Lundenburg-Broczkó hergestellt werden soll. In betreff dieses Projektes wird anfangs Mai die Trassenrevision stattfinden und werden bei diesem Anlasse auch Verhandlungen über den Anschlusspunkt gepflogen werden.

— Der Geschäftsbericht der **Buschtêhrader Bahn** führt im wesentlichen die im Sommer vorigen Jahres mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen, betreffend die Legung des zweiten Gleises, an. Für die Vollendung des letzteren ist eine Frist von fünf Jahren, vom 1. Juli 1897 angefangen, festgesetzt und alljährlich sollen mindestens 40 km des zweiten Gleises fertiggestellt werden. Die Herstellungskosten des zweiten Gleises, dessen Baulänge 199,5 km beträgt (47 km stehen schon im doppelgleisigen Betrieb), sind zusammen mit 8 500 000 fl. veranschlagt. Rücksichtlich der übrigen Strecke von zusammen 147 km wird die Herstellung des zweiten Gleises von der Staatsverwaltung im Sinne der Konzessionsbestimmungen erst im Falle eines nachweisbaren Verkehrsbedürfnisses gefordert werden. Ein solches Verkehrsbedürfniss soll jedoch nur dann als bestehend angenommen werden, wenn während zweier aufeinanderfolgender Jahre zur Bewältigung des Verkehres täglich eine Frequenz von 42 bis 48 Zügen erforderlich sein sollte. Im Jahre 1897 betrug die durchschnittliche Höchstzahl der Züge 23, und zwar auf der Linie Kladno-Duby. Im Falle die Buschtêhrader Bahn noch vor Vollendung der Bauarbeiten verstaatlicht werden sollte, sind die im Zeitpunkte der Einlösung fertiggestellten oder noch im Bau begriffenen Gleiseanlagen ohne separate Vergütung zu übergeben und die nach dem genehmigten Präliminare für die noch nicht doppelgleisig ausgebauten Strecken entfallenden Kosten in dem nach dem genehmigten Kostenvoranschlag sich ergebenden Betrag von der Gesellschaft der Staatsverwaltung zu refundiren. — Die Gesammtkosten des zweiten Gleises sind, wie aus dem Uebereinkommen hervorgeht, mit 8 500 000 fl. veranschlagt. Seitdem sind für die Strecke Karlsbad-Chodau rund 500 000 fl. verausgabt worden, sodass die Kosten noch etwa 8 000 000 fl. betragen werden. Das A-Netz hat nur noch etwa 75 km, das B-Netz dagegen 115 km doppelgleisig zu bauen. Die hierfür aufzuwendenden Kosten dürften für das B-Unternehmen mit rund 3 000 000 fl., für das A-Unternehmen mit rund 5 000 000 fl. zu veranschlagen sein. Auf dem B-Netz, welches vermöge seiner grossen Verkehrsentwickelung des zweiten Gleises dringend bedarf, wird im laufenden Jahre auf einer weiteren Strecke von zusammen etwa 39 km das zweite Gleise hergestellt werden.

— In der vor kurzem abgehaltenen Generalversammlung der **Graz-Köflacher Bahn** theilte der Präsident des Verwaltungsrathes mit, dass die Regierung die Bewilligung zu der von der Gesellschaft geplanten Vermehrung des Aktienkapitals in Aussicht gestellt habe. Die Kapitalserhöhung wurde von der Graz-Köflacher Bahn im Dezember angesucht, als es sich herausstellte, dass in der Frage der Prioritätenkonversion eine Verständigung mit der Regierung vorläufig nicht zu erzielen sei. Die Gesellschaft hatte sich bereit erklärt, der Regierung mehr als die Hälfte der aus der Konversion resultirenden jährlichen Zinsenersparniss zu überlassen. Zugleich sollte die Regierung das Recht erhalten, die Linie Graz-Köflach vom Jahre 1904 ab einzulösen. Als Einlösungspreis sollte der in der üblichen Weise ermittelte durchschnittliche Reinertrag sammt einem Zuschlag von 15 % festgestellt werden. Sollte die Regierung von dem Einlösungsrechte erst 1909 Gebrauch machen, dann wäre nur ein Zuschlag von 10 %, im Jahre 1914 ein Zuschlag von 5 % zu bewilligen. Vom Jahre 1919 würde blos der ermittelte Durchschnitt der vorangegangenen 7 Jahre mit Ausschluss der zwei ungünstigsten ohne jeden Zuschlag als Einlösungspreis dienen. Ueber diese Propositionen wurde im Wesen eine Vereinbarung erzielt. Dagegen ergaben sich grössere Differenzen hinsichtlich der Kohlentarife der Graz-Köflacher Bahn sowie der Steuerfrage. Was insbesondere die Kohlentarife anbelangt, so hatte die Gesellschaft sich erbötig gemacht, dieselben um 5 % zu ermässigen. Die Regierung hatte jedoch eine Gleichstellung mit den Tarifen der Staatsbahnen begehrt. Da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, hatte die Gesellschaft vorgeschlagen, dass zur Bedeckung der schwebenden Schulden die Erhöhung des Aktienkapitals um 1 500 000 Gulden gestattet werden möge. Es sollen nämlich 7 500 neue Aktien zu 200 fl. ausgegeben werden. Auch dieses Gesuch der Graz-Köflacher Bahn hat seine formelle Erledigung noch nicht gefunden. Die Gesellschaft erhielt jedoch, wie der Präsident mittheilte, die mündliche Zusicherung, dass die Regierung kein Hinderniss in den Weg legen werde. Die Kapitalserhöhung wird somit durchgeführt werden, wenn nicht etwa noch nachträglich eine neue Basis für eine Verständigung über die Prioritätenkonversion gefunden werden sollte.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Lemberg-Czernowitz-Jassybahn** für das Jahr 1897 wurde ein Reingewinn von 524 860 fl. erzielt, welcher hinter dem Ergebnisse des Vorjahres um 97 576 fl. zurückbleibt. Hierbei ist der Gewinnvortrag nicht berücksichtigt, und es sind die 5 % Aktienzinsen bereits vorweg in Abrechnung gebracht. Mit Hinzurechnung des Vortrages stellt sich der Gewinn auf 1 120 000 fl. Der Verwaltungsrath beantragt die Vertheilung der gleichen Gesammtdividende wie im Vorjahre, nämlich 13 fl. oder 6,5 % für die Aktie und 3 fl. für den Genussschein Zur Bedeckung der aus dem Gebührenprozesse erwachsenen Kosten sollen 700 000 fl. dem Gewinne entnommen und 20 881 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Gewinn- und Verlustkonto stellt sich im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	1897	gegen 1896
Erträgnisse:	Gulden	
Gewinnvortrag	601 021	+ 150 192
garantirtes Erträgniss der österreichischen Linien	2 200 000	—
garantirtes Erträgniss der rumänischen Linien al pari	1 546 069	—
Dividende der Lokalbahnen	184 747	— 36 303
Valutensaldo	278 330	— 9 435
Zinsensaldo	73 578	— 2 496
verfallene Kupons	634	+ 342
Summe der Erträgnisse	4 884 381	+ 102 296
Lasten:		
Prioritätendienst	2 270 106	+ 2 118
Administrationskosten	28 979	+ 2 816
Steuern	1 782	+ 1 782
Kuponstempel	21 735	— 66
Bankprovisionen und Spesen	16 483	+ 2 981
Pensionen	24 233	+ 231
Entlohnung des Verwaltungsrathes	40 863	+ 40 863
diverse Auslagen	5 950	— 844
5 % Verzinsung und Amortisation der Aktien	1 348 366	— 200
Summe der Lasten	3 758 500	+ 49 680
Summe der Erträgnisse	4 884 381	+ 102 296
Reingewinn	1 125 881	+ 52 616

Unter den Einnahmen der Bahn erscheinen als schwankende Posten, abgesehen vom Gewinnvortrage, der Valutengewinn aus der in Gold zahlbaren rumänischen Annuität und das Erträgniss der Lokalbahnen. Der Valutensaldo stellte sich um 9 435 fl. niedriger. Das Erträgniss der Lokalbahnen ist um 36 308 fl. gesunken. Die Betriebsüberschüsse, welche die Lokalbahnen im Jahre 1897 erzielten, stellen sich folgendermaassen: Bukowinaer Lokalbahnen 863 897 (+ 140 452) fl., Lemberg-Belzec 323 879 (+ 38 251) fl., Kolomeaer Lokalbahnen 1 249 254 (+ 186 860) fl. Der Bericht theilt ferner noch mit, dass für die Linie Lemberg-Belzec ein Anschluss auf russischem Gebiete in Aussicht stehe. Die Betheiligung der Gesellschaft am Anlagekapital sämmtlicher drei Lokalbahnen besteht mit Schluss des Jahres 1897 aus Prioritäts- und Stammaktien im Betrage von 5 080 000 fl. Das Uebereinkommen zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Verwaltungsrath der Eisenbahn Lemberg-Belzec, betreffend die staatliche Einlösung der letzteren, ist, nachdem die vorbehaltene legislative Genehmigung bis 30. Juni 1897 nicht erfolgte, nicht in Wirksamkeit getreten und die Bahn an das Uebereinkommen demnach nicht gebunden.

Der Geschäftsbericht macht noch Mittheilung über die bereits bekannten Stadien des Gebührenprozesses und bemerkt hierzu, dass es der Gesellschaft ermöglicht wird, durch den Gewinnsaldo für 1897 und die zur Verfügung stehenden Baarmittel den gesammten Betrag zu begleichen, ohne mit weiteren Forderungen aus den künftigen Reinerträgnissen hervortreten zu müssen. Diese Angelegenheit sei daher als endgültig abgeschlossen zu betrachten.

— Der österreichische Eisenbahnminister beantwortete eine im Abgeordnetenhause in Angelegenheit der Bildung der

Schneebergbahn - Aktiengesellschaft gestellte Interpellation dahin, dass die Verzögerung bei der Bildung dieser Gesellschaft vor allem auf den Umstand zurückzuführen sei, dass zunächst nicht unbedeutende Differenzen, welche zwischen den Konzessionären zu Tage traten, ausgetragen werden mussten. Weiter mussten die rechtlichen Grundlagen für die zu errichtende Aktiengesellschaft sichergestellt werden und zu diesem Behufe die zwischen den Konzessionären und der Bau- und Betriebsunternehmung vereinbarten Verträge, betreffend den Ausbau und Betrieb der Bahnlinien sowie des Hotels auf dem Schneeberg, unter Intervention der Staatsverwaltung zum Abschluss gebracht werden. Mit Rücksicht hierauf ergab sich schliesslich die Aufgabe, den ursprünglich vorgelegten Entwurf der Gesellschaftsstatuten einer durchgreifenden Aenderung zu unterziehen. Das Eisenbahnministerium hat sodann das Gesuch um die Bewilligung der Errichtung der Aktiengesellschaft an das kompetente Ministerium des Innern geleitet, welches den Konzessionären die prinzipielle Genehmigung zur Bildung dieser Aktiengesellschaft bereits ertheilt hat. Die Konstituirung der Gesellschaft ist demnach schon in der allernächsten Zeit zu gewärtigen.

— Das „Reichsgesetzblatt" verlautbart die Konzessionsurkunde für die **Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanowko.** Konzessionär ist der Landesausschuss von Galizien. Die Linie ist als normalspurige Lokalbahn auszuführen und binnen zwei Jahren dem Betriebe zu übergeben. Die Dauer der Konzession beträgt 90 Jahre. Der Betrieb der geplanten Bahn wird vom Staate für Rechnung des Konzessionärs geführt werden.

— **Zulässigkeit der Benutzung von Inundationsschutzdämmen zur Anlage von Eisenbahngleisen.** Der ungarische Handelsminister hat im Vereine mit dem Ackerbauminister in einem an die Eisenbahndirektionen, politischen und wasserbautechnischen Behörden gerichteten Erlasse die Bedingungen präzisirt, unter welchen sowohl Eisenbahndämme gleichzeitig als Schutzwehr gegen Hochwässer und integrirende Objekte von Strom- und Wasserlaufregulirungsarbeiten dienen, als auch bereits bestehende Schutzdämme zu Gleisanlagen benutzt werden können, unter welchen Bestimmungen und von wem derlei Arbeiten zu leiten sind, und in welcher Weise die Kosten solcher Arbeiten zu vertheilen sind usw. Der Erlass stellt auch jene begünstigten Tarifsätze fest, welche durch die Eisenbahnverwaltungen für den Transport von Arbeitskräften und Materialien zu gewähren sind, die zur Zeit von Hochwassergefahren zu Schutzvorkehrungen benöthigt werden.

— Die endgültig festgestellten **Betriebsergebnisse der ungarischen Staatsbahnen** für 1897 stellen sich wie folgt: Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 22 581 379 fl., aus dem Güterverkehr 65 359 016 fl., verschiedene Einnahmen 6 807 666 fl., zusammen 94 748 016 fl. Dem gegenüber betrugen die Ausgaben 60 691 185 fl., somit beträgt das Reinerträgniss 34 056 876 fl. Das Erträgniss war um 0,7 % hinter dem Voranschlage und um 5 % hinter dem Milleniumsjahre zurückgeblieben, hat aber um 5 % die Ergebnisse des Jahres 1895 übertroffen.

— **Altersversorgung des weiblichen Beamtenpersonals der ungarischen Staatsbahnen.** Einem Erlasse des ungarischen Handelsministers zufolge wurde verfügt, dass die Kassirerinnen, Manipulantinnen der Hilfsämter usw. der ungarischen Staatsbahnen in das Versorgungsinstitut aufgenommen werden sollen, welches für jene Angestellten errichtet wird, die keinen Anspruch auf Pension geniessen. Hierdurch ist die Zukunft auch der weiblichen Beamten für den Fall ihrer durch Alter oder Krankheit verursachten Dienstuntauglichkeit gesichert.

— **Bau der Donaubrücke zwischen Baja und Báttaszék.** Der ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ackerbauminister vorbehaltlich der parlamentarischen Bedeckung der Baukosten den Bau der Donaubrücke zwischen Baja und Báttaszék beschlossen. Die neue, für den Gesammtverkehr und die Anlage von Eisenbahngleisen einzurichtende Brücke wird die Linien Maria-Theresiopel-Baja und Báttaszék-Dombovár der ungarischen Staatsbahnen verbinden.

Rumänien.

— Bei den **rumänischen Staatsbahnen,** welche gegenwärtig 2 880 km in Betrieb befindliche Linien umfassen, befinden sich weitere 305,3 km im Bau, während 1 032,1 km projektirt sind.

Die unter der Leitung der Direktion der Staatsmonopole stehende **Donaudampfschifffahrt** hat ihre Fahrten begonnen. Personen- und Gepäckverkehr findet auf folgenden Linien statt: Braila-Galatz, Galatz-Isaccea-Tulcea, Giurgiu-Rustschuk, Calafat-Vidin, Turnu-Severin-Cladova. Der Stückgutverkehr erstreckt sich vorläufig auf die Strecke Tulcea-Turnu-Severin mit Berührung sämmtlicher dazwischenliegenden rumänischen und bulgarischen Häfen. Der Güterverkehr in vollen Schleppladungen erstreckt sich auf die Linie Sulina-Wien. Ausserdem ist noch ein kombinirter Verkehr zwischen den Donauhäfen und den rumänischen Eisenbahnstationen eingeführt. Für die in diesem Verkehre zur Beförderung gelangenden Güter besorgt die Schiffsverwaltung sowohl die Umladung als auch die Zollformalitäten in den Häfen.

Vereins-Ausland.

— Angesichts der bevorstehenden Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen haben die Besitzer **schweizerischer Eisenbahnaktien** in Berlin und Frankfurt a/M. an den Reichstag eine Bittschrift gerichtet und um Schutz gegen die Uebergriffe und Rechtsverletzungen gebeten, welche die Schweiz gegen die Aktionäre plane. Nach dieser Bittschrift handele es sich bei der Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen um eine Gesetzesmacherei, die lediglich einen billigeren Erwerb der Bahnen bezwecke. Schliesslich verlangt die Eingabe geeignete diplomatische Schritte im Interesse der deutschen Aktionäre der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen.

— Die Liquidation über das Vermögen der **Brienz-Rothhornbahngesellschaft** ist laut Publikation des schweizer Bundesgerichts vom 7. April abgeschlossen. Die in die 7. Klasse aufgenommenen Forderungen (mit Inbegriff der Obligationäre) kommen gänzlich zu Verlust.

— Bekanntlich forderte der schweizer Bundesrath die Regierung von St. Gallen auf, ihm die Projekte für eine **Rickenbahn** einzureichen. Nun hat der Gemeinderath der Stadt St. Gallen seinerseits dem Regierungsrath ein Schreiben unterbreitet, worin er den Standpunkt präcisirt, den die Stadt St. Gallen dem Rickenbahnprojekt gegenüber einnimmt. Der Gemeinderath ersucht den Regierungsrath, anlässlich der Unterhandlungen mit dem Bundesrathe darauf zu dringen, dass die Rickenbahn nicht als Lokalbahn mit ungünstigen Steigungsverhältnissen gebaut, sondern von vornherein als Theilstück einer durchgehenden Linie mit allen an eine solche zu stellenden Anforderungen erstellt werde. Gleichzeitig wünscht die Behörde, es möge der Kanton die Erstellung der ganzen Durchgangslinie Romanshorn-St. Gallen-Wattwil-Rapperswil-Zug anstreben. In seiner sehr einlässlichen Begründung hebt der Gemeinderath u. a. hervor, dass es für den Kanton St. Gallen mit seiner ungünstigen regionalen Gestaltung ein politisches Gebot ersten Ranges sei, eine enge Verbindung seiner weit auseinandergelegenen Bezirke herzustellen, und dass die Linie Romanshorn-St. Gallen-Watwil dem Kanton den Vortheil bringe, bisher von der Eisenbahn unberührte Gegenden dem Eisenbahnverkehr zu erschliessen. Mit den kantonalen decken sich die eidgenössischen Interessen. Der Bau einer direkten Eisenbahnlinie aus dem Gebiet der Kantone St. Gallen, Appenzell und Glarus nach dem Gotthard hin ist geeignet, die Bestrebungen für eine Splügenbahn in den Hintergrund treten zu lassen. Dadurch käme man einem schweizerischen Interesse entgegen, da es der Eidgenossenschaft nicht gleichgültig sein kann, ob die Konkurrenzfähigkeit der ihr gehörenden Gotthardbahn durch Erstellung eines dritten schweizerischen Alpenüberganges geschwächt wird. Die neue Bahnlinie würde die Entfernung St. Gallen-Zug von 129 auf 90 km und die Entfernung Rorschach-Zug von 140 auf 105 km vermindern und wäre somit geeignet, den bayerischen Verkehr mehr als bisher dem Gotthard zuzuführen; sogar der württembergische Handelsplatz Ulm käme in den Bereich der neuen Transitlinie zu liegen, wie voraussichtlith auch das Vorarlberg in die Gotthardsphäre einbezogen würde. Endlich fiele noch die hervorragende militärische Bedeutung der genannten Linie in betracht, die als Schlussstück der inneren Ost- und Westlinie von bedeutendem strategischen Werth wäre.

— Mit Botschaft vom 12. April empfiehlt der schweizer Bundesrath die Annahme eines Konzessionsgesuches für eine **elektrische Eisenbahn von Meiringen über den Susten nach Wassen.** Die Trasse der 42,4 km langen, meterspurigen Adhäsionsbahn soll in der Brünigbahnstation Meiringen beginnen, kurz nach Verlassen derselben die Aare und vor dem Ort Innertkirchen-Hof die Grimselstrasse überschreiten, unmittelbar darauf zum zweiten Male die Aare passiren und bei Kilometer 27 die Passhöhe überwinden, um über die Gufernalp zur Haltestelle Färnigen und weiter zur Kapelle zu gelangen. Sodann soll die Bahn auf das rechte Ufer der Maienreuss übersetzen und ihren Endpunkt an der Gotthardbahn zwischen der Station Wassen und der Strasse finden. Die Höchststeigung wird 10 %, der kleinste Krümmungshalbmesser 60 m betragen. Jeder zur Ver-

hinderung des Gleitens der Räder mit einer Zangenbremse versehene Wagen soll durch einen besonderen Motor angetrieben werden. Die projektirte Linie hat den Zweck, die Gotthardbahn mit dem Berner Oberland auf kürzestem Wege zu verbinden und die romantischen Schluchten des Maien- und Gadmenthales sowie die Gletscherfelder auf dem Susten dem Fremdenverkehr leicht zugänglich zu machen. Die Kosten werden auf 6 953 600 Francs veranschlagt.

— Von Interesse ist eine Entschliessung des **italienischen Ministeriums**, wonach auf Grund der Eisenbahn- und Seeschifffahrtsverträge die **Frachtsätze für Nahrungsmittel** um 50 % herabzusetzen sind. Bekanntlich hat das Ministerium eine Herabsetzung der Zölle auf Nahrungsmittel abgelehnt. Mit der neuen Verfügung entspricht es nunmehr den Erwägungen, welche zu den Anträgen auf Herabsetzung der Nahrungsmittelzölle geführt haben, und voraussichtlich werden auch die Wirkungen die gewünschten sein.

— Nach einer Mittheilung des „Hamb. Corresp." eröffnete **das Syndikat der französischen Eisenbahnarbeiter** am 28. April in Paris seinen jährlichen Kongress, der bis zum 1. Mai dauern sollte. Hierzu waren 83 Delegirte, die 88 Vereine des Departements vertreten, erschienen. Unter den auf die Tagesordnung gestellten Fragen sind einige von Interesse. So diejenige, die die Gründung einer besonderen Kasse betrifft, aus der französische Eisenbahnaktien angekauft werden sollen, um den Mitgliedern des Syndikats den Zutritt zu den Versammlungen der Aktionäre und die Erörterung von Vereinsfragen bei denselben zu ermöglichen. Auch die Nützlichkeit des allgemeinen Ausstandes soll, wahrscheinlich unter Ausschluss der Oeffentlichkeit, besprochen werden. Als ein Zeichen der Zeit und eine Wirkung des Zolaprozesses ist ein von der Sektion Algier gestellter Antrag zu betrachten, wonach alle Israeliten, die den Eisenbahnarbeitervereinen angehören, zum Austritt veranlasst werden sollen. In Zukunft soll kein Jude mehr die Mitgliedschaft erwerben können.

Der Kongress beschloss u. a. in der Sitzung vom 30. April den allgemeinen Ausstand und zwar mit 53 gegen 13 Stimmen.

— **Erste öffentliche normale Eisenbahn mit elektrischem Betrieb in Frankreich.** Die Compagnie de Paris-Lyon-Mediterrannée hat die Bewilligung zum Bau und Betrieb der projektirten Eisenbahn Favet-Chamounia mit elektrischem Betrieb erhalten. Es ist dies im Bereich Frankreichs die erste öffentliche Eisenbahn, die auf einer Länge von 20 km ausschliesslich für Elektrizität als Betriebsmotor eingerichtet sein wird, und zwar nach einem bisher neuen Stromleitungssystem. Die Hauptkriterien desselben sind: 1. Die Zuführung des elektrischen Stroms erfolgt durch Einlegen einer an der Aussenseite des einen Gleisstrangs nächst diesem eingelegten dritten Schiene, welche die Drahtleitung ersetzt; 2. jeder einzelne Wagen ist mit einem selbständigen Motor (Automoteur) ausgerüstet, dem der Strom durch Vermittelung einer an der Leitungsschiene reibenden Drahtbürste zugeführt wird. Die Stromerzeugung erfolgt in beiden Endstationen, und zwar insofern mittelbar durch Wasserkraft, als das zum Betrieb nöthige Wasser der Arve entnommen wird, von welcher aus es sich in Turbinentrichter ergiesst, deren jeder einen Effekt von 2000 PS erzeugt, so dass durch eine verhältnissmässig nur geringe Wassermenge ein Gesammtausmaass von 4000 PS den Stromerzeugungscentralen zur Verfügung gestellt wird. Obzwar die Maximalsteigung der Trasse an mehreren Stellen 10 % beträgt, entfällt doch die Nothwendigkeit der Einlage einer Zahnschiene, ohne dass die Betriebssicherheit gefährdet werden würde. Der Bau dieser Linie soll schon im laufenden Frühjahr begonnen werden.

„Oe. E.-Ztg."

— **Gesuch um Herabsetzung der Gusseisenzölle und der Erzreichthum des Urals.** Die St. Petersburger Zeitungen wissen zu melden, dass die Verwaltungen von 28 metallurgischen, Maschinenbau-, Wagen-, Lokomotivenbau- und anderen Fabriken des nördlichen Industriebezirkes Russlands beim Finanzminister darum nachgesucht haben, dass die im Jahre 1891 eingeführten Zölle auf rohes Gusseisen noch in diesem Jahre, und wenn auch nur um 10 Kop. Gold ermässigt würden, sodass der Zoll 20 Kop. Gold für das Pud betragen würde. Das Gesuch ist damit begründet, dass die Hauptfabriken des nördlichen Industriebezirkes zu der Zeit entstanden sind, wo der Preis für ausländisches Gusseisen infolge des niedrigen Zolles noch kein hoher war. Als dann im Jahre 1891 die hohen Zölle eingeführt wurden, vergrösserten sich die Produktionskosten natürlich um ein Bedeutendes, was jedoch auf die Thätigkeit keinen Einfluss hatte, weil auch die Zölle auf Eisen und Gusseisenwaaren entsprechend erhöht wurden. Im Jahre 1894 jedoch wurde laut dem Handelsvertrag mit Deutschland der Zoll auf Eisen und Gusseisenwaaren um etwa 20 % herabgesetzt, während der Zoll auf unbearbeitetes Gusseisen unverändert blieb. Nun begann für die Fabriken des nördlichen Industriebezirkes eine sehr schwere Zeit und die Industriellen waren gezwungen, ihre Erzeugnisse fast ohne Gewinn zu verkaufen. Eine Konkurrenz mit dem ausländischen Eisen wurde unmöglich, da der Selbstkostenpreis des Eisens sich für die metallurgischen Fabriken des Nordens um 20 Kop. höher stellte als der Marktpreis für ausländisches Eisen. Den Fabriken des Nordens droht die Gefahr, denen des südlichen Industriebezirkes und des Zarthums Polen weichen zu müssen, welche unter ganz anderen Bedindungen arbeiten und natürlich darum nachsuchen, dass die bestehenden Zölle noch für weitere zehn Jahre beibehalten würden. Wie wichtig die Genehmigung für den nördlichen Industriebezirk ist, geht schon daraus hervor, dass in den 28 Fabriken 32 000 Arbeiter beschäftigt sind und dass der jährliche Umsatz dieser Fabriken 59 506 000 R. beträgt.

Neben diesem Nothschrei der Industrie des nördlichen Bezirkes über die Vertheuerung des erforderlichen Gusseisens liest und erfährt man aus amtlichen Mittheilungen, dass der Ural reiche Schätze an dem werthvollen und z. Zt. mit einem hohen Schutzzoll vor der ausländischen Konkurrenz geschützten Metalle birgt.

Der nördliche Ural bietet der Eisenindustrie allerdings auch Erze in verhältnissmässig reichem Maasse, aber der Prozentgehalt an reinem Eisen ist nicht sehr gross und die Betriebskosten hoch, aber auch schon hier gibt es ein Erzlager, das ein Erz mit 60—65 % Eisengehalt liefert, das nicht mehr als 2 Kop. pro Pud kostet. Dieses Lager ist leider so belegen, dass der Betrieb desselben, so lange keine Eisenbahnlinie dorthin führt, nicht in grossem Maassstabe stattfinden kann. Ferner ist in diesem Theile des Urals noch der Bogosslowsche Bergbezirk gelegen, der Fundorte, die ein Erz von 50 bis 60 % Eisengehalt liefern, in Betrieb hat, welches mit Zustellung nach der betreffenden Fabrik etwa 5 Kop. kostet.

Für die Eisenindustrie ungleich wichtiger ist jedoch der mittlere und südliche Theil des uralischen Bergrückens. Im mittleren Ural liegen die Fabriken gedrängter zusammen und können somit die daselbst befindlichen beiden mächtigen Erzlager in ergiebiger Weise ausnutzen. Der Erzkonsum im mittleren Ural stellt sich auf etwa 26 000 000 Pud jährlich, wovon 12 000 000 Pud von der Wyssokaja Gora (zu deutsch: hoher Berg) und bis 4 000 000 Pud von der Gora Blagodati (zu deutsch: gottgesegneter Berg) geliefert werden. Die Ausnutzung kleinerer Erzlager im mittleren Ural ist wenig vortheilhaft und vor der Hand auch zwecklos, da die vorhandenen kolossalen Lager sich weit bequemer betreiben lassen. Die Berge Wyssokaja und Blagodat liefern 60—66 % Magneteisen mit einem sehr geringen Gehalt schädlicher Bestandtheile; dieses Eisen stellt sich im Bergwerk auf 3,5—4 Kop. für das Pud. Die Vorräthe dieser beiden Fundorte sind so bedeutend, dass sie allein imstande wären, den Bedarf der Fabriken des mittleren Ural während einer Reihe von Jahrzehnten zu decken. Im Jahre 1894 sind die Erzvorräthe des Berges Blagodat auf 313 000 000 Pud geschätzt. Hinsichtlich der Sicherstellung des Bedarfs durch eigene Bergwerke können die Fabriken des mittleren Ural in zwei Gruppen getheilt werden: die einen haben einen bedeutenden Ueberfluss an Erzen, so dass sie dieselben auch noch im Rohzustande weiterverkaufen, während die anderen nicht genügend mit Erzen versorgt und gezwungen sind, einen Theil ihres Bedarfs zu kaufen, was auch theilweise darauf zurückzuführen ist, dass sich das Erz der eigenen Bergwerke für die Fabriken oft theurer stellt als fremdes. In Anbetracht dieser Umstände hat sich die Gewinnung und der Verkauf von Erz im mittleren Ural zu einem von der Fabrikation unabhängigen Industriezweige entwickelt. Der Südural endlich weist einen bedeutend grösseren Erzreichthum auf, als der nördliche und mittlere Ural, wobei sich die Hauptaufmerksamkeit der Industriellen hier namentlich auf zwei bedeutende Lager konzentrirt: auf das Bakalsche Lager und auf die Magnitnaja Gora. Die Balkalschen Erze sind von einer ganz hervorragenden Güte und werden nicht nur für die besten Erze Russlands gehalten, sondern stehen auch den besten schwedischen und ungarischen Mustern in keiner Beziehung nach. Die Grösse der Vorräthe ist hier zwar noch nicht definitiv festgestellt, doch schätzen die Ssimschen Fabriken ihren Vorrath in den Grenzen der erforschten Parzellen auf 1 000 000 000 Pud, während der Slatouster Kronsbezirk seinen Vorrath durch eine im Jahre 1897 ausgeführte genaue Enquete mit etwa 400 000 000 Pud feststellte. Die Erzvorräthe der Magnitnaja Gora sind noch grösser, doch werden dieselben nur in einem sehr geringen Grade ausgenutzt, und zwar durch die Belorezker Fabriken, welche nicht mehr als 3 000 000 Pud jährlich verbrauchen. Das Erz der Magnitnaja Gora steht dem Balkalschen Erz qualitativ ein wenig nach, da letzteres bei ziemlich bedeutendem Mangangehalt fast gar keine schädlichen Beimischungen enthält; was dagegen den Eisengehalt (64—65 %) anlangt, so steht das Erz der Magnitnaja Gora höher. Die Ausnutzung

dieser beiden Erzlager ist sehr bequem und stellt sich bei der Billigkeit der Arbeitskraft auf 1,75—2 Kop. für das Pud.

Wenn man derartige amtliche Angaben liest, so fragt man sich unwillkürlich, warum bezieht die Industrie des nördlichen Industriebezirkes Russlands nicht von hier ihren Bedarf? Die Antwort wird voraussichtlich zutreffend ausfallen, wenn man auf die zur Zeit zum Theil noch ganz fehlenden, zum Theil noch sehr ungenügenden Schienenverbindungen hinweist, die eine Verwerthung des gewonnenen Eisens auf grössere Entfernung verbieten. Aber es ist auch ein weiteres Moment, das in Rechnung gezogen werden muss, nämlich der Mangel einer gut verwendbaren Kohle. Es ist daher in letzter Zeit mehrfach das Ziel von Eisenbahnprojekten gewesen, einen Theil der Kohlenschätze des Donezgebietes zu Gunsten der Eisenindustrie des Urals mobil zu machen. Gelingt das, dann wird die Eisenindustrie an jenen reichen Fundstätten gewiss erstarken und wohl auch weitere Verbrauchsgebiete mit seinen Erzeugnissen versorgen können.

Bis dahin wird aber der nothleidenden Industrie des nördlichen Russlands wohl durch Gewährung der Bitte um Herabsetzung des Einfuhrzolles zu Hilfe gekommen werden, wodurch sich für Westeuropa ein Absatzgebiet wieder erschliessen würde, das in den letzten Jahren seine frühere Abnahmefähigkeit eingebüsst hatte.

— Die „Alld. Bl." schreiben: Ganz in der Stille hat die deutsche Politik in der Türkei neuerdings einen Erfolg errungen. Vor einigen Tagen wurde offiziell gemeldet, dass Dr. Zander, Präsident der **anatolischen Eisenbahnen**, die bekanntlich in deutschen Händen sind, den Grosskordon des Osmaniehordens erhalten habe. Daran wäre nun nichts besonderes, denn Ordensverleihungen sind hier nicht gerade selten. In diesem Falle ist die Sache aber anders, denn sie ist nicht ganz ohne politische Bedeutung. In Haidar Pascha, wo die anatolischen Bahnen beginnen, mangelt es an Kais und sonstigen Hafenanlagen, und seit Jahren schon ist die Direktion bittstellig, dass Kais gebaut werden. Da sie die Türken nicht bauen wollten, bewarb sich die Gesellschaft um eine Konzession, um sie selbst zu bauen. Diese erhielt sie auch. Nun besteht aber in Konstantinopel eine französische Kaigesellschaft, welche dagegen Einspruch erhob, indem sie geltend machte, dass sie kraft ihrer Konzession das alleinige Recht zur Errichtung von Kais an den Hafenstädten am Bosporus habe. Es ist selbstverständlich, dass die französischen Diplomaten die Ansprüche ihrer Gesellschaft unterstützten, wovon sie natürlich jetzt abstehen werden, denn die Auszeichnung Dr. Zander's wird ein Wink für sie sein, sich nicht weiter zu bemühen. Die deutsche Gesellschaft hat also Recht behalten. Vor einiger Zeit wurde einer Berliner Zeitung aus Konstantinopel gemeldet, dass der deutsche Einfluss insofern eine Niederlage erlitten habe, als der Sultan angeordnet habe, keine Konzession für Eisenbahnbauten an Europäer mehr zu gewähren. Es handelte sich nämlich um die Fortsetzung der anatolischen Bahnen, um welche sich Engländer und Deutsche bewarben. Die Deutschen, als die Begründer der anatolischen Bahnen, hätten ja das erste Anrecht darauf gehabt, englischem Einflusse aber sei es zuzuschreiben, dass überhaupt keine Konzession mehr vergeben werden soll. Wir lassen es dahin gestellt, ob diese Nachricht überhaupt wahr ist; sie ist aber von keiner Bedeutung, denn der Sultan ist absoluter Herrscher und kann jederzeit thun, was ihm beliebt, und die Ordensverleihung an Dr. Zander besagt, dass der Einfluss der von ihm geleiteten Gesellschaft nicht gesunken ist.

— Gegenwärtig werden nach halbamtlichen Berichten in der Regentschaft **Tunis** folgende **Eisenbahnen** betrieben: 1. die Linie der französischen Gesellschaft (Bona Guelma) von Tunis nach Gardiman (196 km) an der algerischen Grenze mit Abzweigungen von Ponte Trajan nach Béja (13 km) und von Djedeïda nach Bizerta (73 km); 2. die Linie von Tunis über Hammam Lif (bis dort normalspurig), dann schmalspurig nach Susa, mit Abzweigungen nach Nabeul und Menzelbou-Zalfa (152 km); 3. die Linie von Tunis nach Goletta mit Abzweigung nach La Marsa (normalspurig), der italienischen Gesellschaft Florio-Rubattino gehörig (25 km); 4. die Linie von Tunis nach Zaghuan; 5. die Linie von Susa nach Kairuan; 6. die Linie von Susa nach Moknine. Letztere drei Linien schmalspurig (1 m). — Im Ausbau befindet sich die ungefähr 250 km lange Strecke von Sfax nach Gafsa mit der Abzweigung von Gafsa nach Seldja.

— Nach dem letzten Bericht des britischen Konsuls in Suakin empfiehlt es sich nicht, eine **Eisenbahn von Suakin nach Berber** anzulegen. Selbst wenn der Handel nach dem Nil wieder wie einst in Blüthe komme, werde sich die Bahn doch nicht rentiren und kaum ein Viertel der Kosten einbringen.

— Der aus **Deutsch-Südwestafrika** zurückgekehrte Lieutenant Dr. Hartmann theilte mit, dass der dortige **Eisenbahnbau** wegen Arbeitermangels fast ganz still steht. Seit dem November v. J., wo die Fertigstellung bis Nonidas gefeiert wurde, sollen die Arbeiten nahezu keine Fortschritte gemacht haben.

— **Jamaikas Eisenbahnen.** Die auf der Insel Jamaika in Westindien befindlichen Eisenbahnen sind in den Besitz der Manhatta Trust Co. in Newyork übergegangen. Diese Uebertragung soll unter den Bewohnern der Insel grosse Genugthuung hervorgerufen haben, weil die britische Bahnverwaltung Anlass zu strenger Kritik gegeben hat. Ein Beamter der Manhattan Trust Co., der über diese Angelegenheit befragt wurde, sprach sich dahin aus, dass die Uebertragung der Bahn nur der vorbereitende Schritt zu der absoluten Besitzergreifung derselben durch amerikanisches Kapital sei.

— Im Pariser „Figaro" veröffentlicht der spanische Herzog Santo Mauro einen Aufsatz gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, worin er u. a. darauf hinweist, dass die **Insel Kuba** 3 500 km **Eisenbahnen** besitze, deren Werth mit 530 D. für den Kopf berechnet werde, während das Gebiet der Vereinigten Staaten verhältnissmässig ärmer an Schienenwegen sei und nur einen Werth von 407 D. auf den Einwohner ausmache. Mithin sei die spanische Misswirthschaft in Kuba nicht so gross wie die Nordamerikaner behaupten. Von den kubanischen Eisenbahnen gehören die beiden bedeutendsten, die „United Railways of Havana" und die „Western Railway of Havana", britischen Gesellschaften, die sie auch betreiben. Die Bruttoeinnahme der „United Railways" belief sich im letzten Jahre auf 327 435 £ und die Betriebsausgaben stellten sich auf 177 214 £. Der letzteren Gesellschaft gehören auch die grossen Dampffähren, welche zwischen Havana und Regia fahren. Die Gesellschaft besitzt in Havana werthvolle Lagerhäuser, die im letzten Jahre eine Einnahme von 8 580 £ abwarfen. Nach den letzten in London von Havana eingetroffenen Nachrichten war der Verkehr der Fähren noch nicht eingestellt worden. Infolge des Aufstandes hat die Western Railwaygesellschaft im letzten Oktober keine Dividende zahlen können.

— Zum **Tarifkrieg der kanadischen Pacificbahn** wird aus Newyork vom 25. April gemeldet, dass man annimmt, es würden alle Eisenbahnen, die der Joint Traffic Association angehören, bei der Konferenz des Board of Control, in welcher der Tarifkrieg besprochen werden soll, vertreten sein. Wie verlautet, will die kanadische Pacificbahn sich bemühen, eine friedliche Lösung der Schwierigkeiten herbeizuführen, und ist bereit, in Uebereinstimmung mit den Wünschen ihrer ausländischen Aktionäre zu diesem Zwecke Konzessionen zu machen.

— Die neuesten, kürzlich zur Ausgabe gelangten **statistischen Ausweise über die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten Nordamerikas** theilen mit, dass sich das gesammte Personal in Diensten der Eisenbahnen auf etwas mehr als 800 000 Mann beläuft. Davon sind 100 000 Stationsbeamte, 40 000 Heizer, 35 000 Lokomotivführer, 25 000 Zugführer, 65 000 Schaffner, 130 000 in den Reparaturwerkstätten und anderweitig beschäftigte Maschinisten, 20 000 Telegraphenbeamte, 45 000 Weichensteller und Bahnwärter und 175 000 Streckenbeamte. Der Rest entfällt auf die Verwaltung der Bahnen. Unter Einschluss der Familienangehörigen, die von dem Verdienste der Bahnangestellten leben, kann man, niedrig gerechnet, annehmen, dass etwa der zwanzigste Theil der Bevölkerung der Vereinigten Staaten seinen Unterhalt von den Eisenbahnen bezieht.

Die grosse Rolle, die der Eisenbahnverkehr im Geschäftsleben des Landes spielt, erhellt auch aus den Summen, die die Bahnen jährlich an Betriebskosten, Zinsen und anderen Ausgaben zahlen. Die Summe der Löhne aller Angestellten beläuft sich auf täglich rund 2 000 000 D. An Zinsen und Bonds werden im Jahre 250 000 000 D. entrichtet und an Dividenden 80 000 000 bis 100 000 000 D. Die Erneuerung und Erhaltung des Bahnkörpers und des rollenden Materials kostet jährlich 125 000 000 D. und für Anzeigen aller Art wurden im vorigen Jahre von den amerikanischen Bahnen nicht weniger als 12 000 000 D. ausgegeben. Dazu kommen dann noch jährlich 10 000 000 D., die die Bahnen an ihre Rechtsanwälte zu zahlen haben, und durchschnittliche 5 000 000 D., womit die Bahnen zur Befriedigung von Schadenersatzansprüchen durch Vergleich oder richterliche Urtheile jährlich belastet werden. Alles in allem dürften sich also die Jahresausgaben der Bahnen in den Vereinigten Staaten auf 1 200 000 000 D. belaufen.

Die Höhe der angegebenen runden Ziffern verändert sich natürlich je nach den Verhältnissen. So sind bei den schlechten Zeiten der Jahre 1894 und 1895 von den Bahnen sicherlich keine 350 000 000 D. an Kapitalszinsen und keine 125 000 000 D. zur Erneuerung des Betriebsmaterials verausgabt worden. Immerhin aber haben die Zahlen den Werth von Durchschnittsziffern, aus denen man die hohe Bedeutung der Eisenbahnen

für das allgemeine Geschäft und für das persönliche Wohlbefinden von Millionen von Einwohnern der Vereinigten Staaten ersehen kann.

— In der Budgetkommission des deutschen Reichstages stellte am 29. April der Abg. Eugen Richter die Frage, ob in **Kiautschou Eisenbahnen und Bergwerke** auf Rechnung des Reiches oder durch Privatunternehmer erbaut werden würden. Darauf erwiderte der Staatssekretär von Bülow: „Was die wirthschaftliche Erschliessung von Schantung angeht, so sind sowohl von Syndikaten als von einzelnen Unternehmern Anträge an uns herangetreten wegen Anlage von Eisenbahnen, Ausbeutung von Bergwerken und ähnlicher industriellen Unternehmungen. Eine endgültige Stellung haben wir zu diesen Anträgen noch nicht eingenommen. Wir werden zunächst die ernsthaften Offerenten Einsicht in die wirthschaftlichen Bestimmungen des erst gestern hier eingetroffenen Vertrages nehmen lassen und demnächst konkrete Vorschläge derselben abwarten. Was die Frage der Heranziehung der Unternehmer zu den Kosten der Einrichtung und Unterhaltung der Anlagen in Kiautschou angeht, so ist dieselbe Gegenstand sorgsamer Erwägung unter den betheiligten Ressorts. Wir werden selbstverständlich dafür sorgen, dass die Lasten möglichst von denjenigen getragen werden, welche aus der Eröffnung von Schantung in erster Linie Vortheile ziehen. Die Frage, ob ein oder mehrere Syndikate, lässt sich nicht beantworten, so lange nicht präzise Angebote vorliegen, wir werden die Entscheidung seiner Zeit lediglich vom Standpunkte des allgemeinen Nutzens treffen."

— Nach einer Meldung der „Times" aus Tokio hat Japan die neue **Bahn Söul-Tschemulpo** erworben. Eine hierauf bezügliche Bill wird in der nächsten Session dem Landtag vorgelegt werden. — Wenn Russland die Bahn von der koreanischen Hauptstadt zu deren Hafen den Japanern ohne Widerspruch überlässt, so zeigt das, dass Russland sich mit der Aufgabe von Korea thatsächlich abgefunden hat und spricht wohl dafür, dass eine Verständigung zwischen den beiden Staaten, wie sie in den letzten Wochen wiederholt gerüchtweise gemeldet wurde, wirklich vorliegt.

Allgemeines.

— Gleichzeitig mit dem Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges ist eine scharfe **Steigerung der Frachtraten zur See** ausgebrochen, zunächst im Verkehr mit Ostasien, aber alsbald auch auf allen übrigen Hauptfrachtmärkten. Freilich hat die Spekulation einen grossen Antheil daran, da sie zahlreiche verfügbare Dampfer aufnahm, höhere Frachtsätze bot und dann den Verladern höhere Forderungen stellte. Die Frachten zwischen Deutschland und Ostasien betragen gegenwärtig über 21 ℳ für die Tonne. Weitere Frachterhöhungen hängen von dem Verlauf des Krieges ab.

Die Eisenbahnen in Palästina.

In einem Schreiben aus Jerusalem an den „Berl. Act." macht Georg Schweitzer folgende interessante Mittheilungen über die Eisenbahnen Palästinas:

Wer in früheren Jahren im heiligen Lande gereist ist und die alte Pilgerstrasse entweder im Wagen oder auf einem Reitthier zurückgelegt hat, auf den macht das Getriebe der Eisenbahn, die jetzt den Hafen mit der „Wohnung des Friedens" verbindet, einen eigenthümlichen Eindruck. Das Fauchen der Lokomotive und das Kreischen der Räder auf den Schienen will so gar nicht zu der Romantik und Poesie stimmen, die sich dem Reisenden früher zwischen den Oelbaum- und Orangenpflanzungen und beim Anblick der bläulichen Berge des alten Juda, namentlich wenn die Abendsonne sie mit goldenem Schein überzog, boten.

Dafür ist jetzt das Reisen allerdings etwas bequemer und vor allem weniger zeitraubend als früher geworden. In drei und einer halben Stunde erreicht man heute von Jaffa aus Jerusalem. Eine französische Gesellschaft hat den eingleisigen Schienenstrang zwischen beiden Städten gebaut und mit rollendem Material ausgestattet, das aus der Maasse der berüchtigten Panamagesellschaft erworben ist. Das dürfte schon zur Genüge seine Güte kennzeichnen. Die Wagen sind thatsächlich recht mässig und von den Lokomotiven muss schon jetzt ein Theil als unbrauchbar ausrangirt werden. Dass das Reisen unter solchen Umständen nicht gerade das denkbar angenehmste sein kann, liegt auf der Hand. Es mag sein, dass ich es ganz besonders schlecht getroffen hatte; die Wagen waren wahrscheinlich, weil die heilige Woche mit ihren vielen hohen Festen eine besondere Anziehungskraft auf den Fremdenzuzug geübt hatte, bis zum letzten Platz besetzt. Natürlich war die Gesellschaft, die sich da zusammenfand, durchaus international, freilich das englische Element überwog auch hier; neben einer ganzen Reihe von Britten machten sich namentlich auch mehrere Amerikaner recht breit. Sie waren alle mit Reisegepäck überladen und hatten dieses offenbar dem heimischen Zugpersonal nicht allein anvertrauen wollen und daher mit in den Wagen gebracht, so dass dieser kaum noch die Möglichkeit der Passage gewährte. Uebrigens wussten die Engländer aus der Situation das Beste zu machen; die Lokomotive musste der mitgebrachten Theemaschine das nöthige Wasser liefern: für den Five o'clock tea fehlte in der That nichts.

Nachdem zunächst die Ebene an der Küste durchquert war, stieg die Bahn hinter Ramle ziemlich stark ins judäische Gebirge hinauf. Die Kurven, die das Gleis macht, sind unendlich stark, man hört fortgesetzt ein lautes Kreischen der Räder auf den Schienen, das eine sehr beachtenswerthe Abnutzung des Materials anzeigen dürfte. Uebrigens folgt der Schienenweg keineswegs der alten Strasse. Der Verkehr zwischen den einzelnen Stationen, deren die Bahn im ganzen sieben zählt, scheint verhältnissmässig lebhaft zu sein; man sieht die Eingeborenen sich der Vortheile der schnelleren Beförderung rasch theilhaftig machen. Allerdings verkehrt täglich in der Regel, d. h. fahrplanmässig, in jeder Richtung nur ein Zug. Aber an hohen Festtagen oder zur Zeit der Märkte werden auch Extrazüge nöthig, um den gesteigerten Anforderungen derer, die auf Beförderung warten, gerecht zu werden. Die Züge setzen sich übrigens auch in Palästina aus Wagen zweier Klassen zusammen, von denen die Eingeborenen meistens die zweite benutzen. Für hohe Gäste, Prinzen oder Fürstlichkeiten, steht ausserdem noch ein eleganter Salonwagen zur Verfügung.

Nach ziemlich unruhiger und unbequemer Fahrt waren wir endlich am Ziel. Jerusalem war erreicht. Aber wir wurden schnell gewahr, dass die Endstation von der Stadt noch ziemlich weit entfernt ist. Damit ist ein um so grösserer Fehler begangen worden, als gerade der Weg zur Stadt recht schwierig ist. Die Entschuldigung, es seien keine Baugelder mehr vorhanden gewesen, ist für den Reisenden schliesslich doch ein recht schwacher Trost.

Die Bahn ist überhaupt viel zu theuer gebaut worden, oder richtiger ausgedrückt: es haben zu viele Leute daran verdienen wollen. Dabei ist der Bau vielfach recht schlecht ausgeführt, an mehreren Stellen ist zu verschiedenen Malen schon eine Erneuerung des Unterbaues nöthig gewesen. Dass unter solchen Umständen bisher keine Dividende hat gezahlt werden können, liegt auf der Hand; doch hofft der Direktor der Gesellschaft, ein Franzose, der der Verwaltung mit seinem Stabe französischer Beamten die grösste Aufmerksamkeit schenkt, dieses Jahr ein besseres Resultat erzielen zu können. Der Verkehr ist schon bisher recht rege gewesen und die Verwaltung hofft auf eine weitere Steigerung in den Herbstmonaten. Man wird das Ergebniss abzuwarten haben.

Ob aber ein Weiterbau der Eisenbahn nach Bethlehem, von dem man schon spricht, sich rentiren würde, scheint mir doch sehr zweifelhaft. Dagegen verspricht man sich hier viel von einer Eisenbahn, die Jerusalem mit Pord Said verbinden soll. Port Said ist heute ein gewaltiger Knotenpunkt des internationalen Verkehrs. Sollte es gelingen, von hier aus eine bequeme Verbindung mit dem gelobten Lande herzustellen, so dürfte sich der Strom des Fremdenverkehrs wohl in noch höherem Maasse als bisher nach den heiligen Stätten lenken, die der Ausgangspunkt unserer heutigen Kultur sind und deshalb auf alle Welt eine so grosse Anziehungskraft üben; wie weit aber ein regelmässiger Lokolverkehr, ohne den sich eine Bahn schwerlich rentiren kann, auf der Strecke Port Said-Jerusalem zu etabliren wäre, entzieht sich meiner Beurtheilung. Falschschlüsse sind hier nur zu leicht. Es braucht nur an die englische Gesellschaft erinnert zu werden, die das Privileg einer Bahn nach dem Hauran besitzt, jener wunderbaren Berglandschaft südlich von Damaskus, in der die Araber theils in weiten Höhlenwohnungen hausen, theils sich schöner Steinhäueer, die aus glatt gehauenen Steinbalken ohne jedes Holz gefügt sind, erfreuen. 10 km hat sie vom Hafenort Haifa ausbauen können, dann sind ihre Mittel zu Ende gewesen; jetzt benutzen die Eingeborenen die Schwellen zum Häuserbau. Ende August dieses Jahres läuft die Konzession ab, ob sie erneuert wird, scheint zweifelhaft; nicht einmal der sonst übliche Backschisch wird hier vielleicht alle Schwierigkeiten überwinden. Die türkische Regierung scheint wenig Neigung zu verspüren, ihren beiden Häfen Beirut und Jaffa in Haifa eine Konkurrenz entstehen zu lassen, die imstande wäre, in kurzer Zeit den gesammten Handel von Syrien und Palästina an sich zu ziehen und die kostspieligen Anlagen in den älteren Häfen brach zu legen. Bisher sind daher alle Pläne, Haifa einen besseren Hafen, für den alle natürlichen Vorbedingungen da sind, zu geben, gescheitert. Dass es bald anders werden sollte, wird man kaum erwarten dürfen.

Statistik der Güterbewegung auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1897.

Die russische amtliche Statistik, die bekanntlich im allgemeinen mit Recht wegen ihres reichen und gut geordneten Materials sich eines nicht geringen wissenschaftlichen Werthes rühmen darf, hat neben vielen, unleugbaren Vorzügen den grossen Mangel, dass sie fast ausnahmslos in ihren endgültigen Ergebnissen sehr spät erscheint. Dadurch wird für die Beurtheilung der Tagesereignisse der praktische Werth sehr beeinträchtigt, ja fast vernichtet.

Diesem augenfälligen Missstande treten die betreffenden Ministerien dadurch entgegen, dass sie vorläufig zusammengestellte Daten, die im grossen und ganzen sich ja wohl auch mit der Wirklichkeit decken, veröffentlichen. Einer solchen Publikation begegnen wir soeben im „Finanzboten“ (Nr. 10) über die Güterbewegung im Jahre 1897, der wir auszugsweise die folgenden, allgemein orientirenden Zahlen entnehmen:

Am 1. Januar 1898 waren insgesammt 40 508 Werst Eisenbahnen für den Verkehr eröffnet gegen 38 962 Werst am 1. Januar 1897. Davon waren 25 310 Werst Staatsbahnen, 12 826 Werst Privateisenbahnen und 2 362 Werst finländische Bahnen. Der Transport der wesentlichsten Waaren lässt sich durch folgende Ziffern veranschaulichen:

	Getreide (zu den Grenzpunkten)	Steinkohlen	Petroleum, Naphta und Naphtaprodukte	Salz
	in Tausenden Pud			
Januar	29 083	36 963	14 924	2 831
Februar	22 277	30 614	13 476	2 422
März	23 137	32 754	14 877	2 423
April	14 062	28 248	12 446	3 494
Mai	22 107	35 074	17 115	3 321
Juni	17 162	32 836	16 975	5 289
Juli	13 810	37 371	18 269	6 607
August	31 977	32 328	14 769	5 781
September	32 119	36 267	16 845	6 505
Oktober	31 205	38 920	19 057	6 069
November	29 888	40 166	16 163	3 855
Dezember	25 247	36 759	14 740	2 793
1897	292 074	418 300	189 656	51 390
1896	350 112	364 192	171 340	48 392

Im verflossenen Jahre haben sich nur die Getreidetransporte um 58 028 000 Pud oder 16,6 % verringert.

Die vergleichenden Angaben über die Beförderung von Getreidesendungen im Jahre 1897 und 1895 sind aus folgender Tabelle zu ersehen, der auch die auf den Wasserstrassen beförderten Mengen vergleichsweise nebenbeigestellt sind, weil Getreide der wichtigste Transportartikel ist und auch für deutsche Leser wenigstens bei dieser allgemeinen und kurzen Uebersicht das grösste Interesse für sich in Anspruch nimmt.

Es wurden befördert:

	mit den Eisenbahnen			auf den inländischen Wasserstrassen		
	alle Getreidearten überhaupt	davon		alle Getreidearten überhaupt	davon	
		Roggen	Weizen		Roggen	Weizen
	in Tausenden Pud					
Januar	29 083	3 152	9 106	—	—	—
Februar	22 277	2 355	6 655	200	40	76
März	23 137	1 852	6 595	2 395	546	1 121
April	14 062	1 370	5 096	8 998	2 091	3 363
Mai	22 107	2 219	7 333	13 030	3 298	4 446
Juni	17 162	1 972	5 100	16 303	3 230	3 886
Juli	13 810	1 355	3 270	23 116	6 289	5 012
August	31 977	2 870	12 330	24 646	5 092	6 903
September	32 119	2 168	13 982	17 095	2 761	4 904
Oktober	31 205	3 076	12 356	14 908	3 151	5 280
November	29 888	4 056	9 721	5 844	1 014	3 173
Dezember	25 247	4 019	6 770	1 264	255	455
1897	292 074	30 464	98 314	127 799	27 767	38 619
1896	350 112	41 526	109 468	124 589	31 099	38 455

Es ist also die auf den Eisenbahnen bewegte Menge Getreide namhaft zurückgegangen, während die Transportmenge auf den Wasserwegen im allgemeinen allerdings eine kleine Steigerung aufweist. Bei der Vertheilung nach den Grenzpunkten des russischen Reiches, denen das Getreide zugeführt worden ist, tritt die Thatsache auffallend entgegen, dass über die westliche Landesgrenze im Gegensatz zu allen anderen Grenzen im Jahre 1897 mehr ausgeführt worden ist. Es sind nämlich in Tausenden Pud befördert worden:

	1896	1897
zum schwarzen und asowschen Meere	175 412	121 056
„ baltischen Meere	118 621	111 381
zur westlichen Landesgrenze	55 560	58 976

Während die transportirten Getreidemengen nicht unwesentlich zurückgegangen sind, haben sich die Transportmengen der übrigen hier hervorgehobenen Güter gehoben.

Besonders stark ist das der Fall bei Steinkohlen, die ein Mehr von 14,8 % aufweisen und zwar entfällt der Löwenantheil auf den Versand aus dem Donezrevier. Es wurden nämlich versandt:

	1896	1897
	Tausende Pud	
aus dem polnischen Revier	179 087	190 696
„ „ Donezrevier	185 105	227 604

Es hat also im letzteren Revier eine Steigerung um 23 % stattgefunden. Ob das eine allgemeine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des russischen Eisenbahnnetzes bedeutet, oder ob diese erhöhten Transportmengen nur befördert werden konnten, weil der Getreideverkehr um annähernd dasselbe Quantum zurückgegangen ist, lässt sich z. Zt. noch nicht übersehen, aber man kann beinahe eine gewisse Wechselwirkung zwischen diesen beiden grossen Transportartikeln vermuthen, denn weder ist das Rollmaterial der Bahnen nennenswerth gewachsen, noch sind andere Möglichkeiten, welche die Gesammtleistung zu erhöhen vermochten, bekannt geworden.

Endlich sei noch kurz der Naphta und Naphtaprodukte erwähnt, die nicht nur als bedeutender Transportartikel der Erwähnung verdient, sondern auch weil die Naphta als Heizmaterial der Lokomotiven immer grössere Bedeutung gewinnt. Die wichtigsten Versandstationen fur Naphta und Naphtaprodukte sind gewesen:

	1896	1897
	Tausende Pud	
Baku	57 618	70 553
Nishny-Nowgorod	22 128	30 744
Ssaratow	18 882	21 215
Zarizyn	18 976	21 483
Grosny	5 784	17 069

Namentlich auffallend ist die Versandzahl bei Nishny-Nowgorod, zu deren Erklärung das ministerielle Organ anführt, dass ein Theil nicht nur dieser Steigerung, sondern des Eisenbahnverkehrs mit Naphta und Naphtaprodukten überhaupt darauf zurückzuführen ist, dass der Wasserstand der Wolga ein sehr ungünstiger gewesen ist. Infolge dieses niedrigen Wasserstandes haben die grossen Schiffskarawanen in Ssaratow und Nishny-Nowgorod einen Theil ihrer Ladung dem Eisenbahnverkehr abtreten müssen. Diese schlimmen Wasserverhältnisse der Wolga sind ein Gegenstand der grössten Besorgniss nicht nur der Bevölkerung, sondern auch der Regierung; denn bei der hervorragenden Bedeutung, die die Wolga als Verkehrsweg für Russland hat, ist es allerdings sehr bedenklich, dass ganz regelmässig wiederkehrend die Klagen über den traurigen Zustand dieses Wasserweges laut werden. Und zwar sind es keineswegs nur Klagen um eine Bequemlichkeit, die in Gefahr gerathen ist, verloren zu werden, sondern es handelt sich hier um eine Lebensfrage für den inneren russischen Verkehr, die Wolga, oder wie das Volk sagt: das Mütterchen Wolga, ist der wichtigste Verkehrsweg des gesammten Russland, von dessen Benutzbarkeit der Wohlstand und die Existenz von Millionen Menschen abhängt. Es ist die Frage der Versandung der Wolga daher eine sehr ernste.

Bücherschau.

— Angekündigt wird von Leipzig das Erscheinen einer Programmschrift von A. Schönherr unter dem Titel **„Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen“**. 36 Seiten mit einer graphischen Tafel, 1,20 *M.* Wir behalten uns vor, s. Z. auf die Schrift zurückzukommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Eröffnung der Station Rózsahegy-fonógyár für den Gesammtverkehr.) Mit 1. Mai l. J. werden wir in der nächst unserer Station Rózsahegy gelegenen Textilfabrik eine Station unter der Benennung Rózsahegy-fonógyár („Rózsahegy-Spinnerei") für den Gesammtverkehr — unter Ausschluss von Viehsendungen — eröffnen.

Vom Eröffnungstage ab finden die in den ungarischen, österreichisch-ungarischen und internationalen Verkehren für die Station Rózsahegy für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern bestehenden Frachtsätze und Tarifkilometer auch im Verkehr mit der neuen Station „Rózsahegy-fonógyár" unverändert Anwendung.

Budapest, am 16. April 1898. (1083)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Nachdruck wird nicht honorirt.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Haltestelle Alten, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 28. April 1898. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn. Die durch Nachtrag 4 in den Saarkohlentarif 9 einbezogene Station Ostheim der Reichseisenbahn wird am 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet und führt von diesem Zeitpunkt ab die Bezeichnung Ostheim-Beblenheim.

St. Johann-Saarbrücken, den 28. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion. (1085)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Juli cr. ab kann von und nach unserer Station Eving, welche bisher nur dem Kohlenverkehr der angeschlossenen Zechen diente, Frachtgut in Wagenladungen, jedoch nur für die Anschlusswerke und Zechen, abgefertigt werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Dortmund, den 29. April 1898. (1086)
Die Direktion.

3. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schliessung der Station Essen Hauptbahnhof für den Sprengstoffverkehr. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Essen Hauptbahnhof für den Verkehr mit Sprengstoffen geschlossen.

Essen, den 28. April 1898. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Ostdeutsch-ungarischer Verband. An der Centralmarkthalle in Budapest ist für die Abfertigung von Lebensmitteln aller Art eine besondere Verrechnungsstelle unter der Bezeichnung „Budapest-központi-vásarcsarnok" eingerichtet worden, für welche vom 1. Mai d. J. ab die im Verkehr mit der Station Budapest-Józsefváros bestehenden Eil- und Frachtgutsätze angewendet werden.

Breslau, den 30. April 1898. (1088)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin etc. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen der Neubaustrecke Lichtenberg/Friedrichsfelde-Werneuchen des Direktionsbezirks Berlin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 23. April 1898. (1089)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Militärbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 treten folgende Aenderungen des Gütertarifs in Kraft:

In den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) werden unter Ziffer 6 „Holzsägespäne (Holzsägemehl), unverpackt", Ziffer 7 „Torfstreu und Torfmull", Ziffer 8 „Erze, auch aufbereitete usw., wie im Spezialtarif III genannt" und Ziffer 9 „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlakkensand, Schlackenkies" aufgenommen. Im Verkehr mit der Stargard-Küstriner Eisenbahn findet der Ausnahmetarif hinsichtlich Ziffer 8 keine Anwendung.

Im Waarenverzeichniss des Seehafenausnahmetarifs C wird die Bezeichnung „Raps und Rübsaat" geändert in „Raps und Rübsen."

Im Seehafenausnahmetarif E wird unter II a 2 des Waarenverzeichnisses hinter „Drahtseile" eingeschaltet „Drahtgeflechte."

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. April 1898. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Viehverkehr. Am 1. Mai 1898 werden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Berlin gehörigen Stationen Ahrensfelde, Blumberg, Seefeld (Mark) und Werneuchen in den hanseatisch-ostdeutschen Güter- und Viehverkehr einbezogen.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab treten bei den im Güterverkehr vorhandenen Ausnahmetarifen folgende Aenderungen ein:

In den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) werden für den ganzen Verbandsverkehr, ausgenommen den Verkehr mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn unter Ziffer 9 aufgenommen „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlakkensand, Schlackenkies".

Im Ausnahmetarif C für Getreide, Hülsenfrüchte usw. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern wird die Bezeichnung „Raps und Rübsaat" geändert in „Raps und Rübsen."

Der Ausnahmetarif für Eis gilt auch für den Verkehr mit der Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Für den Artikel Schlacken etc. gelten bei Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 die gleichen Bestimmungen hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen wie für Erde etc.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau der preussischen Staatseisenbahnen in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. April 1898. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Im Verkehr zwischen gewissen diesseitigen lothringischen und luxemburgischen Stationen und Strassburg transit Wasserweg sowie Lauterburg Hafen transit Wasserweg werden vom 1. Mai d. J. ab die Frachtsätze um die halbe Abfertigungsgebühr gekürzt. Diese Kürzung tritt nur ein bei Sendungen, welche in Strassburg oder Lauterburg Hafen auf dem Rhein ankommen oder auf den Rhein übergehen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 26. April 1898. (1092)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Mai 1898 erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag IV, enthaltend u. a. neue Frachtsätze für Einzelsendungen nach den Stationen Bromberg, Thorn und Graudenz, sowie von Weisweiler, ferner neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Sendungen von mindestens 45 000 kg nach Station Cassebohm, und von den Stationen Vogelheim, Weitmar, Wiemelhausen und Weisweiler. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 29. April 1898. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 5. April d. J. bringen wir infolge neuerer Mittheilung der russischen Eisenbahnverwaltungen zur Kenntniss, dass die russischen Eisenbahnen für die in der Gruppe 33 genannten Schienen-Befestigungsgegenstände die ermässigten Frachtsätze der III. Kategorie des russischen Eisenausnahmetarifs nicht erst bei Aufgabe von 750 Pud, sondern schon bei Aufgabe von 610 Pud (10 000 kg) pro Wagen gewähren.

Köln, den 25. April 1898. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Verkehrsstelle Triebischthal der sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen. Bis zur Ausgabe des nächsten Tarifnachtrages sind der Frachtberechnung im Verkehr mit Triebischthal die um 2 km erhöhten Entfernungen für Meissen zu Grunde zu legen.

Breslau, den 25. April 1898. (1095)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Verband. In den Verbandsgütertarif wird mit sofortiger Gültigkeit die im Eisenbahndirektionsbezirk Danzig an der Bahnstrecke Neustettin-Konitz zwischen Hammerstein

und Bärenwalde gelegene Haltestelle Domslaff, sowie mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die im Bezirk der königl. sächsischen Staatsbahnen zwischen Meissen und Miltitz gelegene Verkehrsstelle Triebischthal mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen durch die Haltestelle Domslaff ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Ferner ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter neuer Ziffer 9 aufzunehmen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif)."

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der gestellten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand" befindliche Zusatz „(auch Schlackensand)" ist zu streichen.

In dem Waarenverzeichniss des Seehafenausnahmetarifs C für Getreide etc. ist die Bezeichnung „Raps- und Rübsaat" geändert in „Raps und Rübsen".

Bromberg, den 25. April 1898. (1096)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII). Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VII in Kraft, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Caternberg, Duisburg Hafen II und Vogelheim des Direktionsbezirks Essen enthält.

Elberfeld, den 28. April 1898. (1097)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Essen.

Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Delmenhorst-Falkenrott sowie Varelerhafen der oldenburgischen Staatsbahnen und Bremerhaven (Inlandshafen) und Veltheim des Direktionsbezirks Hannover; ferner anderweite gekürzte Entfernungen für die Stationen Falkenrott, Krimpenfort, Langförden, Lohne i. Old., Schneiderkrug und Vechta, sowie sonstige, bereits veröffentlichte Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. April 1898. (1098)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. vom 1. April 1892 nach belgischen Stationen. Am 1. Mai d. J. tritt zu Heft I des vorbezeichneten Ausnahmtarifs der Nachtrag XIII und zu Heft II der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend: anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für die Grenzpunkte Lamorteau (frontière) und Signeulx (frontière) der belgischen Staatsbahnen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für die Stationen Spa der belgischen Staatsbahnen, Engis und Engis (La Mallieue. — Usine à zinc de la Nouvelle-Montagne. — Usine des produits chimiques d'Engis. — Société anonyme des Engrais concentrés) der belgischen Nordbahn, Aenderungen in den Verwaltungsbezirken der belgischen Eisenbahnen, Aenderung von Stationsnamen, sowie Berichtigungen. Preis der Nachträge je 10 ₰.

Essen, den 26. April 1898. (1099)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII). Am 1. Mai 1898 erscheint zum Ausnahmetarif vom 16. Juli 1897 der Nachtrag III, welcher u. a. neue Frachtsätze von Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln sowie nach den Stationen Caternberg, Duisburg Hafen II und Vogelheim des Direktionsbezirks Essen enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 28. April 1898. (1100)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Neubaustrecke Delmenhorst-Falkenrott der oldenburgischen Staatseisenbahn für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet und die an dieser Strecke belegenen Stationen in die vorbezeichneten Verkehre einbezogen.

Ferner treten vom genannten Zeitpunkte ab für verschiedene Stationsverbindungen ermässigte Entfernungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Hannover, den 29. April 1898. (1101)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Zu unserem Lokalgütertarif für die Hauptbahnen erscheint am 1. Mai 1898 der Nachtrag X.

Ludwigshafen a/Rh., 28. April 1898. (1102)

Die Direktion
der pfälzischen Eisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Gardelegen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 24 für Grubenholz aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Köln, den 27. April 1898. (1103)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896. Die Frachtsätze für die Station Lohgarten-Roth werden mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1898 ohne Ersatz aufgehoben.

München, am 24. April 1898. (1104)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den k. bayer. Staatseisenbahnen. Die in Nr. 29 vom 16. April 1898 publizirte Tarifmaassnahme, wonach im direkten Verkehr zwischen München Rangirbahnhof einerseits und den deutschen Verbandsstationen andererseits, die in den einschlägigen Tarifen vorgesehenen bezüglichen Entfernungen, erhöht um 6 km, der Frachtberechnung für Eilgutsendungen sowie für eilgutmässig zu befördernde mit weissem Frachtbrief zur Aufgabe gelangende Frachtgutsendungen zu Grunde zu legen sind, tritt erst ab 1. Juni 1898 in Kraft.

München, am 23. April 1898. (1105)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb vom 1. Mai 1893. Die Station Nürnberg Ostbahnhof der bayerischen Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab für den Versand von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb nach rheinisch-westfälischen Stationen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen. (1106)

Essen, den 29. April 1898.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Mai d. J. wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 4 (Rohstofftarif) für den diesseitigen Binnenverkehr unter besonderer Ziffer 9 aufgenommen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebau-Materialientarif und Eisenerzausnahmetarif)."

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand" befindliche Zusatz („auch Schlackensand") fällt fort.

Dortmund, den 30. April 1898. (1107)

Die Direktion.

Main-Neckareisenbahn. In den Gütertarifen für den Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, für den Main-Neckarbahn-hessischen, Main-Neckarbahn-pfälzischen, Main-Neckarbahn-oberhessischen und Frankfurt a. M. usw.-Main-Neckarbahnverkehr wird mit sofortiger Gültigkeit der „Rohstofftarif" durch Aufnahme folgender Artikel:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies"

ergänzt. (1108)

Darmstadt, den 26. April 1898.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Zum Gütertarif für den rheinischen Nachbarverkehr (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 1. Mai d. J. der 10. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Duisburg Hafen II des Direktionsbezirks Essen und Köln Hafen des Direktionsbezirks Köln.

Köln, den 28. April 1898. (1109)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe V. Am 10. Mai d. J. wird die Station Merseburg als Versandstation in den Ausnahmetarif 7a für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung im Verkehr nach Schöningen mit einem Frachtsatze von 0,36 ℳ für 100 kg einbezogen. (1110)

Magdeburg, den 28. April 1898.

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-russischer Güterverkehr. Die in dem ersten Nachtrage zu dem Theil II des deutsch-russischen Gütertarifs auf den Seiten 14 bis 15 und 18 bis 19 enthaltenen Anmerkungen, nach welchen die ermässigten Frachtsätze der III. Kategorie des russischen Eisenausnahmetarifs erst bei Aufgabe von 750 Pud (12 290 kg) pro Wagen gewährt werden, sind durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„Diese Beschränkung findet jedoch keine Anwendung auf den Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener und Lodzer Eisenbahn. Im Verkehr mit den Tarifstationen dieser Eisenbahnen gelten die bezeichneten Frachtsätze vielmehr schon bei Aufgabe von 610 Pud (10 000 kg) pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht."

Bromberg, den 28. April 1898. (1111)
Königliche Elsenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Verband. Die Station Strömmen der dänischen Staatsbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit für den Versand von Fleisch mit den für Station Randers gültigen Frachtsätzen in den direkten Verkehr einbezogen.

Altona, den 28. April 1898. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Binnen-Verkehre. Am 1. Mai d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag IV zum Kilometerzeiger für die Beförderung von Gütern usw. vom 1. Oktober 1895,
2. Nachtrag III zum Binnengütertarif, Theil II, für normalspurige Linien vom 1. April 1897 und
3. Nachtrag II zu den vom 1. Januar 1895 ab gültigen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Eisenbahn Radebeul-Radeburg.

Der Nachtrag zum Kilometerzeiger enthält anderweite Vorbemerkungen und neue Entfernungen für die Verkehrsstelle Triebischthal. Die Nachträge zum Binnengütertarif für normalspurige Linien und zum Tarif für die schmalspurige Eisenbahn Radebeul-Radeburg enthalten u. a. Ausnahmetarife für die Beförderung von Abtrittsdünger in Kesselwagen, sowie einen Ausnahmetarif für Sandsteine des Spezialtarifes III von den Stationen Dohma, Grosscotta, Lohmen, Pirna, Rottwerndorf und Zehista nach Dresden-Altstadt und von Grosscotta nach Pirna mit denselben Sätzen, wie sie bisher bereits gültig gewesen sind.

Ferner wird am 1. Mai d. J. die bisher nur für den Holzverkehr eingerichtete Ladestelle Langenbuch für beschränkten Güterverkehr (Eil- und Stückgut sowie Wagenladungen) eröffnet. Näheres hierüber ist bei sämmtlichen sächsischen Stationen zu erfahren, durch die auch Abdrücke der Nachträge bezogen werden können.

Dresden, am 27. April 1898. (1113)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Ramstein wird mit den für St. Ingbert bestehenden Sätzen in die Klasse 1 (Baumwolle etc.) mit sofortiger Gültigkeit aufgenommen.

Hannover, den 2. Mai 1898. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird als Hafenbahnfracht für die Beförderung von Gütern in Wagenladungen zwischen Altona-Ort und Altona-Kai sowie für Wagenladungen, deren Ueberführung nach dem Kai erst nach der Ankunft auf dem Altonaer Bahnhofe beantragt wird, an Stelle der im Gruppentarif IV Seite 26 unter II. D. II. 1 IIa bis d aufgeführten Gebührensätze ein einheitlicher ermässigter Satz von 7 ₰ für 100 kg ohne Unterschied der Tarifklassen erhoben und die eben daselbst unter e festgesetzte Hafenbahnfracht für nicht nach Gewicht zu befördernde Güter (auch Schutzwagen) von 3 ℳ auf 1,75 ℳ für die Eisenbahnwagenachse herabgesetzt.

Altona, den 28. April 1898. (1114a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - ungarischer Verband. Theil II. Tarifheft 1. Am 1. Mai d. J. gelangen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Schwefelsäure zur Ausfuhr aus Deutschland von den Stationen Morgenroth, Rosdzin und Saarau zur Einführung, über deren Höhe die Abfertigungsstellen der vorgenannten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 28. April 1898. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 3. Mai 1898 wird die Station Schwetzingen mit einem Frachtsatz von 0,58 ℳ für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 5 Abth. b des Gütertarifs Basel S. C. B.-Badische Staatseisenbahnen aufgenommen.

Karlsruhe, den 28. April 1898. (1116)
Generaldirektion.

Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden in obenbezeichnetem Verkehre Frachtsätze für Einzelsendungen nach den Stationen Ahrensfelde, Blumberg, Seefeld (Mark) und Werneuchen der Neubaustrecke Lichtenberg-Friedrichsfelde-Werneuchen der Eisenbahndirektion Berlin eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 29. April 1898. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch - süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wird der Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art etc. im Gütertarifheft Nr. 2 durch Aufnahme der württembergischen Stationen Herrlingen b. Ulm, Plochingen und Reichenbach b. Plochingen ergänzt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 25. April 1898. (1118)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr. Süddeutsch-österreichisch - russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Anwendung der Getreidefrachtsätze auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza etc. Die für die Abbeförderung der Getreidetransporte ab Nowosielitza in den rubrizirten Verkehren festgesetzte Frist (siehe Nr. 13 dieses Blattes vom 16. Februar 1898 Seite I Pos. 413 und 414 und II Pos. 417 und 418) wird bis 30. Juni 1898 verlängert.

Wien, am 27. April 1898. (1119)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungarischer Eisenbahnverband. Oesterr.-ungar. - schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterr. - ungar. - französischer Eisenbahnverband. Aufnahme der Station Budapest - központi vásárcsarnok in die direkten Tarife der obenbezeichneten Eisenbahnverbände. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1898 wird die Station Budapest - központi vásárcsarnok in die direkten Tarife der obenangeführten Eisenbahnverbände einbezogen und werden von diesem Tage an die in diesen Tarifen für Lebensmittel im Verkehre mit der Station Budapest-Jozsefváros gültigen Frachtsätze auf die Station Budapest - központi vásárcsarnok ausgedehnt.

Wien, am 27. April 1898. (1120)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 2, zum Lokalgütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1898 gelangt zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898 Theil II, Heft 2, der Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Abänderungen und Ergänzungen.

Exemplare des vorbezeichneten Nachtrages sind bei den Dienstesstellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 27. April 1898. (1121)

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. Nachtrag III zum Tarif-Theil IV, Heft 1, Ausnahme-Tarif für Holzsendungen von österreichischen Stationen und Nachtrag II zum Tarif-Theil IV, Heft 2, Ausnahme-Tarif für Holzsendungen von ungarischen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 tritt im obenbezeichneten Verkehre:

a) der Nachtrag III zum Theil IV, Heft 1, Ausnahme-Tarif vom 1. Juni 1894 für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn),
b) der Nachtrag II zum Theil IV, Heft 2, Ausnahme-Tarif vom 1. Juli 1894, für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen,

nach Stationen der französischen Ostbahnen in Wirksamkeit.

Der Nachtrag III enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Neue Schnittfrachtsätze.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag II enthält:

I. Aenderung der Tarifbestimmungen.
II. Neue, bezw. abgeänderte Schnittfrachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.
IV. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von je 10 Hellern = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 28. April 1898. (1122)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänische Eisenbahnen. Tarifwesen. Am 20. April l. J. ist eine neue Auflage des Theiles I sowie der Nachtrag V zum Theil II für den Lokalgüterverkehr in Kraft getreten.

Bucuresci, im April 1898. (1123)
Die kgl. rum. Generaldirektion.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle

a) des Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs Theil II Heft A vom 1. April 1895 für den Verkehr der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann - Saarbrücken nebst Nachtrag I und II,
b) des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen Theil II für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken enthält,

tritt am 1. Mai d. J. ein neuer

„Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II — Heft A —, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann - Saarbrücken sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatseisenbahnen"

in Kraft.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung" sind gemäss den Vorschriften unter I 2 (V.-O.) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkartenausgabestellen. (1124)

St. Johann-Saarbrücken, 29. April 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Zum Binnentarif (gültig vom Tage der Betriebseröffnung) ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ein Ergänzungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält Bestimmungen über Verausgabung von Arbeiterrückfahrkarten und Aufnahme des Artikels Holzsägespäne (Holzsägemehl) in den Ausnahmetarif 2. Die in das Ergänzungsblatt aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. (1125)

Die Direktion.

---

7. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 28. April 1898 abgehaltenen 40. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1898 fällige Dividendenkupon Nr. 40 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft mit 75 fl. ö. W., ferner der ebenfalls am 1. Juli 1898 fällige Kupon der Genussscheine mit 50 fl. ö. W. vom 5. Mai 1898 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst wird.

Teplitz, am 28. April 1898. (1126)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines flusseisernen Wasserbehälters etc. von 50 cbm Inhalt für Bahnhof Frose soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Frose"

versehen zu dem auf

Dienstag, den 17. Mai 1898, Vormittags 11¾ Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1897. (1127)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk angesammelten unbrauchbaren Oberbaumaterialien und dergl. Abfälle sollen am Dienstag, den 24. Mai 1898, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hier öffentlich verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Oberbaumaterialien" bis zum vorbezeichneten Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag erfolgt bis 18. Juni 1898.

Breslau, den 25. April 1898. (1128)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

10. Offene Stellen.

Lokomotivführer.

Zwei als Lokomotivführer geprüfte tüchtige und solide Heizer werden zum sofortigen Antritt gesucht von der Betriebsdirektion der niederlausitzer Eisenbahn in Luckau N.-L. (1129)

Anzeigen.

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen

Nr. 35.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Mai 1898.

Inhalt:

Eisenbahnen und Kanäle.
Das Ueberfahren von Fuhrwerken auf den Eisenbahnübergängen.
Betriebsweise elektr. Strassenbahnen im Innern der Städte.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Berathung des Berichts über die Bauausführungen und Beschaffungen der preussischen Staatsbahnverwaltung. — Fahrpreisermässigungen für Kinder. — Braunschweigische Landes-E. — Ein englisches Urtheil über die deutschen Bahnhöfe. — Personalnachrichten.
Deutsche Kolonien: Einfluss des Bahnbaues auf die Besiedelung der Kolonien. — Bahnbau in Südwestafrika.
Oesterreich-Ungarn: Verloosungskonflikt der Prag-Duxer E. — Lokomotivbestellungen für die österr. Staatsb. — Retourrezepissen im Eisenbahnfrachtverkehr. — 2. Eisenbahnbeamtentag. — Sonntagsruhe bei der Kaiser Ferdinands-Nordb. — Mühlenrefaktien. — Eisenbahnstadtbüreau in Czernowitz — Stempelfreiheit bezw. Stempelpflicht von Eingaben. — Bedeutung des Ausdrucks „transportberechtigt“ im Betriebsreglement. — Betriebsrechnung der Kaschau-Oderberger Eisenb. — Internat der Kaschau-Oderberger E. — Personalnachrichten.
Vereins-Ausland: Ausbau des Graubündener Bahnnetzes. — Jura-Simplonbahn. — Elektr. Betrieb italien. Bahnlinien. — Durchbohrung des Colle di Tenda. — Einführung direkter Wagen zwischen Berlin und Italien über den Gotthard. — Herabsetzung der italien. Getreidetarife. — Verdingung von Güterwagen für die italien. Südbahn. — Leistungen der französ. Bahnen bei einer Mobilmachung. — Maximallöhne für schwed. Bahnarbeiter. — Warschau-Wiener E. — Neues System der Examina für russ. Eisenbahnbeamte. — Reisen des russ. Ministers der Verkehrsanstalten. — Sibirische E. — Kohlenvorräthe und Eisenbahnbau in China. — Kongo-E. — Eisenbahnen in Abessinien. — Tarifstreit der nordamerikan. Bahnen.
Technische Neuerungen:
Der elektr. verschlossene Zugstab von Webb-Thompson.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Verkauf von Altmaterialien.
5. Verdingungen.
Anzeigen.

Eisenbahnen und Kanäle.

Die Nothwendigkeit, Binnenschiffahrtskanäle zu bauen wird damit begründet, dass die Eisenbahnen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien, oder doch zur Erweiterung derselben ungezählte Millionen erfordern würden, weshalb sie niemals in der Lage sein würden, Massengüter zu ausreichend niedrigen Frachtsätzen zu befördern; dass demnach die Kanäle das einzige Mittel seien, die für den Volkswohlstand wünschenswerthe Erweiterung der Absatzgebiete dieser Güter zu erreichen. Man hofft, auf dem Mittellandkanal künftig für 1,1 ₰/tkm verfrachten zu können, während der niedrigste allgemeine Frachtsatz der preussischen Staatsbahnen z. Zt. 2,2 ₰ beträgt. Die hieraus erwartete Frachtersparniss wird vielfach als im wirthschaftlichen Gesammtinteresse liegend bezeichnet.

Diese Anschauung steht mit der allgemeinen Erfahrung im Widerspruch, dass jeder technische Betrieb um so billiger und besser arbeitet, in je grösserem Umfange er betrieben wird. In Nr. 5 S. 61 d. Ztg. bezeichnet es Todt daher mit Recht als auffallend, dass man den zeitweisen Verkehrsschwierigkeiten der Eisenbahnen nicht durch ihre weitere Ausgestaltung, sondern durch ein anderes Beförderungsmittel, die Wasserstrassen, begegnen will.

Dass die preussischen Staatsbahnen, allgemein betrachtet, einer Vergrösserung ihrer Leistungsfähigkeit sowohl bezüglich der beförderten Frachtmengen, als auch der Frachtsätze recht wohl fähig sind, zeigt schon ein allgemeiner Vergleich mit den nordamerikanischen Bahnen der Gruppe II, welche hauptsächlich die Staaten Newyork und Pennsylvanien umfasst, und ähnlich wie die preussischen Staatsbahnen theils grosse Industrie- und Handelsgebiete, theils ländliche Bezirke bedienen. Die auf 1 km Betriebslänge beförderten Gütertonnenkilometer betrugen auf den preussischen Staatsbahnen 1895/96 642 981, auf den amerikanischen Bahnen Gruppe II 1895 rund 1 225 000[1]), die

[1]) „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1897 S. 287 u. f.

durchschnittlichen Frachteinnahmen 3,76 bezw. 2 ₰/tkm. Die Leistung war also bei letzteren fast doppelt so gross, die Frachteinnahme nur etwas über halb so hoch als bei ersteren. Im Durchschnitt der Jahre 1890—1895 sind auf denjenigen Bahnen der Gruppe II, welche über 3 000 000 D. Jahreseinnahme hatten, sogar rund 1 570 000 tkm über jedes Kilometer Betriebslänge gefahren worden. Diese Leistungen werden dort ebenso wie hier auf grösstentheils zweigleisigen Bahnstrecken verrichtet, drei- und viergleisige Strecken sind in den beiden verglichenen Bezirken selten. Unter besonders günstigen Verhältnissen soll der Erz- und Kohlenverkehr zwischen dem Eriesee und Pittsburg noch bei Frachtsätzen von 0,724 ₰/tkm lohnend sein.[2])

Durch welche Mittel diese Ergebnisse auf den amerikanischen Bahnen erreicht werden, ist ja genugsam erörtert und bekannt. Die grossen Leistungen werden hauptsächlich durch die leistungsfähigen Lokomotiven und die grossen Güterwagen mit grossem Lade- und verhältnissmässig geringem Eigengewicht erzielt; zu den niedrigen Frachtsätzen tragen ausserdem wesentlich bei die im Vergleich mit den preussischen Staatsbahnen höheren Sätze im Personenverkehr und die geringeren Ueberschüsse, sowie die stärkere Ausnutzung der Fahrzeuge und die guten Verladeeinrichtungen.

Im Lokomotivbau sind auch diesseits durch die Einführung der $^3/_4$- und $^4/_4$ gekuppelten Lokomotiven erhebliche Fortschritte gemacht worden, doch wird noch an der Triebachslast von 14 t festgehalten, während z. B. die Pennsylvaniabahn bei ihren neuen $^3/_4$- und $^4/_5$ gekuppelten Lokomotiven[3]) 20 bezw. 18 t Belastung anwendet und damit entsprechend grössere Zugkräfte erzielt. Die $^3/_4$ gekuppelte Lokomotive wird dort an Stelle der älteren $^4/_5$ gekuppelten auf den Strecken mit mässigen Steigungen eingeführt, um die Güterzüge rascher zu fahren und hierdurch die Leistungsfähigkeit der stark belasteten Bahnstrecken zu steigern.

Die offenen Güter-, Kohlen- und Erzwagen neuester amerikanischer Bauart von 36—45 t Last wiegen leer nur etwa $^1/_3$ ihrer Tragkraft[4]), diejenigen der preussischen Staatsbahnen für 15 t Last dagegen durchschnittlich die Hälfte. Ein Zug von 120 Achsen, der hier demnächst höchsten Achsenzahl, befördert, aus amerikanischen 45 t-Wagen zusammengesetzt, 1 350 t, aus deutschen 15 t-Wagen nur 900 t. So schwer wird man die Züge hier allerdings noch nicht machen, weil unsere Lokomotiven sie nicht ziehen würden. Nimmt man für jetzige hiesige Verhältnisse passend 1 200 t Gesammtgewicht für den Zug an, so würde er bei amerikanischen Wagen 900 t, bei deutschen 800 t Nutzlast befördern. Für 1 000 t Nutzlast würden bei ersteren 1 333 bei letzteren 1 500 t, einschliesslich leerer Rückfahrt 1 666 bezw. 2 000 t Gesammtlast gefahren werden. Durch die amerikanischen Wagen würden also nicht nur die Kosten der Züge erheblich verringert, sondern auch die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecken ohne Vermehrung der Zugzahl ohne weiteres um 900 : 800 = rund 13 %, später nach Einführung stärkerer Lokomotiven noch weiter gesteigert werden. Noch mehr würde die Leistungsfähigkeit der Rangirbahnhöfe zunehmen, da hier hauptsächlich die Anzahl der geordneten Wagen zählt, welche sich für gleiche Nutzlast im Verhältniss $800 : 2 \times 900 = 1 : 2^1/_4$ verringern würde. Auch die grössere Uebersichtlichkeit und geringere Länge der Züge aus amerikanischen Wagen und die Verminderung der Zahl der nöthigen Bremser auf etwa die Hälfte sind hervorzuheben.

Angesichts dieser erheblichen Vortheile dürfte es sich empfehlen, die Einführung von Wagen amerikanischer Bauart für den Massenverkehr nochmals zu versuchen. Die Misserfolge der vor mehreren Jahren von den preussischen Staatsbahnen beschafften vierachsigen Wagen dürften hierbei kaum in Betracht kommen, da diese Wagen neben anderen Mängeln viel zu schwer waren, und die beabsichtigten Vortheile daher nicht gewährten.

[2]) „Stahl u. Eisen“ 1897 S. 875.

[3]) „Organ f. d. F. d. E.“ 1897 S. 43, 1898 S. 46.

[4]) „Stahl u. Eisen“ 1898 S. 278.

Im Personenverkehr nahmen die amerikanischen Bahnen der Gruppe II im Jahre 1895 rund 4,7 ₰ für 1 Personenkm, die preussischen Staatsbahnen 1895/96 dagegen nur 2,81 ₰ ein. Erstere nahmen daher für 1 Personenkm 77 % mehr, für 1 Gütertonnenkilometer 47 % weniger als letztere ein. Es ist also diesseits der Personenverkehr, in Amerika der Güterverkehr mit besonders niedrigen Sätzen begünstigt und zwar ist die Verschiedenheit so gross, dass sie nicht durch die im ganzen nicht sehr erheblichen Verschiedenheiten der Verkehrsgestaltung, sondern durch die verschiedene Werthschätzung beider Verkehrsarten erklärt werden muss. Jedenfalls ist die Rentabilität beider Verkehrsarten in beiden Ländern sehr verschieden.

Nach der in früheren Jahrgängen der Statistik des Bundesverkehrsamtes in Washington enthaltenen Trennung der Ausgaben für beide Verkehrsarten, deren Grundlagen technisch ziemlich zutreffend erscheinen, waren die Selbstkosten eines Personenkilometers denjenigen von 2,7 Gütertkm gleich zu setzen.[5])

Für die preussischen Staatsbahnen, die im Personenverkehr der vier Wagenklassen wegen jedenfalls nicht billiger, im Güterverkehr aber etwas theurer arbeiten werden, weil die Beförderungsweite geringer, die Verzweigung des Verkehrs grösser und der Antheil des Wagenladungsverkehrs etwas geringer ist, würde man dies Verhältniss zu 1 : 2 schätzen können, was verschiedene Rechnungen bestätigen. Die rund 542 000 000 ℳ Betriebsausgaben des Jahres 1895/96 (ausschliesslich Titel 10—12) würden sich hiernach zu 2,96 ₰ auf die gefahrenen 9 440 000 000 Personenkilometer und 1,48 ₰ auf die 17 616 000 000 Gütertkm[6]) vertheilen, sodass für 1 Personenkm 0,15 ₰ zugesetzt, beim Güterverkehr 2,28 ₰ für 1 tkm verdient worden wären.

Wieweit diese Rechnung zutrifft, mag einstweilen dahingestellt bleiben; als ziemlich sicher darf indessen angenommen werden, dass bei den preussischen Staatsbahnen der Personenverkehr keine nennenswerthen Ueberschüsse ergibt, diese vielmehr im grossen und ganzen ausschliesslich aus dem Güterverkehr herrühren. Nach dieser Annahme betragen die Selbstkosten eines Gütertonnenkilometers 1,56 ₰. Nimmt man weiter an, dass der Güterverkehr in allen Theilen gleichmässig lohnt, so sind die Selbstkosten für den Verkehr in Wagenladungen von 10 t und mehr (nach dem allgemeinen Ausnahmetarif), in welchem 2,79 ₰/tkm eingenommen wurden, zu $1{,}56 \times \frac{2.79}{3{,}76} =$ rund 1,16 ₰/tkm, diejenigen des Streckensatzantheiles zu $1{,}16 \times \frac{2{,}2}{2{,}79}$ = rund 0,91 ₰/tkm anzunehmen.

Bei 429 000 000 ℳ Ueberschuss der Verkehrseinnahmen über die Betriebsausgaben = 79 % der letzteren, wurde im Jahre 1895/96 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 6,75 % erreicht. Für eine solche von 3,5 %, wie sie für Kanalanlagen angenommen wird, würde ein Ueberschuss von $79 \times \frac{3{,}5}{6{,}75} = 41$ % ausreichen, woraus sich eine Frachteinnahme von $1{,}16 \times 1{,}41 = 1{,}64$ und ein Streckensatz von $0{,}91 \times 1{,}41 = 1{,}28$ ₰/tkm ergeben würde.

Rechnungen anderer Art bestätigen dies Ergebniss. So ergab sich für die Kohlenbeförderung von Dortmund nach den Emshäfen in geschlossenen Zügen auf der vorhandenen Bahn, dass die Mehrkosten dieses Verkehrs nur 0,72 ₰/tkm betragen und bei einem Streckensatze von 1,15 ₰ ein Ueberschuss erreicht werden würde, welcher zur Verzinsung aller Anlagekosten mit 4,5 % ausreichen würde.[7]) Für andere Flachlandstrecken könnte mit gleichem Ergebniss ein Streckensatz von 1,25 ₰/tkm angenommen werden.

Alle diese Betrachtungen zeigen, dass die von den preussischen Staatsbahnen für bestimmte Verkehre auf grosse Entfer-

[5]) Näheres, auch über das Folgende siehe „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, 1893 S. 1393, und „Glaser's Annalen“, 1893 II S. 189.

[6]) Einschliesslich 296 000 000 tkm Viehverkehr.

[7]) „Zeitschrift des Ver. deutsch. Ingenieure“ 1887 S. 290 und „Glaser's Annalen“ 1887 XX. S. 1.

nungen und grosse Mengen gewährten Ausnahmestreckensätze bis herab auf 1,2 ₰/tkm noch lohnend sind, und ihre Anwendung keineswegs als „unlauterer Wettbewerb“ gegenüber den Wasserstrassen bezeichnet werden kann. Diese Sätze kommen denjenigen, welche man für die Kanäle erhofft, so nahe, dass der Verkehr bei freiem Wettbewerb wohl vorwiegend bei den Eisenbahnen bleiben würde. Die allgemeinere Anwendung dieser niedrigen Frachtsätze für Massengüter auf grosse Entfernungen und über günstig gelegene Bahnstrecken wird nicht durch die angeblich zu hohen Selbstkosten der Eisenbahnen, sondern durch ihre hohen Gesammtüberschüsse und die ungenügenden Ueberschüsse aus dem Personenverkehr verhindert.

Wir kommen nun zu den „ungezählten Millionen“, welche zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erforderlich sein sollen. Im vorliegenden Falle, wo es sich um den Massenverkehr auf grosse Entfernungen handelt, von welchem die Kanäle die Eisenbahnen entlasten sollen, ist die Arbeit der Eisenbahnen verhältnissmässig einfach: Auf den Sammelbahnhöfen der Ursprungsgebiete des Verkehrs werden durchgehende Züge zusammengestellt und bis zu den Vertheilungsbahnhöfen mit möglichst wenig Aufenthalten geschlossen durchgefahren. Da man indess auf den Sammelbahnhöfen nicht für jede weithin liegende Abzweigung besondere Züge zusammenstellen kann, so fahren diese geschlossenen Züge meistens nur von einem grossen Rangirbahnhof zum andern, setzen auch wohl auf grossen Zwischenstationen Wagen ab und nehmen andere für den folgenden Rangirbahnhof ungeordnet auf, wodurch nur so kurze Aufenthalte entstehen wie sie für den Lokomotiv- und Wagendienst ohnehin nöthig sind.

Auf den Sammel- und Rangirbahnhöfen sind für jede Richtung, in welcher durchgehende Züge gefahren werden sollen, ein bis zwei lange Sammelgleise nöthig, in welche man die für die betreffende Richtung bestimmten Wagen vom Ablaufgleise ungeordnet hineinlaufen lässt und aus denen die Züge mit möglichst voller Belastung abfahren. Diese Wagen machen daher auf jedem Bahnhofe nur eine Rangirbewegung einfachster Art durch, welche bei zweckentsprechender Anlage des Bahnhofes nur kurze Zeit erfordert. Wenn die ankommenden Züge unmittelbar auf das Ablaufgleis fahren, so können die für die durchgehenden Züge bestimmten Wagen 20 Minuten später in ihren Sammelgleisen stehen. Jedes Ablaufgleis kann stündlich 150—200 Achsen, in 24 Stunden also 4—5 000 Achsen, bei vierachsigen Wagen amerikanischer Bauart noch weit mehr leisten. Anlagen nach Art des Rangirbahnhofes Dresden-Friedrichstadt leisten in 24 Stunden bis zu 10 000 Achsen. Dass es in Wirklichkeit vielfach nicht so einfach und glatt geht, liegt in der ungeeigneten Anlage und zu geringem Gleisraume mancher Bahnhöfe. Zu entsprechendem Umbau und Erweiterung sind aber keine ungezählten Millionen, sondern in jedem Falle höchstens einige Hunderttausende nöthig, deren Aufwendung sich durch einfacheren Betrieb und rascheren Wagenumlauf alsbald lohnen wird.

Die Leistungsfähigkeit der freien Strecken wird bisher durch die geringe Geschwindigkeit der Güterzüge sehr beschränkt, welche häufige und zeitraubende Ueberholungen durch Personen- und Schnellzüge nöthig macht. Diese geringe Geschwindigkeit ist eine Folge der bisher üblichen Bauart der Güterzuglokomotiven, welche der geringen Verdampfungsfähigkeit ihrer Kessel wegen bei vollbelasteten Zügen keine grössere Grundgeschwindigkeit als 35 Kilometerstunden gestattet und auf Steigungen eine Verringerung der Geschwindigkeit bis auf etwa 14 Kilometerstunden erfordert, da erst bei dieser die volle Zugkraft dauernd geleistet werden kann.

Diese Beschränkung lässt sich durch Einführung der sogenannten $^3/_4$, $^4/_4$ oder $^4/_5$ gekuppelten Lokomotiven mit grossen leistungsfähigen Kesseln grösstentheils beseitigen, da diese Lokomotiven vollbelastete Züge mit 40 km Grundgeschwindigkeit befördern können und ihre volle Zugkraft schon bei 20 Kilometerstunden erreichen, die Züge also wesentlich schneller vorwärts bringen. Auf allen Strecken mit geringen Steigungen würden die durchgehenden Güterzüge dann mit fast derselben Durchschnittsgeschwindigkeit, wie die überall haltenden Personenzüge fahren, sodass sie nur noch den wenigen Schnellzügen und auch diesen in grösseren Abständen als bisher auszuweichen hätten. Zwischen je zwei Schnellzügen liegen aber auf den meisten Strecken, z. B. Hamm-Berlin, immer noch viele Stunden, welche die Beförderung einer weit grösseren Anzahl beschleunigter durchgehender Güterzüge als bisher gestatten. In Amerika und Frankreich hat man mehrfach zu demselben einfachen Mittel gegriffen, um die Leistungsfähigkeit der zweigleisigen Strecken dem Bedürfniss entsprechend zu steigern; in England fahren die Güterzüge von jeher ziemlich rasch.

Nur auf längeren erheblichen Steigungen ist eine Verringerung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf 20—25 km erforderlich, um nicht etwa ihre Belastung vermindern zu müssen, was sehr kostspielig werden würde. Auf diesen Strecken ist daher die Anlage eines dritten Gleises zweckmässig, welches nur von den Güterzügen in steigender Richtung befahren wird. Auf der Strecke Wanne-Harburg von rund 334 km Länge würde das dritte Gleis in jeder Richtung an fünf Stellen mit 50 bezw. 54 km Gesammtlänge, auf der Strecke Hamm-Berlin an einer Stelle in 17 km Länge nöthig sein. Auf der Strecke Hamm-Minden verkehrten im Herbst 1893 zur Zeit des stärksten Verkehrs in beiden Richtungen täglich etwa 58 Güterzüge mit 5 400 Achsen, welche also, mit je 2,5 t beladen, täglich rund 13 500 t befördert haben werden. Bei etwas geringerem Durchschnittsverkehr werden hiernach über jedes Kilometer dieser Strecke jährlich etwa 4 000 000 tkm Last befördert, also über 6 mal soviel wie im Durchschnitte der preussischen Staatsbahnen und über 3 mal soviel wie im Durchschnitte der amerikanischen Bahnen der Gruppe II. Die Züge liegen im Fahrplan aber grösstentheils in Gruppen innerhalb weniger Stunden ziemlich dicht zusammen, sodass andere Stunden noch wenig besetzt sind und die Einlegung noch einer grösseren Zahl durchgehender Züge gestatten.

Die weitere Ausbildung der durchgehenden Züge, welche im wesentlichen ungeordnet möglichst lange Strecken zwischen zwei grossen Rangirbahnhöfen mit möglichst geringem Aufenthalte durchlaufen, bietet überhaupt für den Betrieb grosse Vortheile. Es ist viel besser, die grossen Wagenmengen dieser Züge rasch vorwärts zu bringen, als auf den kleineren Stationen häufig zu halten, um einzelne Wagen mitzunehmen oder abzusetzen. Dies Geschäft wird besser durch einzelne besondere Züge besorgt, welche überall halten. Man gelangt auf diese Weise zu einer noch schärferen Scheidung des Güterzugbetriebes, als sie im Personenverkehr bereits vorhanden ist.

Aus dem vorstehenden dürfte hervorgehen, dass die norddeutschen Eisenbahnen durchaus imstande sind, Massengüter auf grosse Entfernungen billig zu befördern; dass insbesondere Frachtsätze, welche denjenigen der Kanäle nahe kommen, auch für die Eisenbahnen noch lohnend sind und dass ihre Leistungsfähigkeit ohne Aufwendung erheblicher Mittel noch sehr gesteigert werden kann.

Würde man die Ueberschüsse der preussischen Staatsbahnen soweit herabmindern, dass sie nur noch 3,5—4 % der Anlagekosten verzinsen und sie gleichmässig aus dem Personen- und dem Güterverkehr gewinnen, so würde man bald zu Frachtsätzen gelangen, welche dem Verlangen der Kanalfreunde entsprechen.

Der Hauptvortheil der Kanäle vor den Eisenbahnen liegt nicht in ihrer technischen Ueberlegenheit, sondern in ihrer Befreiung von Abgaben zu allgemeinen Staatszwecken. Ob es hiernach „volkswirthschaftlich“ richtig ist, Kanäle zu bauen,

deren niedrige Frachtsätze nur einem verhältnissmässig kleinen Theile des Staatsgebietes zu gute kommen und diesen hierdurch von der allgemeinen Verkehrssteuer zu befreien, welche die übrigen Gebiete weiter zu tragen haben, dürfte fraglich sein. Viele werden es für richtiger halten, die Einführung niedriger Frachtsätze für den Massenverkehr auf den Eisenbahnen anzustreben, welche der ganzen Bevölkerung gleichmässig zu gute kommen würden. v. Borries.

Das Ueberfahren von Fuhrwerken auf den Eisenbahnübergängen.

Von Stationsvorsteher **Senst** in **Uckro**.

Nach der dem preussischen Abgeordnetenhause von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugegangenen Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit auf den Staatseisenbahnen sind im Sommer 1897 53 Unfälle durch Ueberfahren von Fuhrwerken entstanden. Diese Zahl nimmt also unter den Unfallsursachen nach den Entgleisungen und Zusammenstössen in den Stationen mit 78 bezw. 73 und den Entgleisungen auf freier Bahn mit 54 Fällen, die vierte Stelle ein. Jeder erfahrene Betriebsbeamte weiss nun aber, wie zahlreich ausserdem die Fälle sind, bei denen das Ueberfahren von Fuhrwerken — obwohl die Voraussetzungen hierfür gegeben waren — schliesslich noch durch irgend einen glücklichen Umstand verhütet wurde. Solche Fälle kommen aber zumeist nicht zur Kenntniss der Behörde.

Es wäre nun erwünscht, zu erfahren:

1. wie viel Fuhrwerke überfahren wurden in der Nacht, bei Nebel oder Schneetreiben und
2. am Tage;
3. ob der Unfall durch Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt wurde, ob also die Wegeschranken überhaupt nicht geschlossen waren, oder
4. ob die Wegeschranken eigenmächtig geöffnet wurden;
5. ob das Ueberfahren der Fuhrwerke auf solchen Uebergängen stattgefunden hat, bei denen ein Wärter postirt war, oder
6. ob der Unfall sich bei einer aus Drahtzug bedienten Wegeschranke ereignet hat, und
7. wie viel derartige Unfälle auf Nebenbahnen vorgekommen sind, bei denen Wegeschranken überhaupt nicht vorhanden sind.

Es kann wohl nicht geleugnet werden, dass die Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 durch die Abänderung der Vorschriften über das Schliessen der Wegeschranken den Wärtern eine erhöhte Verantwortung auferlegt hat. Während früher die Schranken drei Minuten vor Ankunft eines Zuges zu schliessen waren, sind sie jetzt nur rechtzeitig vor Ankunft des Zuges zu schliessen. Nur das Treiben von grösseren Viehheerden über die Bahnübergänge ist innerhalb zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet. Mit Recht hat man von Festsetzung einer ein für allemal bestimmten Zeit, bis zu welcher die Wegeschranken geschlossen sein müssen, Abstand genommen. Das erhellt schon daraus, dass die Zeit, die zum Passiren thatsächlich gebraucht wird, je nach den Verhältnissen eine verschiedene ist; ein Fussgänger, ein Reiter, ein leichtes Fuhrwerk bewerkstelligen dies leichter als ein Langholzwagen usw.

Wir kommen nun zur Frage, wie ist diesem zahlreichen Ueberfahren von Fuhrwerken in Zukunft zu steuern?

Als im Jahre 1842 W. F. Cooke auf den Gedanken kam, dass jeder Punkt einer Bahn ein Gefahrpunkt sei, welcher durch Signale geschützt werden müsse, theilte er zu diesem Zweck die Bahn in Abschnitte ein, innerhalb welcher sich auf demselben Gleise immer nur ein Zug oder eine Maschine bewegen durfte. An der Grenze der Abschnitte errichtete er Signalstationen, die mit Semaphoren ausgerüstet waren und so entstand unser heutiges Blocksystem.

Wenn sich ein Zug dem Gefahrpunkte -- dem Blockabschnitt — nähert, so findet jetzt vor dem Gefahrpunkt eine Verständigung statt: das Stellen des Signals von dem Wärter und das Aufnehmen dieses Signals durch den Führer. Nach Einfahrt des Zuges in den Raumabschnitt bleiben aber noch so viele Gefahrpunkte übrig, als Wegeübergänge vorhanden sind, und diese Gefahrpunkte zu erkennen, ist dem Führer am Tage nur durch besondere Aufmerksamkeit, in der Nacht aber überhaupt nicht möglich. Vom Wärter wird er hierin nicht durch Signale unterstützt, er kann sich nur auf ihn verlassen.

Die Eisenbahnverwaltung ist nun zwar bestrebt, mit allen Disziplinarmitteln die Wärter zu erhöhter Aufmerksamkeit zu zwingen und lässt auch durch das Zugpersonal eine umfassende Kontrole ausüben. Zu diesem Zweck ist dasselbe mit Meldekarten ausgerüstet, welche ungefähr die Form der Postanweisungen haben und grün gefärbt sind. Beim Entdecken einer Unregelmässigkeit hat der Lokomotivführer diese Karte entsprechend auszufüllen und dem Stationsvorstand zu übergeben. Dieser trennt den kleinen Abschnitt ab, ergänzt ihn in der vorschriftsmässigen Weise nach Maassgabe der Angaben in dem grossen Abschnitt und sendet ihn der zuständigen Inspektion ein. Der grössere Abschnitt bezeichnet die Bahnmeisterei, welche die Untersuchung anzustellen und hierauf die Akten unverzüglich der Betriebsinspektion einzureichen hat.

Trotz dieser speziellen Bestimmungen ist es bisher noch nicht gelungen, die Zahl der Unfälle herabzumindern.

Man hat als Radikalmittel vorgeschlagen, die Wegeübergänge im Niveau thunlichst zu beseitigen. Doch ist die Zahl dieser Uebergänge bei der Entwickelung, die das Eisenbahnwesen in Deutschland genommen hat und bei der ausgesprochenen Flachheit dieses Landes eine so ungeheuer grosse, dass ihre grundsätzliche Beseitigung schon aus finanziellen Gründen kaum jemals in Frage kommen kann. Auch sprechen hierbei oft noch andere Interessen mit; denn die Veränderung und Verlegung bestehender Wegeübergänge bei Städten und belebten Orten bedingt oft die Verlegung ganzer Strassenzüge und berührt somit das Interesse ganzer Stadttheile in der empfindlichsten Weise. Die Eisenbahnverwaltung kann daher hier nur unter sorgfältigster Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse von Fall zu Fall vorgehen.

Von anderer Seite ist die Anbringung von Radtastern vorgeschlagen worden; diese haben den Zweck, bei Wegeübergängen ein Läutewerk als Warnungssignal in Thätigkeit zu setzen. Man hat diese Einrichtung bei den preussischen Staatsbahnen bereits vielfach da getroffen, wo die Uebergänge in Krümmungen liegen oder aus anderen lokalen Gründen weniger übersichtlich sind. Aber auch bei dieser Einrichtung kommt immer wieder in erster Linie die Aufmerksamkeit des Wärters in Betracht; auch kann die Einrichtung geradezu gefährlich werden, wenn das Läutewerk, wie es im Winter öfters vorkommt, ausnahmsweise einmal versagt und der Wärter im Vertrauen auf das Vorhandensein der Einrichtung sich einem verhängnissvollen Sicherheitsgefühle überlässt. Es müsste also — wenn man derartige Eventualitäten vermeiden will — ein Mittel gefunden werden, welches den Führer darüber vergewissert, ob die Wegeschranken geschlossen sind oder nicht. Da am Tage, mit Ausnahme etwaigen Nebels oder Schneegestöbers, die Wegeübergänge dem Führer meist aus grösserer Entfernung sichtbar sind und der Wärter am Tage auch weniger der Gefahr ausgesetzt ist, sich durch Verschlafen und dergleichen Dienstvernachlässigungen zu Schulden kommen zu lassen, so würden sich die Sicherheitsvorkehrungen nur auf die Dunkel-

heit zu erstrecken haben. Dies könnte nun nach meiner Ansicht folgendermaassen bewerkstelligt werden. Nach § 5 der Betriebsordnung müssen die Uebergänge der verkehrsreichen Fahrstrassen bei geschlossenen Schranken im Dunkeln beleuchtet sein; dasselbe gilt von sämmtlichen Zugschranken soweit sie nicht unter Verschluss gehalten werden. Es fragt sich nun, ob diese Beleuchtung, die lediglich für die Passanten der Uebergänge angebracht wird und für diese gewissermaassen ein Signal sein soll, nicht auch gleichzeitig für den sich dem Uebergange nähernden Zug nutzbar gemacht werden könnte? Dies wäre in der Weise zu ermöglichen, dass die eine Scheibe dieser Laterne rothes Licht zeigte und zwar bei offener Wegeschranke dem Zuge entgegen, während bei geschlossener Wegeschranke dem Zuge entgegen weisses Licht sich zu zeigen hätte. Durch diesen Lichtwechsel würde ferner erzielt, dass bei geschlossener Wegeschranke dem sich dieser nähernden rothes Licht erschiene; dieses rothe Licht würde dem Publikum bald als Warnungssignal vertraut werden. Es wäre alsdann leichter, ein Fuhrwerk noch rechtzeitig zum halten zu bringen, während jetzt trotz der Beleuchtung oft nicht zu erkennen ist, ob die Wegeschranken geschlossen sind oder nicht. Thatsächlich sind auch die Fälle, wo die Schranke durch Gegenfahren zertrümmert wird, ziemlich zahlreich. Die vorgeschlagene Einrichtung besitzt vor allem den Vorzug der Billigkeit; an Beleuchtungsmaterial träte überhaupt kein Mehrverbrauch ein und die Konstruktion zum Hervorbringen des wechselnden Lichtes wäre ohne jede Schwierigkeit anzubringen.

Vielleicht könnte man gegen den Vorschlag einwenden, dass die Zahl der Signale hierdurch wieder erheblich vermehrt wird, doch ist hierbei zu berücksichtigen, dass bei aufmerksamer Bedienung der Wegeschranken — und diese soll eben durch die angeregte Einrichtung verbürgt werden — sich gegen den jetzigen Zustand nichts ändert. Auch das Blocksystem hatte zu Anfang unter den maassgebenden Technikern manchen Gegner, weil das früher unbedingt erforderliche Vormelden, Abmelden und Rückmelden den Lauf der Züge ungebührlich verzögerte. Trotzdem hat man bald allgemein auf Cooke's System zurückgegriffen und gegenwärtig bildet das Blocksystem für den Eisenbahnbetrieb die anerkannt werthvollste Sicherheitseinrichtung.

Sollte der hier behandelte Vorschlag Anklang finden, so müsste eine durchgehende Verbesserung der Wegeschranken angestrebt und grundsätzlich nur die Verwendung solcher Schranken als zulässig erklärt werden, welche von einem Punkte aus stellbar sind. Ein Ueberschreiten der Schienen durch die Wärter zum Zweck des Schliessens der Schranken hätte unbedingt ausgeschlossen zu bleiben. Ferner würde zu prüfen sein, ob die Zahl der Zugschranken, angesichts der enormen Verkehrssteigerung auf manchen Strecken, nicht entsprechend zu beschränken sei — eine Frage, die sich bei unserer jetzigen Verkehrsentwickelung mit der Zeit schon aus anderen Gründen nahelegen wird.

Betriebsweise elektrischer Strassenbahnen im Innern der Städte.

Die Ausführungen in Nr. 33 gehen auf einen Theil des Aufsatzes in Nr. 11 d. Ztg. etwas näher ein. Die in sachlicher Hinsicht gebrachten Erläuterungen sind an sich dankenswerth, aber sie geben doch noch zu einigen Bemerkungen Anlass.

Dem früheren Aufsatz waren auch eine Reihe von Citaten aus der Tagespresse einverleibt worden. Der Verfasser hat seit einer längeren Reihe von Jahren interessante Mittheilungen aus der Berliner Presse, namentlich solche, die sich auf hauptstädtisches Bauwesen beziehen, als chronologisches Material gesammelt und zusammengestellt. Er hat der Versuchung nicht widerstehen können, das einmal vorhandene Material in seiner ganzen Ursprünglichkeit zu benutzen, aber er war sich dabei wohl bewusst, dass man die Tagespresse und die Fachpresse scharf auseinanderhalten muss. Die Citate wurden daher auch sämmtlich durch Gänsefüsschen kenntlich gemacht und mit dem Nachsatz versehen, dass man von der Presse nicht erwarten könne, dass sie die Vorkommnisse in allen Fällen technisch richtig beurtheile, dass das indessen nichts an der Thatsache ändere, dass die Begebenheiten .... im allgemeinen unerfreulich waren ..... Dass sie dies waren, ist nicht bestritten und auch bereits in den — in dem Aufsatz der Nr. 11 d. Ztg. nicht unerwähnt gelassenen — Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde, einer allseitig anerkannten fachmännischen Veröffentlichung, seiner Zeit beleuchtet worden. Die Entgegnung in Nr. 33 macht nöthig, auf die Vereinsverhandlungen zurückzugreifen. Es ist dort, im Jahrgang 1896, von zuständiger Seite folgendes gesagt:

„Durch Hineinwerfen bezw. Hineingerathen metallischer Gegenstände in den Kanal waren verschiedene Betriebsstörungen zu verzeichnen; eiserne Reifen spielender Kinder haben Kurzschluss bewirkt, auch ein alter Regenschirm brachte dies zu Wege. Die Ungeschicklichkeit der Führer, welche versäumten, den Stromabnehmer rechtzeitig hochzuziehen, hat auch gar manche Störung veranlasst, in der Hauptsache war es aber der Stromabnehmer selbst, der infolge der starken Erschütterungen, die jeweils durch Hineinstossen und Herausziehen entstehen, in der Isolirung mangelhaft und betriebsuntauglich wurde. Hier zeigte sich schon nach wenigen Wochen, dass eine Auswechselung der Stromabnehmer, ein Ersatz derselben durch solche mit verbesserter, dauerhafter Isolirung dringend nothwendig sei, wenn der Betrieb der Linie Zoologischer Garten-Treptow überhaupt aufrecht erhalten werden sollte. Die Verkehrsbehörde, welche sich von der Nothlage überzeugte, gestattete denn auch für die Dauer der Auswechselung der Stromabnehmer die Tiefkanalstreke am Dennewitzplatz oberirdisch zu betreiben, so dass schon Pfingsten die ganze Strecke Oberleitung und infolgedessen glatten Betrieb hatte.

Die Neukonstruktion der Stromabnehmer (Pflüge) und die Montirung der Wagen erforderte lange Zeit, jedoch war es möglich, die Linie Dönhoffsplatz-Treptow am 29. Juni bereits mit verbesserten Pflügen zu eröffnen, sowie am 3. August den kombinirten Betrieb auf der Linie Zoologischer Garten-Treptow wieder aufzunehmen; die aufgestellten Maste mussten wieder entfernt werden.

Bis in die letzte Zeit — d. i. hier Dezember 1896 — ist der kombinirte Betrieb mit diesen neuen Pflügen ohne nennenswerthe Störungen aufrecht erhalten worden; erst Schnee und Schmutzwetter haben weitere Verbesserungen an den Pflügen nothwendig gemacht. Die starke Schmutzkruste, welche sich auf denselben bildete, war Veranlassung der Erwärmung der Pflüge, welche wieder auf die Isolirung der Pflüge zerstörend einwirkte und Ausbrennen der mangelhaft gewordenen Pflüge zur Folge hatte."

Diese Ausführungen beziehen sich auf die Strecken der Grossen Berliner Strassenbahn. Sie sind im Wortlaut deshalb hier wiedergegeben, weil der Verfasser des Aufsatzes in Nr. 11 d. Ztg. daraus für sich zweierlei folgert. Erstens ist aus ihnen zu entnehmen, dass es sich bei der Anlage der Schlitzkanäle doch wohl um mehr als einen Versuch handelte, denn die Polizeibehörde schrieb ja die Wiedereröffnung einer Kanalstrecke, an der vorübergehend ein Leitungsdraht gespannt worden war, ausdrücklich vor. Der Behörde schwebten, soweit bekannt, die Budapester Schlitzkanalstrecken vor, die sich bereits damals gut bewährt hatten. Auch wäre es ein innerer Widerspruch, wenn man nicht als selbstverständlich annähme, dass man eine Versuchsstrecke mit allen Mitteln kunstgerecht herzustellen be-

strebt sein wird; das Gegentheil hiesse, den Misserfolg provoziren. Zweitens ist das obige Citat eine wesentliche Stütze für die Ansicht, dass nicht, wie in der Entgegnung in Nr. 33 d. Ztg. ausgeführt, ein höherer Potentialunterschied zu beiden Seiten der Isolirschicht des Kontaktpfluges die Störungen veranlasst habe. „Die Isolirung wurde infolge der starken Erschütterungen, die jeweils durch Hineinstossen und Herausziehen entstehen, mangelhaft und betriebsuntüchtig", wenn wir den Vereinsverhandlungen folgen dürfen. Für eine rund 5 mm starke Isolirschicht ist es thatsächlich gleichgültig, ob der Unterschied der Potentiale zu beiden Seiten, d. i. die Spannung, 250 oder 500 Volt beträgt. Andernfalls könnte man kaum ein Kabel herstellen, das einen Strom von, sagen wir, 10 000 Volt Spannung isolirte. Die Frage, ob 250 oder 500 Volt einen Unterschied ausmachen, würde sich noch nicht einmal aufwerfen lassen, wenn die Isolirung — gute Isolirung und gute Ausführung vorausgesetzt — statt 5 mm nur 2 oder 3 mm stark wäre. In Wirklichkeit wäre es aber auch verfehlt, bei der Siemens & Halske'schen Anlage mit nur 250 Volt unter den angegebenen Verhältnissen zu rechnen. Wenn man den Fahrschienen das Potential Null zuschreibt, so ist das der negativen Zuleitungsschiene im Kanal nicht — 250, sondern viel weniger unter Null, weil die negativen Leitungskabel — die Schiene ist ja an das Kabel geknüpft — die Eigenschaft haben, sich mit Begierde an Erde legen zu wollen. Das ist eine leidige Thatsache, mit der die Elektriker bekanntlich rechnen müssen und die mit elektrolytischen Vorgängen zusammenhängen mag. Um den Betrag, um den sich das Potential des negativen Pols gegen Null hebt — und dieser ist sehr beträchtlich — hebt sich auch das des positiven über Null und so ist es ohne weiteres klar, dass jener zu Gunsten des Siemens & Halske'schen Schlitzkanalsystems angeführte Umstand geringeren Potentialunterschieds noch viel weniger ins Gewicht fällt. Man geht nur wenig fehl, wenn man auch hier mit 500 Volt rechnet. Andererseits ist eine Isolirung, auch wenn sie noch wesentlich stärker wäre als 5 mm, werthlos, wenn sie Fehler hat oder erhält, die den Stromübergang gestatten; dann geht der Lichtbogen nicht mehr aus und wirkt verheerend weiter.

Aus der Erwiderung in Nr. 33 d. Ztg. könnte gefolgert werden, dass eine Strassenbahn durch grössere Länge ihrer Schlitzkanalstrecke besonders in Vortheil gesetzt sei. Auch dem kann man mancherlei entgegenhalten. Mit der Länge der Strecke wächst auch die Häufigkeit der unvermeidlichen Fabrikationsfehler; das wird noch anschaulicher, wenn man sich vergegenwärtigt, dass — in runden Zahlen — auf der Siemens & Halske'schen Strecke wohl 4 000 Isolatoren vorhanden sind, die die Stromzuleitung tragen, auf den Strecken der Grossen Berliner Strassenbahn nur 250, wenn die durch Veröffentlichungen bekannt gewordenen Abbildungen der Systeme richtig sind. Also 2 000 Fehlerquellen gegen 250, wenn man nur die Schiene des einen Pols in Betracht zieht. Aber würden nicht auch eine Brücke, ein Tunnel doppelt so viele Gefahrpunkte bieten, wenn man mit der doppelten Länge zu rechnen hätte?

Nun noch ein Wort über die Schlussfolgerung, zu der die Erwiderung in Nr. 33 d. Ztg. gelangt, dass sich das Schlitzkanalsystem für unsere klimatischen Verhältnisse nicht eigne. In der kurzen Zeit, die zu dieser Erwiderung genommen ist, war es nicht möglich, mehr als allgemeine Informationen über die klimatischen Verhältnisse von Budapest, auf das dabei wohl in erster Linie der Blick zu lenken ist — Brüssel hat ein milderes Klima — einzuholen. Wenn die erhaltenen — von ortskundigen Personen stammenden — Informationen richtig sind, sind in Budapest die atmosphärischen Niederschläge — Schnee, Regen — grösser, die Fröste stärker, als in Berlin. Darüber vollends ist kein Zweifel, dass in Bezug auf Strassenreinigung in Berlin mehr geschieht, als drüben und es fragt sich vor allem, ob dort die Gleise in einer so trefflichen Strassenbefestigung liegen als hier; jedenfalls hat sich das Schlitzkanalsystem dort anstandslos bewährt, womit freilich nicht gesagt sein soll, dass es sich nicht schliesslich auch in Brüssel zur vollen Zufriedenheit bewährte.

Mehr als alles dies wiegt gegen die Annahme, dass sich das Schlitzkanalsystem für Berlin nicht eigne, der Umstand, dass das Siemens & Halske'sche System in Berlin, wie in dem früheren Aufsatz ja bereits berichtet, andauernd bis auf den heutigen Tag, allen Unbilden der Witterung zum Trotz, gut funktionirt hat und weiter funktionirt, trotz aller gegentheiligen Behauptungen, an denen es ja, wie auch schon früher hervorgehoben, nicht mangelt. Das lehren die Thatsachen.

—m—

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. An der Bahnstrecke Hanau-Aschaffenburg wird am 15. Mai d. J. der Haltepunkt Gross-Krotzenburg für die Abfertigung von Personen und Gepäck im Verkehre mit den Stationen an den Bahnstrecken Frankfurt a/M. Hauptbahnhof und Frankfurt a/M. Ostbhf.-Hanau-Aschaffenburg eröffnet. Die Entfernungen betragen bis Gross-Auheim 3,54 km und bis Kahl 2,06 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1396 vom 26. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die dänische und belgische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Nr. 1512 vom 1. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die folgenden am Vereinsreiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen: dänische, schwedische, norwegische, finnländische, belgische und bosnisch-hercegovinische Staatsbahnen sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der Balkanbahnen auf Theilnahme an der Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 3. Mai d. J.).

Nr. 1518 vom 2. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. vom 1. Mai d. J. (abgesandt am 5. Mai d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Bei der Berathung des Berichts über die **Bauausführungen und Beschaffungen der preussischen Eisenbahnverwaltung** für 1896/97 im preussischen Abgeordnetenhause entspann sich am 4. d. Mts. wieder eine längere Debatte, die der Abg. v. Riepenhausen-Crangen eröffnete, indem er auf die Ersparnisse hinwies, die von der preussischen Eisenbahnverwaltung an den durch besonderes Gesetz zur Verfügung gestellten Krediten gemacht worden sind. Minister Thielen bezifferte später diese Ersparnisse in den letzten zehn Jahren auf 5 000 000 ℳ. Unter Hinweis auf diese Ersparnisse richtete der Abg. v. Riepenhausen-Crangen die Anfrage an die Staatsregierung, ob nicht da, wo solche Ersparnisse vorgekommen, die Interessenten, die doch zum Theil nicht unerhebliche Beiträge gegeben hätten ausser der Hergabe des Grund und Bodens, einen entsprechenden Antheil zurückbekommen könnten. Um seine Anfrage näher zu begründen, griff er die Eisenbahn von Stralsund nach Rostock mit Abzweigung von Wolgast nach Barth heraus. Der Betrag des Kredits belief sich auf 4 606 000 ℳ, erspart wurden 19 500 ℳ. Nach der Meinung des Abg. v. Riepenhausen-Crangen wäre es nun in der Billigkeit gelegen, dass die Staatsregierung in Erwägung zieht, den Interessenten, die Beiträge dazu aufgebracht, einen entsprechenden Betrag wieder zurückzuerstatten. Der Abg. v. Riepenhausen-Crangen glaubte, dies würde nach zwei Richtungen hin wirken. Einmal hätte der Finanzminister nicht mehr das Interesse, dass so sehr viel gespart würde, da er doch nichts daran habe oder nur einen verhältnissmässig geringen Theil, sodann hätten die Betheiligten das Interesse entweder an Rückerstattung eines entsprechenden Theiles oder aber an der

möglichst guten Bauausführung. Schliesslich musste der Abg. v. Riepenhausen-Crangen zugeben, dass die Eisenbahnverwaltung jetzt die Interessenten verhältnissmässig nicht mehr so stark heranzieht wie früher. Minister Thielen konnte auf die Frage des Abg. v. Riepenhausen-Crangen namens der Regierung keine Erklärung abgeben, erachtete aber die Erfüllung dieses Wunsches für seine Person für unmöglich. „Eine solche Zurückerstattung würde mit unseren ganzen Grundsätzen nicht in Einklang stehen.“ Minister Thielen hob dabei hervor, dass die Ersparnisse nicht an den Grunderwerbskosten gemacht würden, namentlich nicht da, wo die Interessenten den Grund und Boden in natura hergegeben haben. Die Ersparnisse seien auch nicht darauf zurückzuführen, dass der Minister die Zügel immer allzu straff anziehe, sondern in Baukosten erzielt worden, hauptsächlich durch die richtige Aufstellung der Kostenanschläge, durch rechtzeitige Beschaffung des Materials, durch vorsichtige Auswahl der Unternehmer und durch eine Reihe anderer Momente. Im Sinne des Ministers äusserte sich auch der Abg. Groth, indem er sagte, die Konsequenzen eines solchen Verfahrens liessen sich gar nicht übersehen, der Minister müsse also hier sehr vorsichtig sein. Mit seinen Wünschen scheint der Abg. v. Riepenhausen-Crangen im Hause ganz allein gestanden zu sein, da der Abg. Freiherr v. Erffa-Wernburg den Minister ausdrücklich ersuchte, dem Wunsche des Abg. v. Riepenhausen-Crangen keine Folge zu geben. Der bei weitem grösste Theil meiner politischen Freunde, sagte der Abg. Freiherr v. Erffa-Wernburg, theilt die Ansichten des Abg. v. Riepenhausen-Crangen nicht. Solche Rückzahlungen, wie sie der Abg. v. Riepenhausen-Crangen wünsche, seien schon deshalb unmöglich, weil die Kreise usw. dann auch allenfalls für Ueberschreitungen einzutreten hätten, worin der Abg. Freiherr v. Erffa-Wernburg eine ausserordentlich gefährliche Konsequenz erblickte. Durch Rückzahlungen würde, wie der Abg. Freiherr v. Erffa-Wernburg meinte, der Begriff des à fonds perdu vollständig verloren gehen. „Denn ein Kreis oder eine Kommune gibt eine bestimmte Summe — ob sie reicht oder nicht reicht, ist Sache der Eisenbahnverwaltungen — mit der bestimmten Direktive: wir lassen uns lieber auf ein einmaliges Pauschquantum ein, weil wir nicht übersehen können, wieviel die Eisenbahnverwaltung uns später noch abnehmen wird. Aber darüber kann doch kein Zweifel sein, dass, wenn der Begriff des à fonds perdu, dem das ja vollständig widerspräche, dahin ausgelegt werden könnte, dass Ersparnisse zurückgelegt werden müssten, man ebenso der Eisenbahnverwaltung ja das Recht vindiziren müsste, etwaige Ueberschreitungen der Bausumme, welche die Kreise treffen, ebenfalls auf dieselben abzuwälzen. Also ich möchte dringend bitten, einer derartigen Anregung keine Folge zu geben.“

Bei dieser Gelegenheit hob der Abg. v. Riepenhausen-Crangen hervor, dass nach seinen Beobachtungen viele Klagen laut werden über diejenigen Eisenbahnen, die nicht grosse Verkehrsrouten, nicht etwa Paris-Petersburg verbinden, nicht von Triest, Wien heraufkommen und in Stockholm endigen; bei denen sind verhältnissmässig wenig Klagen. Der grosse Durchgangsverkehr wird im Vergleich zu den vielen Klagen der Nebenbahnen sehr gut fundirt. Im grossen und ganzen, meinte der Abg. v. Riepenhausen-Crangen, könne man aber sagen, dass ein klein wenig mehr für diejenigen Bahnen gethan werden sollte, die nicht die Hauptverkehrsadern des europäischen Verkehrs sind.

Gegenüber den Bemängelungen der Abgg. Brömel und Möller, dass die Bauausführungen hinter den Bewilligungen im Landtage zurückgeblieben seien und dass mindestens in 1 bis 1½ Jahren nach der Bewilligung mit der Bauausführung begonnen werden müsste, stellte Minister Thielen fest, dass von den 405 bewilligten Millionen Mark nur 160 000 000 ℳ noch nicht verausgabt seien. Die Zahl sei also nicht so erschreckend gross wie man anzunehmen scheine. Bei fünf Nebenbahnen wurde im letzten Jahre die Arbeit an Generalunternehmer vergeben. Die Erfahrungen damit müssten abgewartet werden. Beiläufig hatte der Abg. Möller anerkannt, dass die Anschläge jetzt sorgfältiger gearbeitet würden, während früher häufiger Ueberschreitungen bis zu 15 % vorgekommen seien.

Schliesslich ergriff noch Finanzminister Dr. v. Miquel das Wort, um gegenüber den Anspielungen, als sei er ein Hinderniss bei den Bauausführungen, zu erklären: In der Art der Bauausführungen hat ein Dreinreden seitens der Finanzverwaltung nie stattgefunden; nur wenn einmal nicht zu einem angemessenen Preise die Anleihen zu haben wären, hätte vielleicht die Finanzverwaltung mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusammen zu berathen. Aus den kolossalen Abzügen, welche jetzt die Eisenbahnverwaltung aus der Generalstaatskasse macht, sehe ich doch, dass mit den Bauausführungen sehr stark vorgegangen wird. Wir müssen die Gesammtverhältnisse des Landes bei den Bauausführungen in Betracht ziehen, wir dürfen nicht plötzlich so viele Arbeiter beanspruchen, denn die Arbeiterfrage hat für die Landwirthschaft die grösste Bedeutung.

Erwähnt zu werden verdient ausserdem noch, was der Abg. v. Riepenhausen-Crangen in Aussicht stellte, immer weitere Wünsche nach schleunigen und neuen Eisenbahnbauten. Schon der Abg. Möller hatte gesagt, die Wünsche des Landes in Bezug auf die Sekundärbahnen seien noch absolut nicht erschöpft. „Je mehr der Verkehr sich hebt,“ ergänzte der Abg. v. Riepenhausen-Crangen, „je mehr kommen diese grossen Flächen im Osten und sagen: gebt uns Sekundärbahnen! Ja, ich kann meines Erachtens sagen: Je mehr das Kleinbahngesetz besteht, und je mehr Kleinbahnen gebaut sind, um so mehr mehren sich diejenigen Kreise, die sagen: Ach Gott, hätten wir nur keine Kleinbahn gebaut! wir haben keine Rente von dieser Kleinbahn, wir haben eine grosse Schuldenlast dem Kreise aufgehalst, und wir würden doch noch dazu gekommen sein, vom Staate eine Staatsbahn gebaut bekommen zu haben.“

— Obwohl die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen, der die Festsetzung allgemeiner Tarifvorschriften obllegt, erst gegen Ende des Jahres in Berlin stattfinden wird, so ist doch — schreiben die „B. N. N.“ — bereits ein Antrag in Vorbereitung, der für die **Preisermässigungen für Kinder** eine andere Altersgrenze zu bestimmen sucht. Die Eingabe wird nach einer Meldung des „Schwäb. Merk.“ anstatt des 4. bezw. 10. das 6. bezw. 14. Lebensjahr vorschlagen, d. h. also den Anfang und den Abschluss des schulpflichtigen Alters.

Wie wir in Erfahrung gebracht haben, ist an maassgebender Stelle bisher von einem diesbezüglichen Antrag nichts bekannt geworden.

— Die Generalversammlung der **braunschweigischen Landeseisenbahn** beschloss die Vertheilung von 5 % Dividende, die Aufnahme einer 3,5 % Prioritätsanleihe von 3 bezw. 4 000 000, sowie die Rückzahlung der 4 % Anleihe 2. Emission. Genehmigt wurde die Konzessionsnachsuchung der Eisenbahn Braunschweig-Flechtorf.

— Das bereits in der letzten Nummer dieser Zeitung erwähnte **englische Urtheil** im „Engineering“ spricht sich in höchst anerkennender Weise über die **deutschen Bahnhöfe** aus. Das Blatt hebt hervor, dass die deutschen Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren sich mit Eifer die Verbesserung aller Theile des deutschen Eisenbahnnetzes haben angelegen sein lassen, doch habe dieses Lob auf keinen Theil des Dienstes berechtigtere Anwendung als auf die Bahnhöfe. In unbeschränkter Zahl seien sie in den letzten fünf bis zehn Jahren entweder erweitert oder vollständig umgebaut worden, wobei vor allen Dingen die Auseinanderhaltung der verschiedenen Verkehrsarten ins Auge gefasst sei. Die deutschen Bahnhöfe seien durchweg bequem und zweckmässig angelegt; grosse Summen seien auf ihr äusseres Aussehen verwandt worden, und selbst eine Anzahl mittelgrosser Städte rühme sich, Bahnhöfe von bedeutender architektonischer Schönheit zu besitzen. Ueberschneidungen in Schienenhöhe sind möglichst beseitigt worden, in der Regel durch Höherlegung der Bahn, sodass die Bahnsteige in vielen Stationen verhältnissmässig hoch liegen, in der Höhe des ersten Geschosses. Einige der grossen deutschen Bahnhöfe müssen geradezu als Muster von Vortrefflichkeit angesehen werden.

— **Personalnachrichten.** Im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist, wie im „Reichs- und Staatsanz.“ mitgetheilt wird, der Wirkliche Geheime Oberregierungsrath Möllhausen zum Ministerialdirektor und der Regierungs- und Baurath Hoffmann zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath ernannt worden.

Deutsche Kolonien.

— Für die **Besiedelung** der deutschen Kolonien zunächst in Deutsch-Ostafrika ist der **Bau einer Eisenbahn**, wie Dr. Peters schon in seinem Buch „Das deutsch-ostafrikanische Schutzgebiet“ angedeutet hat und jetzt aufs neue betont, eine conditio sine qua non und zwar fordert er eine Eisenbahn, welche die zur Kolonisirung in Aussicht genommene Landschaft mit einem günstigen Hafen und dem Weltverkehr verbindet. Mit dieser Eisenbahn kann der Ansiedler bequem und sicher an Ort und Stelle gelangen, ausserdem ist sie für ihn die unumgängliche Voraussetzung für den lohnenden Ertrag seiner Arbeit. Mit der Eisenbahn kann er seine Geräthschaften und Maschinen beziehen und seine Erzeugnisse auf den Weltmarkt schaffen. Deutschland sollte, will es seine Kolonien wirklich nutzbar machen und das Problem der Besiedelung ernstlich ins Auge fassen, zunächst alle zur Verfügung stehenden Geldmittel zur Anlage einer genügenden Eisenbahn verwenden. „Erst wenn die Dampfmaschine am Ulanga pfeift“, sagt Dr. Peters, „kann man Ansiedler in Uhehe unterbringen. Dann erwacht wirth-

schaftliches Leben, die Ackerwirthschaft liefert Waaren im Austausch, der Handel setzt auf gesunder Grundlage ein und alles Andere findet sich von selbst."

— Zu der auch von uns in der letzten Nummer d. Ztg. wiedergegebenen Mittheilung über den Stand des **Eisenbahnbaues in Deutsch-Südwestafrika** wird von Dr. Hartmann, dem von dort nach Hamburg zurückgekehrten Vertreter der South West African Compagnie, geschrieben, dass der Bahnbau seit der Eröffnung der ersten Theilstrecke von 10 km im November 1897 weitere Fortschritte gemacht hat. Er ist bereits bis zur Station „Kilometer 20" fortgeführt. In der letzten Zeit schritten allerdings die Arbeiten infolge Arbeitermangels nicht in dem früheren Tempo vorwärts, indess ist zu hoffen, dass die Eröffnung von weiteren 20 km demnächst stattfinden und die Arbeiterfrage befriedigend geregelt werde.

Oesterreich-Ungarn.

— **Verloosungskonflikt der Prag-Duxer Bahn.** Aus Prag wird berichtet, dass die von der Vollversammlung der Besitzer von 5 % Prioritäten der Prag-Duxer Bahn gewählten Vertrauensmänner über die bekannte Verloosungsfrage dieser Bahn ihr umfassendes Gutachten bereits abgegeben haben. Sie sprechen ihre Ueberzeugung dahin aus, dass der von der Prag-Duxer Bahn bei der Verloosung der Theilschuldverschreibungen vom Jahre 1883 praktizirte Modus die Rechte der Inhaber dieser Schuldverschreibungen verletzt und dass es nothwendig sei, gegen diesen Vorgang Abhilfe im Rechtswege zu suchen.

— **Lokomotivbestellungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Die Verwaltung der Staatsbahnen ist, wie verlautet, im Begriffe 20 dreifachgekuppelte Schnellzuglokomotiven nach einer neuen Type in Bestellung zu bringen. Die neue, speziell für Gebirgsstrecken bestimmte Type ist schwerer und grösser als alle in Oesterreich bisher üblichen und auch dementsprechend kostspieliger. Die Kosten der 20 Lokomotiven dürften nicht viel weniger als 1 000 000 fl. betragen. Ein Probeexemplar der neuen Type wurde bereits von der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft hergestellt.

— Auf Ansuchen einer Handelskammer hat das Eisenbahnministerium die Einführung von **Retourrezepissen im Eisenbahnfrachtverkehre** in Erwägung gezogen und an die vorsitzende Verwaltung der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz einen Erlass gerichtet, der hervorhebt, dass ein Bedürfniss danach thatsächlich besteht und dass die französischen Bahnen schon im Jahre 1896 in die Tarifvorschriften eine Bestimmung aufgenommen haben, nach welcher der Absender eines Gutes sich gegen Zahlung einer besonderen Gebühr von 25 Cts. die durch Postkarten zu bewerkstelligende Mittheilung der Ablieferung dieses Gutes an den Empfänger sichern kann. Bei der diesbezüglichen Berathung erklärten sich die Vertreter der an der Konferenz theilnehmenden Bahnverwaltungen im wesentlichen mit der Einführung der von den Handelskreisen gewünschten Retourrezepisse einverstanden. Es wurde jedoch vor endgültiger Beschlussfassung eine genauere Kenntniss des französischen Verfahrens als nothwendig anerkannt und die vorsitzende Verwaltung ersucht, die nöthigen Erhebungen einzuleiten.

— **Zweiter Eisenbahnbeamtentag.** Diese Versammlung, welche vom Centralkomitee des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines einberufen und am 7. d. Mts. in Wien stattfinden wird, soll der Besprechung der allgemeinen Lage des österreichischen Eisenbahnbeamtenstandes sowie der Beschlussfassung über die hiernach zu unternehmenden Schritte gewidmet sein. Als Programmpunkte wurden aufgestellt: 1. Dienstpragmatik; 2. Einbeziehung eines Gehaltsfünftels in die Pensionsbemessung als Ersatz für den Entgang des Quartiergeldes bei der Pensionirung; 3. Gehaltsregulirung.

— **Sonntagsruhe bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Bei der Direktion der Gesellschaft wurde die Sonntagsruhe in möglichst weitem Umfange eingeführt. In der Mehrzahl der Büreaus wird lediglich ein Inspektionsdienst gehalten werden von einzelnen Beamten; dort wo es mit Rücksicht auf die Art der Geschäfte unbedingt nöthig ist, werden wohl mehrere Personen in den Vormittagsstunden Dienst halten müssen, jedoch in der Weise, dass jeder einzelne Bedienstete mindestens an jedem zweiten Sonntage dienstfrei sein soll. Der Neujahrstag und der erste Weihnachtsfeiertag werden unter Aufrechthaltung des auf das Nöthigste zu beschränkenden Journaldienstes ganz dienstfrei sein.

— **Die Mühlenrefaktien.** Die Reichenberger Handelskammer hat eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher um Beseitigung jener Erschwernisse gebeten wird, die seit 1. Januar d. J. zu Ungunsten des Getreidehandels bei der Beibringung der die Mühlenrefaktie bedingenden Vermahlungsklausel eingetreten sind.

— Am 7. d. Mts. gelangt in **Czernowitz** ein **Eisenbahnstadtbüreau** der österreichischen Staatsbahnen zur Einrichtung. Dasselbe wird die Ausgabe von Fahrkarten zu tarifmässigen Preisen und zusammenstellbaren Fahrscheinheften, ferner die Aufnahme und Abgabe von Reisegepäck und Gütern sowie das An- und Abrollen von Stückgütern zwischen dem Bahnhofe Czernowitz und der Behausung der in Czernowitz nebst Vororten wohnenden Interessenten besorgen (siehe Nr. 33 S. 527 d. Ztg.).

— **Stempelfreiheit bezw. Stempelpflicht von Eingaben.** Seitens des Eisenbahnministeriums ist auf Grund einer vom Finanzministerium getroffenen Entscheidung an sämmtliche unterstehenden Dienststellen die Weisung ergangen, die an das Eisenbahnministerium gerichteten Rekurse gegen Entscheidungen der Staatsbahndirektionen, betreffend konkrete Geschäfte des Personen- und Sachentransportes der vom Staate betriebenen Eisenbahnen, der Bodenseeschifffahrt und des Salzgeschäftes, desgleichen Rekurse, betreffend Reklamationen anlässlich der Beschädigung, des Verlustes oder der Verminderung von Transportgütern, Lieferfristversäumniss, Portorückvergütungen, sowie endlich Rekurse, betreffend den Schadenersatz anlässlich der Verletzung oder Tödtung von Personen fortan stempelfrei zu behandeln.

Was die Gebührenpflicht jener Eingaben (Einverständnisserklärungen) betrifft, womit ein Bezugsberechtigter die Eisenbahnverwaltungen anweist, die von ihm beanspruchten Ersatzbeträge einer dritten Person auszuzahlen, so gründet sich die Stempelpflicht solcher Eingaben auf den in gebührenrechtlicher Beziehung einzig und allein maassgebenden Wortlaut der betreffenden Eingaben, demzufolge die fraglichen Einverständnisserklärungen nur als Anweisungen im Sinne der Tarifpost 11 des Gebührengesetzes angesehen werden können, und wurde demgemäss die bisherige Bestimmung wegen der Stempelpflicht solcher Eingaben aufrechterhalten.

— Das Wiener Bezirksgericht für Handelssachen in Wien hat sich am 5. April d. J. anlässlich eines konkreten Streitfalles über die **Bedeutung des Ausdruckes „transportberechtigt" in der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 des Betriebsreglements** (es heisst daselbst, dass dem Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren Abfertigung nicht stattgegeben wird, wenn nachträgliche Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind) wie folgt ausgesprochen: Bei der Transportberechtigung handelt es sich um jene Tarifkombinationen, welche bei der Anwendung des direkten Tarifes vermöge der Vereinbarung der tarifbildenden Bahnen zum Transporte zugelassen sind, oder welche bei der Bildung des direkten Tarifes überhaupt, vermöge Kartells der Bahnen, betheiligt sind. Wenn also nachträglich beim Bestande eines direkten Tarifes eine billigere Abfertigung begehrt wird, so ist nach Zusatzbestimmung XVII zu § 51 des Betriebsreglements die Bedingung gestellt, dass die Berechnung des billigeren Tarifes über solche Routen verlangt wird, welche beim Bestehen eines direkten Tarifes entweder zum Transporte zugelassen sind oder doch in Geld oder anderweitiger Verkehrszuweisung entschädigt werden. Wenn aber in der Verkehrsrelation ein direkter Tarif nicht besteht, kann auch davon nicht die Rede sein, dass einzelne Strecken in der Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind.

— Die **Betriebsrechnung** der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** für 1897 ergibt im Vergleiche mit dem Vorjahre folgende Resultate:

	1896	1897
Gesammteinnahmen	7 335 407,44 fl.	7 882 714,16 fl.
Gesammtausgaben	3 898 600,97 „	4 191 639,52 „
Gesammtüberschüsse	3 436 806,47 fl.	3 691 074,64 fl.

Die Gesammteinnahmen für 1897 erhöhten sich gegenüber den Einnahmen in 1896 um . . . . . 547 306,72 fl. = 7,46 %
und die Gesammtausgaben im Jahre 1897 gegenüber den Ausgaben in 1896 um 293 038,55 „ = 7,52 „
Die Gesammtüberschüsse im Jahre 1897 beziffern sich somit gegenüber den 1896er Ueberschüssen höher um . . 254 268,17 „ = 7,39 „

Durch den Ueberschuss von 3 691 074,64 fl. ist nicht nur die Staatsgarantie im Betrage von 3 410 945,47 fl. in Silber vollständig gedeckt, sondern es bleiben noch 280 129,17 fl. zur Herabminderung der Staatszuschüsse in Gold für die ungarische

Strecke. Welch' einen bedeutenden Aufschwung diese Bahn in den letzten zehn Jahren genommen hat, zeigt nachstehender Vergleich:

	Einnahmen	Ausgaben	Ueberschuss
1887	4 500 069,22 fl.	2 620 873,63 fl.	1 879 195,59 fl.
1897	7 882 714,16 „	4 191 639,52 „	3 691 074,64 „
somit in den letzten 10 Jahren mehr .	3 382 644,94 fl.	1 570 765,89 fl.	1 811 879,05 fl.

— Die Direktion der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** hat den Beschluss gefasst, das vom Verwaltungsrathe genehmigte **Internat für die Kinder der Bediensteten** in Igló zu erbauen. Der Zweck dieses Internates ist, den minder besoldeten Beamten, Unterbeamten und Bediensteten der Dienerkategorie, deren Stationen oft weit entfernt von grösseren mit Schulen ausgestatteten Ortschaften liegen, die Möglichkeit zu bieten, ihren Kindern einen regelmässigen Schulunterricht, selbst in Mittelschulen, angedeihen zu lassen. Das Internat, in dem die Knaben unter Aufsicht untergebracht und vollständig verpflegt werden sollen, wird vorläufig für einen Stand von 150 Kindern eingerichtet.

— **Personalnachrichten.** Nach mehr als 42 jähriger Dienstzeit ist der Generaldirektor der Buschtêhrader Bahn, Herr Wilhelm Kretschmer, mit 1. d. Mts. aus dem aktiven Eisenbahndienste ausgetreten. Die Verwaltung der Buschtêhrader Bahn, um deren Emporblühen Herr Kretschmer sich grosse Verdienste erwarb, gab aus diesem Anlasse dem bisherigen Generaldirektor eine würdige Abschiedsfeier. Der Präsident des Verwaltungsraths richtete hierbei an den scheidenden Generaldirektor eine herzliche Ansprache und übergab demselben im Namen des Verwaltungsrathes eine prächtig ausgestattete Adresse. Sodann richtete der neuernannte Direktor Dr. Hugo Böhm namens des der Feier beigezogenen Beamtenkörpers eine Ansprache an den scheidenden Generaldirektor, in welcher er mit bewegten Worten dem Bedauern über das Ausscheiden des Herrn Kretschmer aus dem aktiven Dienste Ausdruck gab. Schliesslich verabschiedete sich der landesfürstliche Kommissär Hofrath Alois Hofmann von dem Gefeierten, indem auch er auf dessen verdienstliches langjähriges Wirken für die Buschtêhrader Bahn hinwies.

Vereins-Ausland.

— Für den **Ausbau des Eisenbahnnetzes von Graubünden** will der Bund, wie der „T. R." geschrieben wird, eine Beihilfe von 8 000 000 Frcs. bewilligen. Bis heute ist dieses vielverzweigte, landschaftlich herrliche Gebirgsland nur sehr mangelhaft, nämlich einzig durch den Höhenkurort Davos mit den Eisenbahnlinien verbunden. Der betriebsamste und schönste Theil, das langgestreckte Hochthal des Engadin (St. Moritz, Pontresina) und das Bergell dagegen liegt vollständig abgeschlossen. Die neue Bahn soll diese Gegenden nördlich mit den schweizerischen und südlich mit den italienischen Linien in Verbindung bringen und dem Verkehr, der jetzt nur auf ausgedehnten Hochpässen mit Post oder Maulesel möglich ist, erst recht erschliessen.

— Die Direktion der **Jura-Simplonbahn** stellt bei dem am 7. d. Mts. in Bern zusammentretenden Verwaltungsrath folgende Anträge zu Händen der Generalversammlung: 1. die Generalversammlung wolle die für den Simplondurchstich gethanen Schritte gutheissen; 2. dem Verwaltungsrath Vollmacht ertheilen zu weiteren Schritten, insbesondere zur Genehmigung des Bauvertrags mit Brandt, Brandau & Co. und zum Anlehensvertrag mit den Kantonalbanken; 3. die Statutenrevision beschliessen, durch welche a) der Gesellschaftszweck dahin erweitert wird, dass der Bau und der Betrieb des Simplontunnels und der Linie Brienz-Interlaken darunter begriffen, b) dass das Gesellschaftskapital um 21 000 000 (d. h. um 105 000 Aktien, sogenannten Subventionsaktien à 200 Frcs.) erhöht wird.

— Schon seit längerer Zeit beschäftigen sich die **italienischen Bahnen** mit dem Problem des **elektrischen Betriebes**. Die Vorstudien sind beendigt und die Verwaltungen schreiten nun zu Versuchen in grösserem Maassstabe.

Die Rete Adriatica beabsichtigt, wie bereits in Nr. 22 S. 366 d. Ztg. gemeldet, auf den Linien Lecco-Colico-Sondrio (79 km) und Colico-Chiavenna (26 km) einen vollständigen elektrischen Betrieb einzurichten. Die nöthige Kraft von 3 000 HP soll dem Flusse Adda bei Morbegno im Veltlin entnommen, und von dieser Centralstelle auf doppelter oberirdischer Leitung den beiden Linien zugeführt werden. Dieser elektrische Betrieb soll sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr umfassen, und die Züge sollen eine Geschwindigkeit von 30—60 km erhalten. — Die Rete Adriatica wird ferner auf der Strecke Bologna-San Felice sul Panaro einen Versuch mit durch Akkumulatoren getriebenen Automotorwagen machen. Die Wagen, welche für 60 Personen Platz bieten, sind mit einer Akkumulatorenbatterie ausgerüstet, so dass sie Hin- und Rückreise (84 km) ohne Neuladung ausführen können; dieselben ruhen auf zwei Drehgestellen und wiegen vollständig besetzt beiläufig 40 t.

Auch die Rete Mediterranea wird ähnliche Versuche ausführen. Auf der Linie Rom-Frascati soll die Zuleitung auf der Strecke ausserhalb der Stadt mittelst Luftleitung und innerhalb der Stadt mittelst einer dritten Schiene erfolgen. Der zweite Versuch soll auf der Strecke Mailand-Monza (13 km) ebenfalls mittelst Automotorwagen, welche auch durch Akkumulatorbatterien bewegt werden, und die Linie in 20 Minuten durchfahren sollen, ausgeführt werden. Ueber den Erfolg wird später an dieser Stelle kurz berichtet werden.

— Nach der **Durchbohrung des Colle di Tenda,** über die wir in Nr. 16 S. 266 d. Ztg. berichteten, taucht von neuem die Frage auf, ob die Linie, welche jetzt in Tenda endet, auf französischem Gebiete nach Nizza oder vollständig auf italienischem Gebiete nach Ventimiglia ihre Fortsetzung finden solle. Nachdem dem ersten Projekt die französische Regierung ablehnend gegenüber stand, da sie die zwischen der italienischen Grenze und Nizza gelegene befestigte Zone nicht durch eine Bahn durchkreuzen lassen wollte, deren Schlüssel auf italienischen Gebiete liegt, wurde italienischerseits, um die Linie nicht ohne Verbindung mit dem Meere zu lassen, das ungleich unnatürlichere, kostspieligere und die Zukunft der Linie gewiss schädigende Projekt gemacht, dieselbe nach Ventimiglia fortzusetzen; hauptsächlich strategische Gründe waren für die Annahme des Planes maassgebend. Sowohl in den interessirten französischen Gegenden, besonders in Nizza, als auch in Piemont, macht sich nun wieder eine starke Agitation geltend, welche den Ausbau der Linie bis Nizza zum Zwecke hat. Und mit Rücksicht auf die rationelle Trasse, auf die Bedeutung der Linie für den internationalen Verkehr, welche die in Ventimiglia endende Linie nie gewinnen würde, auf die geringeren Konstruktionsschwierigkeiten, steht nach heutiger Lage der Dinge doch zu erwarten, das die Befürworter der Linie Tenda-Nizza in ihren Bestrebungen vom Erfolge gekrönt werden.

— Am 25. April fand in Luzern eine Konferenz statt, um über die vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten befürwortete **Einführung direkter Wagen zwischen Berlin und Italien über den Gotthard** schlüssig zu werden. Nach Lage der Dinge wird höchst wahrscheinlich neben dem bereits bestehenden Wagenkurs Berlin-Frankfurt-Mailand noch ein direkter Kurs zwischen Berlin und Genua eingerichtet werden; es sind für den Dienst 4 achsige, nach dem Durchgangssystem gebaute Wagen in Aussicht genommen. Diese Neuerung wird gewiss von allen Reisenden aus Deutschland, welche über den Gotthard nach Italien fahren, mit Beifall aufgenommen werden.

— Mit dem 30. April stellte der **Luxuszug Wien-Nizza-Cannes,** welcher auch in diesem Jahre stets recht gut besetzt war, seine Fahrten ein.

— Die durch Dekret der **italienischen Regierung** verfügte **Herabsetzung der Getreidetarife** um 50 % bleibt für die Einnahmeverhältnisse der dreigrossen Eisenbahnbetriebsgesellschaften einflusslos, da die Regierung vertragsmässig bei einseitig erlassenen Bestimmungen für den etwaigen Ausfall aufkommen muss. Der Monat April weist für die Brotfruchteinfuhr nach Italien eine wesentliche Steigerung auf; die Einfuhr erreichte die Höhe von 115 000 Doppelcentnern.

— Die **italienische Südbahn** hat kürzlich eine internationale Verdingung auf **Lieferung von 500 gedeckten Güterwagen** ausgeschrieben. Mailänder Industriekreise führen daher Klage, dass hierbei angesichts des in Italien herrschenden Arbeitsmangels ein ausländischer Wettbewerb zugelassen wurde.

— Eine jüngst in Frankreich erschienene Broschüre „Les chemins de fer et la mobilisation" bringt bezüglich der von den **französischen Eisenbahnen** bei einer **Mobilmachung** zu erwartenden Leistungen Angaben, denen man mit Recht skeptisch gegenüberstehen darf. Nachdem vorausgeschickt worden ist, dass das deutsche Bahnnetz, ohne jede Rücksicht (??) auf Handel, Industrie und lokale Bedürfnisse, nur dem Wunsche des Besitzes mächtiger Invasionslinien entsprechend angelegt worden sei, Deutschland mit dem zweiten Mobilmachungstage 925 000 Mann (!!) an die französische Grenze transportiren könne, kommt die Broschüre auf die französischen Bahnen — die natürlich noch weit grössere Leistungen aufweisen müssen. Wir erfahren, dass Frankreich nach Osten hin mit sieben durchgehenden zweigleisigen strategischen Bahnlinien rechnet, dass auf jeder dieser Linien in 24 Stunden 207 Militärzüge (??!) laufen können, und da ein Zug mit 32 Wagen 1 Bataillon à 1 000 Mann aufnehmen

soll, mit dem vorhandenen Material 1 449 Züge in Bewegung gesetzt werden und 1 449 000 Mann mit dem zugehörigen Material transportiren könnten. Das wäre allerdings eine Leistung, die die französischerseits oben für die deutschen Bahnen angegebene absolut in den Schatten stellt. Sehr interessant wäre nur, zu erfahren, wie man es in Frankreich fertig bringen will, auf jeder der Linien in der Richtung auf die Grenze 207 Militärzüge laufen zu lassen. Wenn die Franzosen auch mit Zeitintervall, nicht mit Stationsintervall fahren und selbst jede staffelweise Pause im Verkehr, zur Herstellung von Beschädigungen, Beseitigung von Störungen usw. streichen, so können nach einer Richtung auf derselben Linie in einem Tage doch höchstens 4 Mal 24 gleich 96 Züge laufen; bei 10 Minuten Zeitabstand zwischen den einzelnen Zügen maximal 144. Ob sich ein so geringer Zeitabstand empfehlen würde, wiewohl man doch in Frankreich Stationsentfernungen hat, die von Militärzügen nicht in 10 Minuten durchlaufen werden können, ist eine Frage für sich. („Hamb. Corresp.")

— Auf Beschluss der schwedischen Kammer sind die **Maximallöhne für die Eisenbahnstationsdiener**, ferner für die Putzer, Pumper und Kohlenwächter auf 720 Kr. jährlich erhöht worden. Im vorigen Jahre waren bereits die Gehälter der Bahnwärter verbessert worden.

— Der Abschluss der **Warschau-Wiener Eisenbahn** für das Jahr 1897 ergibt eine Roheinnahme von 15 668 086 R. (gegen im Vorjahre 14 300 673 R.); davon gehen ab Betriebsausgaben 9 926 895 (9 471 603) R., 2 1/2 % der Roheinnahme für Erneuerungen 391 702 (357 516) R., Rente des Staates 250 000 R. (wie 1896), an Zinsen und Tilgungen 2 938 149 (2 933 772) R. Demnach bleiben 2 161 340 (1 287 782) R. als Reingewinn zu folgender Vertheilung: Reserve 6 359 (6 897) R., 6 R Dividende für jede nicht verlooste Aktie 461 562 (468 972) R., 3 R. Dividende für jede verlooste Aktie 144 219 (140 514) R., Tantièmen 24 200 (19 400 R. und 55 000 R. Jubiläumsgabe), an die Regierung 762 500 (298 499) R. und 6,10 (2,40) R. Superdividende für 125 000 Aktien = 762 500 (300 000) R. Die Gesammtdividende beträgt somit 12,10 R. = 20 1/6 % (8,40 R.).

— Wie die „Birschewija Wjedomosti" melden, soll ein **neues System der Examina für Eisenbahnbeamte in Russland** eingeführt werden. Die sich vermehrenden Eisenbahnunfälle weisen dringend auf die Nothwendigkeit hin, energischere Maassnahmen zur Verhütung derselben zu ergreifen. Im Eisenbahndepartement ist ein Rundschreiben ausgearbeitet worden, wonach die angehenden technischen Eisenbahnbeamten wie auch die sogenannten Hilfsagenten beim Eisenbahndienst einem strengen Examen unterzogen werden sollen. Die genannte Zeitung betrachtet diese Verfügung als eine ganz unfruchtbare und macht den Vorschlag, Spezialschulen mit praktischen Lehrkursen für angehende Eisenbahnbeamte zu gründen, welche geeignet seien, die nothwendigen theoretischen und praktischen Kenntnisse zu gewähren.

— **Reisen des russischen Ministers der Verkehrsanstalten.** Dass Fürst M. J. Chilkow ein Mann ist, der sein verantwortungsschweres Amt von seinem Kabinet im Ministerium aus verwaltet, kann ihm niemand in seinem Vaterlande zum Vorwurf machen. Ganz im Gegentheil! Selbst ein Mann der Praxis, allen Theorien abhold, ist es offenbar sein Grundsatz selbst zu sehen und dann an der Hand der selbstgemachten Erfahrungen sowie der fleissigen Vorarbeiten seines Ministeriums ein endgültiges Urtheil abzugeben.

Daher die vielen Berichte der russischen Zeitungen über Reisen des Ministers. Augenblicklich weiss die „Nowoje Wremjä" abermals von einer äusserst interessanten Reise zu berichten, die der Fürst vorhat. Danach will der Minister im Mai aus St. Petersburg nach Krassnowodsk, Endpunkt der Transkaspibahn am kaspischen Meere, und von dort bis Taschkent reisen, um die Transkaspibahn zu besichtigen, deren bis Samarkand im Betriebe befindlicher Theil demnächst in die Verwaltung des Ministeriums der Verkehrsanstalten übergeht. Der im Bau befindliche Theil der Bahn von Samarkand bis Andishan und Taschkent wird ebenfalls vom Minister inspizirt werden. Ausserdem soll endgültig entschieden werden, ob bei Tschardshui eine feste Brücke über den Amu-Darja gebaut werden wird oder nicht. Aus Taschkent gedenkt der Minister, wie weiter verlautet, über Werny und Ssemipalatinsk zu einer Station der sibirischen Bahn zu reisen und darauf von Omsk aus auf dem Irtysch, dem Tobol und der Tura mittelst Dampfer nach Tjumen zu fahren. Von dort wird der Minister sich mit der Bahn nach Perm begeben und dann über Wjatka nach Kotlas reisen. Aus Kotlas endlich setzt Fürst Chilkow seine Reise auf der Ssuchona bis Wologda fort und kehrt dann nach Petersburg zurück. Die ganze Tour ist gegen 12 000 Werst lang, wovon über 2 500 Werst zu Wagen zurückgelegt werden müssen.

Soweit das Reiseprogramm nach der angegebenen Quelle.

Zweierlei springt bei der Reiseroute sofort in die Augen, nämlich einmal der gewählte Weg von Taschkent nach Ssemipalatinsk und sodann die Weiterreise auf den Wasserwegen bis Tjumen.

Es wird nämlich, wie ja auch den Lesern dieser Zeitung wiederholt mitgetheilt, schon lange die Frage in ernste Erwägung gezogen, wie die Transkaspibahn, bezw. das von ihr durchschnittene, theilweise reiche Produktionsgebiet Centralasiens Anschluss an das europäische Russland erhalten könne, ohne das kaspische Meer und die Wolga zu berühren. Es ist in dieser Beziehung eine grosse Anzahl Projekte gemacht, ohne dass eines bisher ernstlich verfolgt worden ist. Vor kurzem brachten die russischen Petersburger und Moskauer Blätter jedoch die Mittheilung, dass ein Auftrag ertheilt worden sei, eine Bahn von Taschkent über Werny nach Ssemipalatinsk zu trassiren. Letzterer Ort liegt am schiffbaren Irtysch. Wie man hieraus sieht, wird der Minister diese Strecke bereisen, vermuthlich um über deren Ausführbarkeit und den Nutzen, der voraussichtlich von diesem Bau für Centralasien zu erwarten ist, ein Urtheil zu gewinnen.

Nicht minder bezeichnend ist die in Aussicht genommene Weiterreise auf den Flüssen bis Tjumen. Es kann heute kein Zweifel darüber mehr bestehen, dass in Zukunft auf dem Gebiete des Verkehrswesens, namentlich soweit es sich um den Absatz geringwerthiger Produkte, wie Getreide, Holz usw., nach Europa handelt, die grossen Flüsse Sibiriens berufen sind, eine sehr wichtige Rolle zu spielen. Nicht als ob damit etwa die Bedeutung der grossen sibirischen Bahn unterschätzt oder vielleicht in die zweite Reihe gerückt werden sollte, davon soll nicht die Rede sein, wohl aber muss darauf hingewiesen werden, dass eine wirksame Nutzbarmachung der Wasserwege für die Entwickelung des Landes und vor allen Dingen für eine gewinnbringende Verwerthung des Getreides, Holzes usw. die Wasserwege nicht vermisst werden können. Der alte, historisehe Wasserweg des europäischen Russlands, der Wolgastrom, hat es den Russen gelehrt, welchen Segen ein solcher Wasserweg dem Lande bringt, gebracht hat und, falls er erhalten wird, stets bringen wird. Dasselbe wird sich voraussichtlich in Sibirien, möglicherweise sogar in erhöhtem Maasse, auf dem Ob und Jenissei abspielen, weil beide Flüsse einen direkten Zugang zum Meere haben. Von diesem Gesichtspunkte aus ist es aber von grosser Wichtigkeit, dass der Leiter der Wasserbauten und des Verkehrs auf den Wasserwegen die eigenartigen Verhältnisse auf den sibirischen Riesenströmen sich selbst ansieht, um aus eigener Anschauung zu erkennen, wo und wie am besten geholfen werden kann.

Centralasien und Westsibirien werden voraussichtlich nicht geringen Gewinn von dieser Ministerreise einheimsen.

— **Zum Bau der sibirischen Bahn.** Von den verhältnissmässig spärlichen Nachrichten über den Bau dieser grossen Bahn kann heute registrirt werden, dass nach Mittheilungen der Zeitung „Jenissei" an der Eisenbahnbrücke über den Jenissei Tag und Nacht bei elektrischem Licht unter der Leitung des Ingenieurs E. K. Knorre gearbeitet wird. Die Vollendung dieses Riesenwerkes steht in nächster Zukunft bevor. Die Brücke ist ein Wunderwerk der gegenwärtigen Technik und kostet schon bis jetzt nicht weniger als 10 000 000 R. Ferner kann berichtet werden, dass der Bau der Transbaikalbahn nach den Mittheilungen des „Sabaik. Obl. Wed." soweit fortgeschritten ist, dass Arbeiterzüge schon bis zum Flusse Onon verkehren. Im April wird die Schienenlegung bis zum Flusse Nertscha vollendet sein, sodass man bald Nertschinsk mittelst der Bahn erreichen kann. Mit Ungeduld erwartet man die Eröffnung des Verkehrs in Transbaikalien. Es ist hier ein Leben in kürzester Zeit entstanden, worüber man sich nur wundern kann. Soweit die in Sibirien erscheinenden Blätter.

Petersburger Zeitungen bringen ferner eine ganz interessante Mittheilung über die Kosten des ganzen Unternehmens, die in einer Abrechnung des Komitees der sibirischen Eisenbahn, dessen Präsident Se. Majestät der Kaiser ist, näher aufgeführt sind. Es sind folgende Summen veranschlagt worden: 1. für die westsibirische Bahn 50 743 177 R; 2. für die mittelsibirische Bahn 97 766 591 R.; 3. für die Zweiglinie Jekaterinburg-Tscheljabinsk 6 535 258 R.; 4. für die Südussuribahn 22 416 284 R.; 5. für die Nordussuribahn 22 461 130 R.; 6. für die Zweiglinie Irkutsk-Baikal 2 405 914 R.; 7. für die Dampffähre über den Baikal 3 404 171 R.; 8. für die Transbaikalbahn 72 447 186 Rubel; 9. für die Tomsker Zweiglinie 2 609 765 R.; 10. für die Zweiglinie von Onon zur chinesischen Grenze 32 727 600 R.; 11. für die Zweiglinie von Nikolskoje zur chinesischen Grenze 8 811 120 R.; 12. für die Perm-Kotlasbahn 36 513 886 R. und 13. für verschiedene Ergänzungsausgaben 12 167 865 R., im ganzen 371 000 947 R., von welcher Summe bereits 325 991 320 R. verausgabt sind. Ferner sind 11 957 327 R. verausgabt worden für telegraphische und astronomische Arbeiten, für die Organisation der Uebersiedlerbewegung, für geologische Forschungen usw.

Ohne dass wir in der Lage sind, die Angaben prüfen zu können, scheinen uns doch einige Zweifel an dieser Zusammenstellung schwer zu unterdrücken zu sein, denn stimmt dieselbe, so wäre entweder die Bahn ihrer Vollendung schon ganz nahe, oder aber der Finalabschluss wird einen grossen Zukurzschuss ergeben. Nach vorstehenden Zahlen wären rund nur noch 50 000 000 R. zu verbauen, ein Betrag, der zu den noch ihrer Lösung harrenden Aufgaben verschwindend klein erscheint.

— Im Berliner Verein für Gewerbefleiss hielt unlängst Professor Freiherr v. Richthofen einen Vortrag über die **chinesischen Kohlen.** Nach seinen Darlegungen kommen in der Provinz Shantung vier Becken in Frage. Es wird hier eine sehr gasreiche Kohle von 78—84 % Kohlenstoffgehalt gefunden, die mit lebhafter Flamme brennt und für den Schiffsgebrauch sehr geeignet erscheint. Anthracit kommt in Shantung nicht vor. Die Kohle ist im allgemeinen von anbaufähiger Mächtigkeit; immerhin aber wird es nothwendig sein, auf jedem Kohlenfeld, bevor man an eine rationelle Ausbeutung geht, mehrere Bohrungen vorzunehmen. Um die Schätze nutzbar zu machen, ist ferner der Bau von **Eisenbahnen** unentbehrlich; sind diese vorhanden, so wird der Absatz nicht schwer sein. Schon im Produktionsgebiet selbst wird die voraussichtlich mächtig emporblühende Industrie Absatz gewähren. Das Wichtigste wird aber die Ausfuhr sein. Das Küstengebiet Chinas gebraucht jetzt jährlich 3 500 000 t Kohle, die aus England und Japan zum Preise von 20 bis 30 ℳ für die Tonne bezogen wird. Da Kiautschou entschieden billiger liefern kann, wird es nicht schwer sein, den Wettbewerb aus dem Felde zu schlagen, zumal die Kohle von Shantung mindestens besser ist als die von Japan. Kohle kommt auch im Gebiete des Meerbusens von Liaotung vor, eine Kohle die auch gut kokt, aber es fehlt hier an einem guten Hafenplatz; dabei ist die Seefahrt um die Ostspitze von Shantung gefährlich, und es fehlt auch an Einfuhr, sodass die Schiffe ohne Ladung hinfahren müssen. Dagegen ist Schansi recht eigentlich die Provinz von Kohle und Eisen für die Chinesen. Es wird hier Anthracit in ganz bedeutenden Mengen gefunden mit einem Kohlenstoffgehalt von 91 bis 94 %; die Preise gehen für die Tonne an Ort und Stelle bis 25 ℳ herunter. Freiherr v. Richthofen hat hier Flötze von einer Mächtigkeit gesehen, die den jetzigen Bedarf der ganzen Erde, 500 000 000 t im Jahre, 60 Jahre lang decken würden. Den gesammten Kohlenvorrath der Provinz Schansi schätzte der Redner auf 1 260 000 000 000 t. Damit könnte der Bedarf der Erde 2 320 Jahre lang gedeckt werden. Alle diese Schätze könnten Deutschland nutzbar gemacht werden, wenn es uns gelingt, Kiautschou zur Eingangspforte für Schansi und damit zugleich für das ganze nördliche China zu machen. Dies ist möglich durch den Bau zweier Eisenbahnen. Die eine muss Kiautschou mit jenem Kohlengebiet verbinden, zu dessen Ausbeutung sich jetzt eine grosse Gesellschaft gebildet hat. Die zweite Bahn muss nach dem Hoangho, dem gelben Fluss, gehen, nach jenem Thor, das den Eingang bildet nach Schansi und Centralasien. Ob es gelingen wird, diesen Verkehr an uns zu reissen, wird von der Vorsicht und Umsicht abhängen, mit der wir verfahren. Der Chinese geht, wie der Redner betonte, gern mit seinem Kapital an Unternehmungen heran, die von Europäern geleitet werden.

— Am 16. März d. J. ist — wie bereits gemeldet — unter grosser Feierlichkeit die letzte Schiene der 388,5 km langen **Kongoeisenbahn** einverleibt worden. Alle Ingenieure der Bahn, die Chefs der Kongostationen und der belgischen, holländischen, portugiesischen, englischen Handelsfaktoreien aus Ndolo, Leopoldville, Kienchassa, Kintamo, der französische Bischof Augnard und der belgische Priester Bert nahmen an der Feier theil. Der belgische Arbeiter Gérome, der vor acht Jahren in Matadi den ersten Spatenstich für die Bahn gethan, fügte die letzte Schiene ein, und während Ingenieur Hoffin die letzten Bolzen einschlug, erdröhnten 21 Kanonenschüsse. Das Ziel, der Pool war erreicht. Der Bahnbau wird als ein Meisterstück allseitig gerühmt, aber seine Kosten sind bedeutend. Anstatt der zuerst angegebenen 25 000 000 Frcs. sind mehr als 70 000 000 Frcs. verbraucht, und der Kostenabschluss ist erst noch abzuwarten.

Seitens des Deutschen Reiches wird an der Eröffnungsfeier der Kongoeisenbahn wahrscheinlich Professor Dr. Frhr. von Danckelmann theilnehmen. Eine eigentliche offizielle Einladung und ebenso eine Abordnung von amtlichen Vertretern soll angeblich nicht stattfinden, was allerdings mit den früheren Mittheilungen, wonach der Kongostaat offizielle Einladungen erlassen habe, im Widerspruche steht. Dr. von Danckelmann hat, da er Geograph des Auswärtigen Amts ist, dem Vernehmen nach um einen Urlaub nachgesucht. Er ist mit den Verhältnissen am unteren Kongo schon aus eigener Anschauung bekannt, da er 1882 in den Dienst des Kongostaates eintrat und bis 1883 am unteren Kongo wissenschaftliche Studien, namentlich meteorologische Beobachtungen machte. 1883 trat er aus seinem Verhältnisse zum Kongostaate aus, da er sich mit dem Regime Stanley's durchaus nicht befreunden konnte.

— Nähere Mittheilungen über die Gesellschaft zur Erbauung von **Eisenbahnen in Abessinien** bringt die italienische „Nuova Antologia" in ihrem zweiten Aprilheft. Die Gesellschaft verfügt über ein Kapital von 8 000 000 Frcs. und führt den Namen „Compagnie Impériale des Chemins de fer Ethiopiens". An ihrer Spitze stehen Herr Chefneux und der vielgenannte schweizerische Ingenieur Ilg, der eine Art Ministerstellung beim König Menelik bekleidet. Die Konzession, welche die Genannten für den Bau einer Abessinien durchquerenden Eisenbahn erhielten, datirt vom 9. März 1894 und erstreckt sich auf folgende Linien: Dschibuti-Harrar, Harrar-Addis Abbeba (Entotto) und Addis Abbeba-Kaffa mit einer Fortsetzung bis zum weissen Nil. Die französische Regierung hat ihrerseits den Unternehmern die Ermächtigung ertheilt, die Linie bis zum Haten von Dschibuti durch französisches Gebiet zu führen. Nach den Bedingnissen der Konzession darf keine andere Gesellschaft die Bewilligung zum Bau von Konkurrenzlinien erhalten, sei es von der Seite des indischen Ozeans und des rothen Meeres her nach Aethiopien, sei es von Aethiopien zum weissen Nil. Der Transport sämmtlicher Waaren, die aus Dschibuti nach dem Harrar abgehen oder den umgekehrten Weg nehmen, wird der zukünftigen Eisenbahn zugewiesen werden, die somit in dieser Beziehung ein vollständiges Monopol erhält. Die Gesellschaft kann die Frachttarife selbständig bemessen, dieselben dürfen aber die Höhe der gegenwärtigen Kosten der Transporte mittelst Karawanen nicht überschreiten. Ueberdies ist die Gesellschaft berechtigt, von allen Waaren, die von der französischen Küste nach dem Harrar und umgekehrt befördert werden, ausser den Tarifgebühren einen 10 % Werthzoll zu erheben.

Von den drei Theilstrecken, aus denen sich die ganze Linie zusammensetzen soll, wird die Strecke Dschibuti-Harrar ungefähr eine Länge von 300 km, die Strecke Harrar-Entotto eine solche von 500 km, die Strecke Entotto-Kaffa eine Länge von 300 km besitzen, woran sich eine Verlängerung des Schienenweges bis zum weissen Nil schliessen wird. Die ganze Linie wird somit eine Ausdehnung von etwa 1 500—2 000 km haben, das äthiopische Reich vollständig durchqueren und vom indischen Ozean ausgehend bis zu demjenigen geographischen Punkte führen, an welchem die Grenzen der englischen Besitzungen in Uganda, des unabhängigen Kongostaates und des französischen Kongogebietes zusammenstossen. Vorläufig wird jedoch von der genannten Gesellschaft nur der Bau der Strecke Dschibuti-Harrar ins Auge gefasst.

Es ist vorauszusehen, dass die Herstellung dieser Eisenbahnverbindung im abessinischen Handelsverkehre eine ganze Umwälzung hervorrufen wird. Insbesondere dürfte sich dann der grösste Theil des abessinischen Kaffeehandels in den Händen der Gesellschaft konzentriren. Andere Ausfuhrgegenstände sind Felle, Wachs, Wolle, Gerste, Elfenbein, Bauholz usw. Der gesammte Ausfuhr- und Einfuhrverkehr Aethiopiens wird auf 30 000 000 Frcs. beziffert, so dass der 10 % Werthzoll, zu dessen Einsetzung die Gesellschaft berechtigt sein wird, ungefähr ein Erträgniss von 3 000 000 Frcs. ausmachen würde. Welch ungeheurer Zeitgewinn sich für den Verkehr Aethiopiens aus dem Bau aller drei Strecken ergeben wird, kann daraus erhellen, dass, während die Reise von Dschibuti nach Harrar jetzt ungefähr 15 Tage, diejenige von Dschibuti bis Addis Abbeba 40 Tage erfordert, man mit der neuen Eisenbahn die erstgenannte Strecke in 12 Stunden und den Rest des Weges in etwas mehr als einem Tage zurücklegen wird.

— Zu dem **Tarifstreit der nordamerikanischen Bahnen** bringt die „Londoner Fin-News" eine Mittheilung, der folgendes zu entnehmen ist: Die Grand Trunc Company macht bekannt, dass sie die Personentarife von Buffalo nach St. Paul und Minneapolis auf 7 D. erhöht hat. Man glaubt, dass die Kanada Pacificbahn ebenfalls eine Erhöhung eintreten lassen werde. Weiter wird gemeldet, dass sich der Präsident der Great Northernbahn, Hill, dahin äusserte, er werde unter keinen Umständen zugeben, dass die Kanada Pacificbahn ihre Differentialtarife beibehält.

Technische Neuerungen.

— **Der elektrisch verschlossene Zugstab von Webb-Thompson.** Auf englischen eingleisigen Bahnen besteht bekanntlich seit langer Zeit die Einrichtung, dass kein Zug die Strecke befahren darf, der nicht im Besitze eines bestimmten, für jede von zwei Stationen begrenzte Theilstrecke besonders geformten Stabes, des Zugstabes, ist. Auf der Anfangsstation einer solchen Theilstrecke wird er dem Lokomotivführer übergeben und auf der Endstation wieder abgeliefert. Bei diesem Verfahren muss die Strecke, die von einem Zuge in der Richtung von A nach B befahren worden ist, zunächst regelmässig wieder in der entgegengesetzten Richtung von B

nach A befahren werden; eine Aufeinanderfolge mehrerer Züge in gleicher Richtung ist also ausgeschlossen. Um diese trotzdem zu ermöglichen, ist das Zugstabsystem in verschiedener Weise durch Zugstabkarten usw. ergänzt worden, dabei wurde aber naturgemäss der grosse Sicherheitsgrad, der in dem ursprünglichen System mit nur einem Zugstab für jede Theilstrecke lag, mehr und mehr abgeschwächt.

Durch die Erfindung der Herren Webb und Thompson ist es nun gelungen, die Aufeinanderfolge der Züge beliebig zu gestalten, ohne das dem ursprünglichen System innewohnende Maass von Sicherheit zu vermindern. Die Einrichtung ist folgende: Auf jeder Station A, B, C, D, E einer eingleisigen Strecke sind in besonderen Gestellen mehrere Zugstäbe übereinander gelagert; die zu einer Theilstrecke gehörigen Stäbe sind unter sich ganz gleich, aber durch Aufschrift und äussere Form von den Stäben der Nachbartheilstrecke deutlich unterschieden; jede Stabart passt nur in das zugehörige Gestell. Im allgemeinen kommt man mit zwei Stabformen aus. Hat z. B. die Strecke A—B die Form I, so erhält die Strecke B—C die Form II, C—D wieder Form I usw.; demgemäss erhält die Anfangsstation A nur ein Stabgestell für Form I, die Endstation E nur ein Gestell für Form II und die Zwischenstationen erhalten je zwei Stabgestelle, wie nachstehend dargestellt:

Station:	A	B	C	D	E
Stabform:	I	I II	II I	I II	II

Durch elektrische Abhängigkeiten ist es nun unmöglich gemacht, einem Stabgestell einen Stab zu entnehmen, sobald aus dem eigenen oder aus dem zu derselben Theilstrecke gehörigen Stabgestell der anderen Station schon ein Stab entnommen ist. Es kann z. B. weder in B noch in C dem Gestell II ein Stab entnommen, also auch kein Zug von B nach C oder von C nach B abgelassen werden, wenn in B oder in C schon vorher einer der Stäbe Form II dem Gestell entnommen war und solange es noch nicht wieder auf einer dieser Stationen abgeliefert und in das Gestell eingesteckt worden ist. Ist aber ein Zug mit einem in B erhaltenen Stab der Form II in C eingetroffen — oder auch wieder nach B zurückgekehrt, z. B. bei Arbeitszügen — und dort der Stab wieder dem Gestell einverleibt, so kann entweder in B ein neuer Stab für einen folgenden Zug oder in C ein solcher für einen entgegenfahrenden herausgenommen und dem Lokomotivführer ausgehändigt werden, eine etwaige gleichzeitige Entnahme von zwei Stäben ist aber unmöglich. Die Stationen verständigen sich durch eine bestimmte Zahl von Glockenschlägen über die beabsichtigte Entnahme der Stäbe, also auch über den bevorstehenden Zuglauf. Die Apparate sind sehr leicht und einfach zu handhaben, die sie bedienenden Beamten brauchen nicht telegraphiren zu können, und sowohl in diesem, wie in dem weiteren Umstande, dass ein unberechtigtes Einfahren eines Zuges in eine nicht freie Strecke nur dann möglich ist, wenn sowohl der Stationsbeamte, wie der Lokomotivführer die Vorschriften in gröblichster Weise übertreten, kann man vielleicht einen Vorzug gegenüber unserem Anbiete- und Annahmeverfahren vermittelst des Telegraphen erblicken. Namentlich der Möglichkeit, nicht besonders geschultes Personal benutzen und dadurch Ersparnisse erzielen zu können, mag es zuzuschreiben sein, dass die Einrichtung nicht nur in England und dessen Kolonien, sondern besonders auch in Russland sich rasch einbürgern soll.

Aber das ganze System erscheint nur dort zweckmässig und bietet nur dort ausreichende Sicherheit, wo die Züge auf jeder Zugfolge, d. h. in diesem Falle auf jeder Stabwechselstation anhalten. Es wären also alle eingleisigen Strecken mit zwischengeschobenen Blockstationen und mit Zügen, die einzelne Stationen durchfahren, auszuschliessen. Die Erfinder haben zwar auch diesem Umstande Rechnung zu tragen versucht, indem Einrichtungen getroffen worden sind, durch die der Stab der schon durchfahrenen Theilstrecke während der Fahrt an bestimmter Stelle abgegeben, und der Stab für die zu befahrende Theilstrecke aufgenommen werden kann. Aber gegen solche Einrichtungen sind doch wichtige grundsätzliche Bedenken geltend zu machen. Zunächst sind sie nicht ohne Eingriffe in die Umgrenzungslinien mit allen ihren Bedenken möglich, weiter wird man vom Lokomotivführer kaum verlangen können, dass er besonders bei Nacht und schlechtem Wetter die Stellen der Stababgabe und Aufnahme so genau kennt und erkennt, dass er sich unter allen Umständen klar darüber ist, wo der Stabwechsel stattfinden muss, um keinenfalls ohne den richtigen Stab seine Fahrt in eine neue Theilstrecke fortzusetzen, und endlich kann er es auch dann, wenn er genau erkennt, dass er den neuen Stab an der vorgeschriebenen Stelle nicht erhalten hat und daher den Zug sofort zum Stehen zu bringen versucht, doch nicht vermeiden, mehr oder minder weit ohne Stab in die nicht freie Strecke hineinzufahren, was mit unmittelbaren Gefahren verbunden sein kann und in bedenklichster Weise gegen die ganze Grundlage des Stabsystems verstösst.

Schliesslich sei noch auf die Gefahr hingewiesen, die darin liegt, wenn sich gewissenlose Bedienstete der Stationen oder vom Fahrdienst Stäbe nachmachen, um frei von Zwang zu sein. Leider sind ja auf verwandten Gebieten solche unglaubliche Dinge vorgekommen, wie z. B. Verderben von Blockwerken u. dergl. m.

Immerhin erscheint es wohl angebracht, mit dem Zugstab von Webb-Thompson auf Strecken, auf deren sämmtlichen Stationen alle Züge anhalten, Versuche zu machen. Besonders auf Nebenbahnen, wo jetzt vielfach aus der Art der Besetzung der Zwischenstationen für die Zugfolge und die Zugkreuzungen manche Schwierigkeiten entstehen, würden solche Einrichtungen wohl manchmal eine Erleichterung des Betriebes herbeizuführen vermögen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Gross-Krotzenburg. An der Bahnstrecke Hanau-Aschaffenburg wird am 15. Mai d. J. der Haltepunkt Gross-Krotzenburg für die Abfertigung von Personen und Gepäck im Verkehre mit den Stationen an den Bahnstrecken Frankfurt a/M. Hauptbahnhof und Frankfurt a/M. Ostbahnhof-Hanau-Aschaffenburg eröffnet. Die Entfernungen betragen bis Gross-Auheim 3,54 km und bis Kahl 2,06 km.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 29. April 1898. (1130)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf unserer Neubaustrecke Berlinchen-Arnswalde (voraussichtlich 1. Juli d. J.) wird die Station Berlinchen verlegt, wodurch Entfernungserhöhungen bis zu 2 km bezw. geringe Frachterhöhungen eintreten.

Näheres ist bei uns zu erfahren.

Soldin, den 2. Mai 1898. (1130a)

Direktion
der Stargard-Küstriner Eisenbahn.

Lokalgütertarif, sowie Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Königsberg etc. nach Prostken tr. und von Prostken tr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden die in den obigen Tarifen bestehenden Frachtsätze des Spezialtarifs III von Pillau beziehentlich Königsberg nach Grajewo loco und tr. 0,67 und 0,61 bezw. 0,62 und 0,59 ℳ pro 100 kg auf 0,79 und 0,73 bezw. 0,66 und 0,60 ℳ, die Sätze von Prostken loco und tr. nach Pillau von 0,65 und 0,60 auf 0,77 und 0,71, der Satz von Prostken loco nach Königsberg von 0,61 auf 0,65 ℳ pro 100 kg erhöht.

Königsberg, den 30. April 1898.

Direktion (1131H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Sept. 1896. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Nagy-Mihály der k. ungarischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden:

	5	10	15	100
	Kilogramm			
durch Anstoss von .	0,02	0,04	0,06	0,34

Mark an die für Nyiregyháza bestehenden Frachtsätze.

München, den 30. April 1898. (1132)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird im ostdeutschen Güterverkehr (I/II) Station Tilsit des Direktionsbezirks Königsberg in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. aufgenommen.

Für die Anwendung der Frachtsätze

gelten die daselbst vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 30. April 1898. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 9. Mai d. J. tritt für die Beförderung von Holz über 2,5 m Länge bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehender direkter Frachtsatz in Kraft:

	Pfennig für 100 kg
von Wilhelmsburg (K.K.St.B.) nach Sohland	121

Dresden, am 5. Mai 1898. (1134)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der pr. österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Nimburg Oe. U. St. E. G. in den vom 1. November 1897 gültigen Ausnahmetarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Nimburg Oe. U. St. E. G. kommen die für Nimburg Oe. N. W. B. im Ausnahmetarif für niederschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der österreichischen Nordwestbahn etc. vom 1. November 1897 enthaltenen Frachtsätze zuzüglich 4 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 2. Mai 1893. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juli 1896. Die im Nachtrag IV vom 2. Januar 1898 für Laubendorf und Wilhermsdorf enthaltenen Anstossbeträge ermässigen sich mit sofortiger Wirksamkeit um je 6 ℳ für 10 000 kg.

München, den 3. Mai 1898. (1136)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum **belgisch-südwestdeutschen Heft 3a** vom 1. Januar 1895 (Verkehr zwischen den belgischen Häfen und diesseitigen Stationen) tritt am 1. Juni d. J. ein Nachtrag V in Geltung. Derselbe enthält theilweise ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für die überseeische Einfuhr von Eisenerzen, eine Bestimmung über die Aufnahme der Stationen Avolsheim und Ostheim-Beblenheim in den direkten Verkehr und im übrigen die seit Ausgabe des letzten Nachtrages auf dem Verfügungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Ausserdem werden die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 (Soda) für Saaralben durchweg um 5 Cts. für die Tonne erhöht, und die Sätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Façoneisen etc.) für Stieringen-Wendel aufgehoben. Letztere beiden Maassnahmen treten erst am 15. Juli d. J. in Geltung.

Strassburg, den 30. April 1898. (1137)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Heft 14 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 10. Mai d. J. der Nachtrag I zur Einführung. (Gratis.) Derselbe enthält Frachtsätze des Spezialtarifs III für Differdingen und Schimpach, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehr nach Dortmund, Station der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Strassburg, den 30. April 1898. (1138)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Getreideverkehr von Stationen der süddeutschen Donaudampfschiffahrt. Im Ausnahmetarif Nr. I (Verkehr mit Bayern) vom 1. Mai 1898 sind die Anstossbeträge für die nachverzeichneten Lokalbahnstationen abzuändern, wie folgt:

Seite des Tarifes	Bestimmungsstation	Uebergangsstation	Serie I	Serie II
			Pfennig für 100 kg	
56	Laubendorf . . .	Siegelsdorf . . .	5	3
58	Wilhermsdorf . . .	„ . . .	6	4
58	Wolfratshausen . .	München S. B. . . 1.	23	15
		2.	22	14

München, den 3. Mai 1898. (1139)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-russischer und deutsch-Warschauer Güterverkehr, deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr (Heft 1 und 2), **Thorner Transitverkehr, deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr** (Heft 1 und 2), **deutsch-Mlawaer Grenzverkehr.** Am 24. April d. J. neuen Stils ist die Güterverwaltung Dresden-Neustadt (schlesischer Bahnhof) mit der Güterverwaltung Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) vereinigt worden.

Von diesem Tage ab können nach und von dem schlesischen Bahnhofe Frachtgutsendungen nicht mehr abgefertigt werden; dagegen ist vorläufig noch die Abfertigung von Eilgütern, eilgutmässig zu befördernden Gütern sowie von lebenden Thieren zulässig

Bromberg, den 3. Mai 1898. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 8 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag V in Kraft. (Gratis.)

Derselbe enthält Aenderungen im Verkehr mit den Kölner Bahnhöfen.

Strassburg, den 28. April 1898. (1141)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Die besonderen Frachtsätze für Konstanz transit in den belgisch-badischen Gütertarifen (Hefte 6a, 6b und Kohlenausnahmetarif) finden auf Sendungen nach Vorarlberger und weitergelegenen Stationen (Tirol etc.) Anwendung.

Karlsruhe, den 30. April 1898. (1142)
Generaldirektion.

Deutsch-west-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 ab wird im Verkehre mit der Station Vöcklabruck der k. k. Staatsbahnen ein neuer Ausnahmetarif Nr. 24 für Rohasbest in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen eingeführt. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Endbahnen, sowie die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 2. Mai 1898. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Vom 20. Mai/1. Juni d. J. alten/neuen Stils ab wird der Ausnahmetarif 2 B (Seite 197 bis 198 des Tarifs), welcher für die Artikel amerikanische rohe Baumwolle und Abfälle von Baumwolle in Wagenladungen zu 10 000 kg (610 Pud) oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht gilt, auch auf den Artikel ostindische rohe Baumwolle ausgedehnt.

Bromberg, den 29. April 1898. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Aufnahme der Station Wörgl als Reexpeditionsstelle für Holztransporte. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 wird die Station Wörgl als Reexpeditionsstelle für Holztransporte in den österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverband einbezogen.

Die Einlagerung bezw. Reexpedition in Wörgl ist zulässig nach Maassgabe der einschlägigen Bestimmungen des Tarifes:

a) Theil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1894, für Sendungen mit Herkunft von den österreichischen Stationen der Gruppe D, E, F, G, H, J, K, L und M, ferner von Hopfgarten, Kirchbüchl und Söll-Leuckenthal;

b) Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1894, für Sendungen mit Herkunft von den ungarischen Stationen der Gruppe B, C, D, E, G und H;

ad a) und b) bestimmt nach Stationen der Gruppe I bis X, ferner nach Bregenz transit, Buchs transit, Lindau transit und St. Margrethen transit.

Wien, am 2. Mai 1898. (1145)
K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch französischer Eisenbahnverband. Frachtsatz für die Beförderung von Pferden von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris. Mit Gültigkeit vom 3. Mai 1898 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1898 wird für die Beförderung von kleinen Pferden (Ponnies) und von solchen abstammenden Fohlen galizischer und russischer Provenienz von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) nach Paris, Station der französischen Ostbahnen, der Frachtsatz von 673,30 Frcs. pro Wagen mit 25 qm Ladefläche im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Frachtberechnung erfolgt ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Beistellung von Wagen mit bestimmter Ladefläche kann nicht beansprucht werden.

Die Begünstigung findet nur auf die unter dem Namen „koniki“ bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Rasse, nicht aber auf Pferde eines grösseren Schlages oder auf von letzteren abstammende Fohlen Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe von Wien I K. E. B. (Westbahnhof) bis Paris und der auf dieselbe Firma als Empfängerin lautenden Aufnahmebescheinigungen für den Transport von der galizischen Aufgabestation bis Wien K. F. N. B.

Diese Dokumente sind vom Absender bis längstens Ende März 1899 der k. k. Staatsbahndirektion Wien vorzulegen.

Wien, am 2. Mai 1898. (1146)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Auf 1. Mai l. J. gelangt Nachtrag III zum badisch-pfälzischen Personen- und Gepäcktarif zur Ausgabe.

Die im Nachtrag enthaltenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 3. Mai 1898. (1147)

Generaldirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkauf der in unseren Werkstätten zu Breslau, Lauban und Glogau angesammelten Materialabgänge ist Termin auf Mittwoch, den 25. Mai 1898, Vorm. 10 Uhr, im ehemaligen Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof hierselbst, anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Direktionsgebäude, Zimmer 86, zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar) bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ müssen bis zur Terminsstunde hier eingereicht sein. Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. Juni 1898.

Breslau, den 30. April 1898. (1148)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines flusseisernen Wasserbehälters etc. von 50 cbm Inhalt für Bahnhof Frose soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Frose“

versehen zu dem auf

Dienstag, den 17. Mai 1898, Vormittags 11¾ Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1898. (1149)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Brückenbauten und Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bünde nach Sulingen im Loose II c (70 100 cbm Bodenbewegung, 71 700 qm Böschungsflächen, 9200 qm Wegebefestigungen, 315 cbm Bruchsteinmauerwerk, 20 cbm Wasserkalk, 8 cbm Werksteine).

Termin: Freitag, den 27. Mai 1898, Vormittags 10½ Uhr

bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Lübbecke. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,40 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Lübbecke nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 3. Mai 1898. (1150)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Brückenbauten, Wegeunterführung und Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bünde nach Sulingen im Loose III (195 900 cbm Bodenbewegung, 176 000 qm Böschungsflächen, 26 000 qm Wegefestigungen, 1077 cbm Bruchsteinmauerwerk, 60 cbm Wasserkalk, 23,5 cbm Werksteine).

Termin: Sonnabend, den 28. Mai 1898, Vormittags 10½ Uhr,

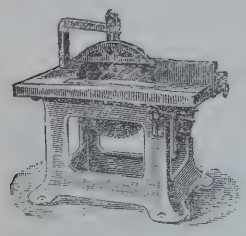
bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Sulingen. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Sulingen nur von der letzteren bezogen werden. Znschlagsfrist 4 Wochen

Hannover, den 3. Mai 1898. (1151)

Königliche Eisenbahndirektion.

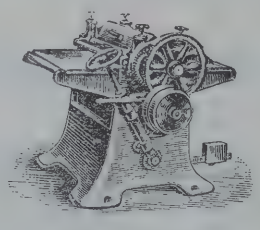
Anzeigen.

1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.



Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Für ein unter **Nr. 81402** in **Deutschland**

patentirtes Relais

werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber vergeben. Interessenten mögen sich wenden betreffs Bedingungen und näherer Angaben an **C. Kesseler**, Patent- u. technisches Büreau, Dorotheenstr. 32, **Berlin N. W.**

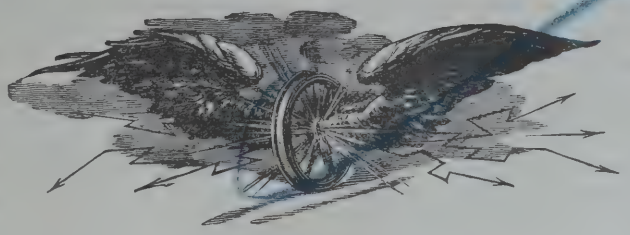
Das beste Holzanstrichöl & bleibt ist
Avenarius Carbolineum
D.R.PAT. No 46021
Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Co
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Büsscher & Hoffmann betr. Asphaltfilz-Platten bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 36. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nicht amtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Mai 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Güterzugfahrpläne.
Kleinverkehr in landwirthschaftlichen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Gesichtspunkte zur Verhütung von Krankheitsübertragung durch den Eisenb.-Verkehr. — Frachtermässigung für gewöhnliches und für Eilstückgut. — Treuenbrietzen-Nauen. — Einsitzige Eisenbahnfahrräder. — Bröllthalbahn. — Wehlau-Friedländer Kreisbahnen. — Bergbahnprojekt auf den Hohenstaufen bei Reichenhall. — Verkehrseinnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Grössenverhältnisse des neuen Dresdener Personenhauptbahnhofes. — Rangirversuch in Königstein mittelst Elektromotorwagen. — Budget der bad. Staatsbahnen. — Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Personenverkehr von Russland. — Eiseinfuhr. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Die Hygiene im Eisenbahnzuge. — Interpellationen, Eisenbahnbauten betr. — Stand der Bahnbauten. — Betriebseinnahmen der Privatbahnen im April. — Betriebslänge der österr. Staatsbahnen. — Jubiläum der Aussig-Teplitzer E. — Buschtêhrader E., Betriebsergebnisse. — Betriebsrechnung der Südbahn. — Allgemeiner österr. Eisenbahnbeamtentag. — Zuständigkeit des Eisenbahnministeriums, Eisenb.-Unternehmer zur Ausführung von Bauten zu verpflichten. — Anwendung eines bestimmten Tarifs betr. — Kaschau-Oderberger Eisenb., 2. Gleis. — Umbau der Station Klausenburg. — Personalnachrichten.
Luxemburg: Luxemburg. Prinz Heinricheisenbahn.
Vereins-Ausland: Reinertrag der schweizer Bahnen. — Rückkauf der schweizer Bahnen. — Schweizer Bundesbahnwesen. — Jura-Simplonbahn. — Herabsetzung der Frachtsätze für Nahrungsmittel in Italien. — Akkumulatorendroschken in Paris. — Brücke über d. „Kleinen Belt“. — Roheinnahmen der russ. Eisenb. — Bau 2. Gleise auf russ. Bahnen. — Ziele der britisch-afrikanischen Kolonialpolitik. — Erhöhung der Staatseinnahmen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Güterwagen von 50 t Tragkraft der pennsylvanischen E. — Neue East Riverbrücke in Newyork. — Kongobahn, Ankunft d. 1. Lokomotive am Stanley Pool.
Ueber norwegische Eisenbahnen.
Bücherschau:
Spesa d'esercizio e quantità di personale delle principali Reti ferroviarie italiane e di alcune Reti estere. — Sul coefficiente d'esercizio delle Reti ferroviarie Mediterranea e Adriatica.
Amtliche Bekanntmachungen.

Güterzugfahrpläne.

Der Güterzugfahrplan hat darunter erheblich zu leiden, dass an seine Ausarbeitung gewöhnlich erst nach Feststellung des Personenzugfahrplanes gegangen werden kann. Diese erfolgt so kurz vor den vereinbarten Einführungsterminen der Sommer- und Winterfahrordnungen, dass zu einer gründlichen Ausarbeitung jenes genügende Zeit nicht bleibt. Es ist daher ziemlich allgemein üblich, an den bestehenden Güterzugfahrplänen nur die dringendsten Aenderungen und Ergänzungen vorzunehmen; eine durchgreifende Um- oder Neugestaltung, auch wenn sie als durchaus wünschenswerth anerkannt, unterbleibt. Die mit dem Wachsen des Verkehres nicht nur möglich, sondern auch unabweisbar gewordene Einlegung geschlossener Züge, welche grössere Strecken ohne andere als Betriebsaufenthalte auf den Stationen durchfahren, wurde zwar angestrebt, ist aber nicht durchweg in erwünschter Weise gelungen, vielmehr zwangen Ueberholungen und Kreuzungen anderer Züge, deren Verlegung ohne Umarbeitung des ganzen Fahrplanes unmöglich war, auf einzelnen Stationen zu Aufenthalten, welche den Vortheil der sonstigen schnelleren Beförderung wieder herabsetzten.

Auch den Einzelbedürfnissen der Stationen konnte zu wenig Rechnung getragen werden, sodass, zumal bei unerwartet starker Verkehrszunahme fortgesetzt kleinere Fahrplanänderungen vorgenommen werden mussten, welche oftmals zwar auf einer Stelle Abhilfe schafften, auf anderer aber neue Verlegenheiten hervorriefen, überdies in den Zugverkehr eine gewisse Unsicherheit hineintrugen, auch bezüglich der Innehaltung der Dienstdauer der Beamten Störung bereiteten. Die Betriebssicherheit erfordert aber, dass besonders in Zeiten starken Verkehrs, wo alle Beamte schon durch die Vermehrung des Zug- und Rangirverkehres in erhöhtem Maasse in Anspruch genommen werden, diese möglichst wenig durch Aenderungen im Fahrplan beunruhigt werden.

Dieses Ziel ist nur zu erreichen, wenn frühzeitig an eine besonders sorgfältige Bearbeitung des Güterzugfahrplanes ge-

gangen wird. Beispielsweise müssten schon jetzt die Fahrpläne für den nächsten voraussichtlich wieder sehr verkehrsstarken Winter ausgearbeitet und dabei die im Vorwinter gesammelten Erfahrungen verwerthet werden; namentlich würden dieselben die beschleunigte, ungehinderte Beförderung der Durchgangszüge, schnelle Zuführung der leeren Wagen, häufigere Räumung und Bedienung auch der kleinen Stationen sicher stellen müssen.

Allem Anscheine nach sind die Personenzugfahrpläne in einen gewissen Beharrungszustand insofern getreten, als sie den Verkehrsbedürfnissen für einige Zeit genügen und als die mit jedem Fahrplanabschnitte etwa nothwendig werdenden Aenderungen sich auf vereinzelte Einlegung eines neuen Zuges oder ganz geringfügige Minutenverschiebungen im Fahrplane bestehender Züge beschränken. Es wird daher möglich sein, den Güterzugfahrplan für den Winter schon jetzt zu bearbeiten, ohne befürchten zu müssen, vergebliche Arbeit gemacht zu haben und kurz vor Beginn der Winterfahrordnung noch zu wesentlichen Aenderungen gezwungen zu sein.

Bei der Direktion Halle ist bereits hiermit begonnen.

Wenn nachstehend die Grundzüge mitgetheilt werden, wie der Güterzugfahrplan im Direktionsbezirk Halle hergestellt wird, so geschieht dies in der Annahme, nicht dass damit durchweg neues geboten würde, sondern dass die Bearbeitung der Fahrpläne vielfach in die Hände von im Betriebsdienst weniger erfahrenen Büreaubeamten gelegt werden muss und zu werden pflegt, denen es von Werth sein dürfte, eine zusammenfassende Anleitung für ihre Arbeit zu erhalten.

Einmalige Vorarbeit für die Aufstellung aller Fahrpläne bilden die weiter unten mitgetheilten Tabellen. Es sind zunächst für beide Zugrichtungen für die zwischen je 2 Stationen liegenden Strecken die unter Berücksichtigung der Neigungs- und Krümmungsverhältnisse berechneten virtuellen Längen der Strecken und die für die Grundgeschwindigkeiten von 25, 30, 35 usw. Kilometer in der Stunde danach sich ergebenden Fahrzeiten festgestellt. (Spalte 3 der Tabelle I.) Darauf sind für beide Zugrichtungen für jede Strecke zwischen je 2 Stationen und für jede der obigen Grundgeschwindigkeiten die nach der Betriebsordnung bei 8, 9, 10 bis 14 gebremsten Achsen zulässigen Zugstärken bestimmt. Endlich ist für jede dieser Strecken (beider Richtungen) und Geschwindigkeiten die Leistung einer Normalgüterzugslokomotive in Lastachsen (zu 7,5 t) berechnet. Daraus ergibt sich für den ganzen Direktionsbezirk eine Tabelle I folgender Form:

Stationen und deren Entfernung in Kilometer	Grundgeschwindigkeit	Nach der virt. Länge berechnete Fahrzeiten in Minuten	Grösste Zugbelastung bei 1 Lokomotive, in belad. Achsen	Bremsprozente	Mit 8	9	10	11	12	13	14
					gebremsten Achsen können gefahren werden: Achsen						
Teuplitz 15,950	25	38,3	150	8	100	112	125	137	150		
	30	32,0	150	10	80	90	100	110	120	130	140
	35	27,4	150	12	66	75	83	91	100	108	116
	40	24,0	150	15	53	60	66	73	80	86	93
	45	21,3	150	18	44	50	55	61	66	72	77
Forst 8,300	25	25,2	125	6	133	150					
	30	23,2	125	7	114	128	142	150			
	35	21,7	125	9	88	100	111	122	133	144	150
	40	18,8	100	12	66	75	83	91	100	108	116
	45	15,4	80	14	57	64	71	78	85	92	100
Klinge 13,720	25	34,8	150	6	133	150					
	30	29,4	150	7	114	128	142	150			
	35	25,4	125	9	88	100	111	122	133	144	150
	40	21,7	100	12	66	75	83	91	100	108	116
	45	19,1	80	14	57	64	71	78	85	92	100
Cottbus usw.											

Für Bahnabschnitte von etwa 50 km zwischen je 2 grösseren (Rangir-, Lokomotivwechsel- oder -Reserve-) Stationen sind sodann für jede Zuggattung die durchschnittliche Grundgeschwindigkeit, die Belastung und die Zahl der zu bremsenden Achsen (wobei möglichst an einer für die gesammte Zugbeförderungsstrecke gleichen Bremsachsenzahl festgehalten wurde), und die sich hieraus ergebenden Fahrzeiten gewählt bezw. festgestellt worden.

Auf der Strecke Sagan - Cottbus, zu welcher die in der Tabelle genannten Stationen gehören, verkehren durchlaufende Kohlenwagen-Leerzüge und -Vollzüge, durchlaufende Vollzüge mit Gütern anderer Art, Lokalwagenladungs- und Stückgüterzüge, regelmässig leerfahrende oder nur mit einigen leeren Kohlenwagen belastete Lokomotiven und Lokalkohlenzüge. Für die Leerzüge wurde eine Besetzung mit 7 Bremsern, also Bedienung von 14 Bremsachsen angenommen und eine durchschnittliche Grundgeschwindigkeit von 45 km. Als Zugbelastung ergab sich nach Anleitung der obigen Tabelle hieraus 100 Achsen, welche (als Leerachsen) mit einer Lokomotive zu fahren sind. Für die durchgehenden Vollzüge sind die entsprechenden Annahmen: 6 Bremser, also 12 gebremste Achsen und 40 km Grundgeschwindigkeit, woraus sich die Zugbelastung zu 100 Achsen ergab. Für die auch dem Lokalverkehr dienenden Wagenladungs- und Stückgüterzüge wurden ebenfalls 12 gebremste Achsen sowie 35 km Grundgeschwindigkeit und 120 Achsen Zugbelastung bestimmt. Erforderte letztere auf einzelnen kurzen Strecken mehr als 12 Bremsachsen, so wurde auf eine geringere Geschwindigkeit zurückgegangen. Diese Ergebnisse sind sodann in einer neuen Tabelle II niedergelegt, aus welcher nun die für jeden Zug einzusetzenden Fahrzeiten, denen nur noch der stets gleiche Zuschlag von 3 oder 4 Minuten für Abfahren und Anhalten zuzurechnen ist, abgelesen werden können. Diese Tabelle II hat folgende Form:

Strecke Sagan-Cottbus.

Gattung der Züge	Leerzüge und Lokomotiven			durchgehende Vollzüge			Ausladezüge usw.		
Zugstärke in Achsen	100			100			120		
gebremste Achsen	14			12			12		
Geschwindigkeit v und Fahrzeit f	v km	f Min.	S	v km	f Min.	S	v km	f Min.	S
Teuplitz . .									
Forst . . .	35	27,4		35	27,4		30	32,0	
Klinge . .	45	15,4		40	20,0		35	21,7	
Cottbus . .	45	19,1		40	21,7		35	25,4	

Die Spalten S nehmen die Summen der Fahrzeiten f für gewisse Streckenabschnitte auf.

Bei denjenigen Strecken, auf welchen die angenommene Zugbelastung überhaupt nicht von einer Lokomotive bewältigt werden kann, ist die Achsenzahl, auf welche sie ermässigt werden muss, oder von welcher ab Vorspann erforderlich wird in der Tabelle II vermerkt.

Eine III. Tabelle enthält die auf jeder Theilstrecke in der stärksten Verkehrswoche des letzten Winters durchschnittlich täglich mit jedem Zuge beförderten Achsen; sie gibt den Anhalt dafür, wie viel Züge bei der nach Tabelle II auf jeder Strecke vorgesehenen Zugbelastung erforderlich werden.

Eine IV. Tabelle endlich enthält die erfahrungsmässig und nach den Angaben der Stationsvorstände bei jedem Zuge und auf jeder Strecke in der Zeit des starken Verkehrs nothwendig gewesenen Aufenthaltszeiten, nach diesem Muster:

Strecke Sagan-Cottbus.

Stationen	Züge Nr. 853	854	855	856	857	858	859	Bemerkungen über Ueberholungsgleise, Wassernehmen usw.
	brauchen Aufenthalt Minuten							
Teuplitz . .	20	15	15	—	10	20	15	
Forst	15	15	15	10	15	20	20	
Klinge . . .	—	—	—	10	20	15	—	
Cottbus usw..								

Die bildliche Darstellung beginnt mit der Eintragung der Eilgüterzüge, demnächst aller Durchgangszüge, voran diejenigen, welche Anschlüsse an den Grenzstationen vermitteln, wobei darauf geachtet wird, dass Ueberholungen durch Personenzüge, auf eingleisigen Strecken auch Kreuzungen mit solchen vermieden und nur auf den Stationen Aufenthalte angesetzt werden, wo es der Betrieb — Wassereinnahme, Personalwechsel u. dergl. — unbedingt verlangt. Demnächst werden die Lokalwagenladungs- und Stückgüterzüge eingezeichnet; auch unter dem Gesichtspunkte, dass Ueberholungen durch Personen- oder Durchgangszüge und Kreuzungen möglichst vermieden oder, wenn sie nöthig sind, auf Stationen gelegt werden, welche zur Abfertigung des Zuges an sich schon längere Aufenthaltszeit verlangen, dass ferner auf kleinen Stationen und Haltestellen, welche nur sehr geringe Personalbesetzung haben, die Nachtzüge ohne Aufenthalt durchfahren, andererseits aber früh und Abends je ein Zug in jeder Richtung zur Bedienung Aufenthalt erhält. Den dritten Rang erhalten diejenigen Durchgangszüge, welche erfahrungsmässig nur in gewissen kürzeren Zeitabschnitten gebraucht werden, wie Kies-, Steinschlag-, Rübenarbeiter- u. dergl. Züge. Sie werden als möglichst schnell und ohne Aufenthalte fahrende Züge entworfen, aber doch so, dass sie nöthigen Falles den erstgenannten Zügen weichen müssen. Zuletzt folgen die zu Zeiten besonders starken Verkehrs nothwendig werdenden Entlastungszüge zwischen grösseren Uebergangsstationen und die sonstigen Bedarfszüge.

Weitere ins einzelne gehende Ausführungen dürfte der Zweck dieser Zeitung verbieten. Es muss deshalb davon abgesehen werden, an der Gegenüberstellung eines Fahrplanbildes aus früherer Zeit und eines nach vorstehenden Grundzügen angefertigten die Vorzüge des letzteren zu erläutern. Der Hauptzweck dieser Zeilen war, die frühzeitige Ausarbeitung eines die Erfahrungen des letzten Winters berücksichtigenden Güterzugfahrplanes für nächsten Winter anzuregen.

Halle. Neumann.

Kleinverkehr in landwirthschaftlichen Erzeugnissen auf den Eisenbahnen.

Zu wiederholten Malen haben wir angedeutet, welchen Aufschwung die Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse in kleinen Packeten auf englischen Bahnen genommen hat seit Einführung herabgesetzter Tarife für diese Sendungen.

Auf der grossen Ostbahn wurden beispielsweise in den ersten beiden Monaten 1896 3000 derartige Sendungen befördert, in der gleichen Zeit 1897 deren 12000. Diese ausserordentliche Zunahme darf als Beweis dafür gelten, dass die Erleichterung der Beziehungen des Landwirths, namentlich des kleinen Acker- und Gartenbauers, mit dem städtischen Verbraucher ein unabweisbares Bedürfniss ist. Hat doch nicht nur die in allen Kulturländern mit schwierigen Verhältnissen kämpfende Landwirthschaft ein Interesse an solchem Verkehr thunlichst ohne Zwischenhandel, sondern auch der städtische Verbraucher, vorzugsweise aus dem mittleren und Arbeiterstande.

Wie in Deutschland, insbesondere auf den preussischen Staatsbahnen diesem Bedürfniss Rechnung getragen wird, wollen wir zum Schlusse kurz erwähnen.

In Frankreich ist die Erkenntniss von der Bedeutung dieser Frage für die billige und gute Versorgung namentlich der Grossstädte mit Nahrungsmitteln erst durch die Erfolge in den Vordergrund der öffentlichen Erörterungen gerückt worden, welche Belgien und England mit den eingeführten Vergünstigungen erzielt haben.

Diese Erfolge, welche auch in der erheblichen Einschränkung des vertheuernden Zwischenhandels zu suchen sind, haben den französischen Arbeitsminister veranlasst, eine ausserparlamentarische Kommission behufs Prüfung der Angelegenheit und Unterbreitung von Vorschlägen zur Lösung der Frage in Frankreich einzusetzen.

Ueber die Thätigkeit der Kommission und das Ergebniss ihrer Berathungen bringt das „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“ aus der Feder eines Kommissionsmitgliedes, Henry Haguet, ausführliche Mittheilungen, welche alles Einschlägige im Zusammenhange besprechen und denen wir folgendes entnehmen:

Das Verfahren auf den belgischen Staatsbahnen, wonach bis zu 60 kg bestimmter landwirthschaftlicher Erzeugnisse unter gewissen Einschränkungen als Reisegepäck frei befördert werden, glaubt die Kommission für Frankreich zur Annahme nicht empfehlen zu können; denn in Belgien wird im allgemeinen Freigepäck überhaupt nicht zugelassen, während in Frankreich solches bis zu 30 kg allen Reisenden ohne Unterschied der Klassen und der Züge und ohne Rücksicht auf die Länge des Reiseweges für die geringe Einschreibegebühr von 10 Cts. gewährt wird. Bei der liberalen Deutung, welche die Entscheidungen der Gerichtshöfe dem Begriff „Reisegepäck“ gegeben haben, wird diese Vergünstigung von den Reisenden auf den französischen Bahnen in weitestem Maasse ausgenutzt. Dazu kommt, dass in Frankreich bezüglich der Mitnahme des Reisegepäcks in den Wagen viel weniger streng verfahren wird, als in Belgien. Man sieht daher auf den französischen Bahnen an den Markttagen den Raum in den Gepäcknetzen und unter den Bänken mit umfangreichen Packeten angefüllt. Ein ähnliches Entgegenkommen kennt man in Belgien nicht und die recht bedeutende Höhe der dortigen Tarife für Reisegepäck ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

Entfernung km	Gepäcktarif in Francs für 30 kg	für 50 kg
10	0,50	0,50
20	0,50	0,60
50	0,90	1,50
100	1,80	3,00
200	3,60	6,00
300	5,40	9,00

Es ist daher natürlich, dass die belgische Regierung in dem Wunsche, wenigstens theilweise den mehrfach hervorgetretenen Forderungen der Landwirthe nachzukommen, zu Gunsten derselben die strengen Formen des Gepäcktarifes zu mildern suchte. Aber auch das hat sie, wie man wohl berücksichtigen muss, nur mit grösster Vorsicht und in engen Grenzen gethan.

Zunächst ist nämlich die freie Beförderung bis zu 60 kg auf die Staatsbahnen beschränkt unter Ausschluss der Privatbahnen. Sodann darf dieselbe nur von dem produzirenden Landwirth oder Gartenbauer selbst benutzt werden. Die Wiederverkäufer, welche das Gut am Ursprungsorte erstehen und in die Städte bringen, haben keinen Antheil an dieser Vergünstigung. Ferner ist Bedingung, dass die Landwirthe ihre Erzeugnisse unmittelbar auf den Märkten zum Verkaufe bringen. Aus diesen Beschränkungen erwachsen sicherlich recht lästige Kontrolmaassnahmen. Endlich steht nur ein einziger Personenzug täglich für diese Transporte zur Verfügung.

Unter solchen Vorbehalten und Erschwernissen kann die Kommission von der Einführung des belgischen Systems für die französischen Landwirthe irgend einen nennenswerthen Nutzen sich nicht versprechen und daher die Einführung in Frankreich um so weniger befürworten, als die Erhöhung des zulässigen Freigewichtes für Handgepäck von 30 auf 60 kg voraussichtlich schwere Missstände für den Betrieb mit sich bringen würde. Endlich ist auch zu bedenken, dass eine Maassnahme, welche auf dem sehr dichten und wenig ausgedehnten Netze der belgischen Staatsbahnen sich bewährt, nicht ohne weiteres auf das zehnmal grössere französische Bahnnetz übertragen werden kann, dessen Einnahmen, aufs Engste verbunden mit dem Staatsbudget durch die Garantiepflicht des Staates, nicht ohne Aussicht auf Ausgleich Einbussen erleiden dürfen.

In England haben die Landwirthe bereits seit einer Reihe von Jahren, um sich gegen die infolge andauernd schlechter eigenen Ernten verschärfte Konkurrenz des Auslandes, namentlich Frankreichs, Dänemarks, Belgiens und selbst Australiens, mit Erfolg zu schützen, durch Vermittelung der landwirthschaftlichen Gesellschaften bei den Staatsbehörden versucht, wenigstens einige Erleichterungen in der Beförderung ihrer Erzeugnisse zu erreichen. Aber erst im August 1895 hat der Premierminister Lord Salisbury ihnen zugesagt, das System der Posttarife solle zu Gunsten der Landwirthschaft eine Aenderung erfahren.

In der That gibt das bisherige englische System der Postpacketbeförderung Anlass zu berechtigten Klagen sowohl bezüglich des Gewichtes als des Portos. Das grösste in England zulässige Packetgewicht beträgt 11 englische Pfund (rund 5 kg), gestattet also den Versand landwirthschaftlicher Erzeugnisse nach Abzug der Tara nur in geringen Mengen. Der Tarif ist ein elfstufiger (1—11 Pfund englisch), das Porto beträgt für die erste Stufe (bis zu 1 Pfund) 0,30 Frcs., für die letzte (10 bis 11 Pfund) 1,85 Frcs.

In Frankreich werden Packete bis zu 5 kg für 0,80 Frcs. ohne Rücksicht auf Entfernung befördert, wozu bei Lieferung ins Haus ein Bestellgeld von 0,25 Frcs. kommt.

Die versprochene Herabsetzung des Packetportos scheint in England immer noch auf sich warten zu lassen, dagegen haben die englischen Eisenbahngesellschaft sich zu der brennenden Frage nicht gleichgültig gestellt.

Zunächst sind die grosse Ost- und die grosse Westbahn damit vorgegangen, Preisermässigungen für die Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu gewähren.

Bei der grossen Ostbahn besteht seit dem 1. Dezember 1895 ein Spezialtarif für Feld- und Gartenprodukte. Danach wurden dieselben in erster Zeit von 98 namentlich bezeichneten Stationen des Netzes nach London ohne Rücksicht auf die Entfernung bis zu 20 Pfund (9 kg) für 0,40 Frcs. und mit einem Aufschlag von 0,10 Frcs. für je 5 Pfund (2,25 kg) bis zu 60 Pfund mit Personenzügen befördert. Für 60 Pfund = 27 kg beträgt also die Frachtgebühr $0{,}40 + \frac{60-20}{5} \times 0{,}10 = 0{,}90$ Frcs.

Inzwischen ist die Vergünstigung auf fast alle Stationen des Netzes ausgedehnt. Einbegriffen ist die unentgeltliche Zuführung der Packete in die Wohnung bis auf eine Entfernung von 3 Meilen englisch (4,8 km) vom Charing Cross Bahnhofe aus.

Freilich ist auch diese Vergünstigung an verschiedene Bedingungen geknüpft:

1. die Waaren müssen in leichten Holzkisten verpackt sein, die auf den Stationen für 0,15 bis 0,50 Frcs. das Stück verkauft werden,
2. die Kisten müssen vernagelt und verschnürt sein und dürfen nur einmal benutzt werden,
3. die Gesellschaft haftet in keiner Weise für die Sendung; die Fracht muss bei der Aufgabe gezahlt werden und zwar in Marken, die auf den Stationen verkäuflich sind,
4. das Gewicht von 60 Pfund (27 kg) darf nicht überschritten werden.

Diese Einrichtung bedeutet wegen ihrer Einfachheit und Billigkeit zweifellos eine wesentliche Verbesserung in der Umsatzgelegenheit für die fraglichen Produkte; man muss aber in Betracht ziehen, dass die grosse Ostbahn wegen der eigenthümlichen Lage ihres Netzes verhältnissmässig leichte Arbeit gehabt hat. Die Linien dieser Bahn liegen nämlich innerhalb des Dreiecks, dessen Eckpunkte der Osten Londons, die Mündung der Themse und der Golf von Wash bilden. Von den beiden Hauptlinien geht die eine über Harwich nach Great Yarmouth, die andere über Cambridge nach Kings Lynn in Norfolk; beide Linien durchschneiden die fast ausschliesslich Landwirthschaft betreibenden Gebiete der Grafschaften Essex, Cambridge, Hartford, Norfolk und Suffolk. Da ferner die weitentlegensten Bahnhöfe des Netzes nur 240 km von London entfernt sind, so ist es erklärlich, dass die Gesellschaft sich mit einem Einheitstarif begnügte, anstatt die Lösung des Problems in Zonentarifen oder in fallenden Kilometersätzen zu suchen.

Man versteht daher auch, dass die anderen, in der geographischen Lage ihrer Netze weniger günstig gestellten englischen Eisenbahngesellschaften sich mit der Gewährung ähnlicher Vergünstigungen nicht gerade beeilt haben. Nur die grosse Nordbahn ist wegen der zahlreichen Berührungspunkte mit der Ostbahn deren Beispiel gefolgt und zwar mit der Erleichterung, dass beliebige Kisten verwendet werden dürfen, wenn sie nur die Aufstapelung in den Packwagen aushalten.

Die irländischen Bahnen haben sich zu ähnlichem Entgegenkommen verstanden.

Eine besondere Stellung in dieser Frage nimmt die grosse Westbahn ein. Sie gibt nicht, wie die grosse Ostbahn, allgemein die mittelbaren und unmittelbaren Erzeugnisse von Feld und Garten für den billigeren Tarif frei, sondern nur ganz bestimmte, in einer Liste veröffentlichte Produkte, nämlich Sahne, Eier, Honig, geschlachtetes Geflügel, geschlachtete Kaninchen, Obst, Gemüse und Champignons. Butter und Milch werden besonders behandelt. Auch gestattete die viel grössere Ausdehnung und Verzweigung der Linien des Westbahnnetzes im Vergleich zur Ostbahn weder die Einführung eines Einheitstarifes, noch die ausschliessliche Berücksichtigung von Sendungen nach London. Vielmehr wurden 5 Zonen eingerichtet und zwar von 0—45; 45—80; 80—160; 160—320 und über 320 km.

Die Preise ändern sich mit dem Gewichte und der Entfernung, betragen aber bis zu 24 Pfund (10,8 kg) für die beiden ersten Zonen durchweg 0,60 Frcs., für die letzte Zone und das gleiche Gewicht steigt der Preis auf 1,55 Frcs.; für 48 Pfund (21,6 kg) sind in der ersten und zweiten Zone 1,25 Frcs., in der dritten 1,85, in der vierten 2,50 und in der fünften 3,10 Frcs. zu zahlen.

Die Tarifsätze für Butter sind dieselben, nur ist zu Gunsten von Devonshire die fünfte Zone ausgefallen, so dass über 160 km hinaus die Preise in dem ganzen Bereiche des Netzes die gleichen bleiben.

Für die Beförderung von Milch ist gleichfalls ein fünfstufiger Zonentarif festgesetzt, nämlich bis zu 30, von 30–64, 64—160, 160–240 und über 240 km 5 bezw. 7,5, 10, 12,5, 15 Cts. für die Gallone (4,543 l) unter Festsetzung einer Mindestgebühr von 0,60, 0,90, 1,25, 1,55 und 1,85 Frcs. für jede Zone.

Zieht man nun die Transportpreise in Betracht, so erscheint der Einheitstarif der grossen Ostbahn vortheilhafter, indessen gestattet das System der Westbahn die Beförderung von Packeten mit mehr als 60 Pfund (27 kg) Gewicht und die Eintheilung in Zonen schliesst die einseitige Bevorzugung des Marktes von London aus, gestattet vielmehr die gleichmässige Berücksichtigung der verschiedenen anderen grossen Konsumplätze des Netzes.

Ein endgültiges Urtheil über beide Systeme lässt sich nicht fällen, weil die Zeit seit dem Inkrafttreten zu kurz ist. Indessen behauptet die grosse Ostbahn, dass die ausserordentliche Entwickelung des Verkehrs in landwirthschaftlichen Erzeugnissen sie trotz des niedrigen Tarifes vor Einnahmeverlusten schütze.

Nach eingehendster Würdigung aller vorstehend erörterten Verhältnisse und Einrichtungen hat die französische ausserparlamentarische Kommission ihre Aufgabe dahin begrenzen zu müssen geglaubt, dass sie nur die unmittelbare Berührung des Erzeugers landwirthschaftlicher Produkte mit dem städtischen Verbraucher durch eine den besonderen Verhältnissen angepasste Verwerthung der Transportmittel zu erörtern habe. Die Kommission war sich bewusst, dass sie bei solcher Beschränkung ihrer Aufgabe dem kleinen Landwirth nützen, zugleich aber auch das Wohlbefinden und die Lebenshaltung zahlreicher Familien der Industriearbeiter und kleinen Handwerker fördern könne.

Um zu erfahren, welche Rolle der Kleinhandel bezw. der unmittelbare Verkauf landwirthschaftlicher Produkte von dem Erzeuger an den städtischen Verbraucher im Vergleich zum Gesammtumsatz solcher Erzeugnisse gegenwärtig schon für den grössten Verbrauchsplatz Frankreichs, Paris, spiele, wurde auf Grund der von der Seinepräfektur herausgegebenen Statistik zunächst die einschlägige Gesammteinfuhr in Paris festgesetzt, welche sich durch die von Seiten der Stadt zur Erhebung kommende Steuer kontroliren lässt, sodann der in den Centralmarkthallen erfolgte Verkauf im Grosshandel ermittelt. Die Unterschiede beider Angaben stellen die im Kleinhandel bezw. unmittelbar vertriebenen Mengen dar. Danach sind im Jahre 1896:

	versteuert	in den Centralmarkthallen verkauft	Unterschied
	kg	kg	kg
Butter	21 097 575	11 086 823	10 010 752
Eier	25 669 102	16 568 014	9 101 088
Geflügel und Wild	31 058 120	25 360 450	5 698 370
trockener Käse .	6 761 494	654 510	6 761 494

Man ersieht aus den Unterschieden, wie bedeutend die Mengen der im kleinen verkauften landwirthschaftlichen Erzeugnisse schon gegenwärtig sind, und dass es daher wohl verlohnt, die unmittelbaren Beziehungen der Landwirthe zu den städtischen Verbrauchern durch geeignete erleichternde Einrichtungen zu unterstützen und damit dem Grosshandel, der meist noch einen zweiten Zwischenhändler nöthig macht, weitere Mengen solcher Güter zu entziehen.

Zunächst war für die Kommission die Frage zu erörtern, ob nicht durch Erweiterung der jetzigen einheitlichen Posttarife die wünschenswerthen Erleichterungen zu schaffen seien.

Gegenwärtig wird in Frankreich ein Postpacket bis zu 3 kg ohne Rücksicht auf die Entfernung für 60 Cts. auf den Bahnhof und für 85 Cts. ins Haus befördert, ein Packet von 3—5 kg für 80 bezw. 105 Cts. Die Erweiterung dieses Tarifes auf Packete von 5—10 kg zum Preise von 125 bezw. 150 Cts. ist im Gange. Aber die Kommission war trotz der gewaltigen Entwickelung, welche der Packetverkehr nach Einführung jeder neuen Tarifstufe genommen hatte, doch der Ansicht, dass den hier in Frage kommenden Interessen in ausreichender Weise nur gedient werden könne, wenn für landwirthschaftliche Produkte ein Höchstgewicht von 50 kg zugelassen würde. Bis zu dieser Grenze kann selbstverständlich der Postverkehr zu geringen Tarifsätzen nicht folgen.

Nun befördern die französischen Eisenbahnen zwar schon Lebensmittel zu einem allgemeinen billigen Tarife, aber zwei Umstände vereiteln die allgemeinere Anwendung desselben auf kleinere Mengen, nämlich die ohne Rücksicht auf das Gewicht von den Eisenbahnen erhobene Einschreibegebühr von 10 Cts. und die dem Staate zufallende Stempelgebühr von 15 Cts.

Der allgemeine Lebensmitteltarif unterscheidet Sendungen bis zu 40 kg und von 40 kg ab. Für die ersteren sind Berechnungsabschnitte von 0—5, 5—10, 10—20, 20—30 und 30—40 kg eingeführt, bei den letzteren wird das Gewicht auf 10 kg nach oben abgerundet. Die Frachtsätze sind fallende kilometrische und betragen bei Sendungen unter 40 kg einschliesslich der Gebühr für Ein- und Ausladen bis zu 200 km 0,35 Frcs., nehmen dann durch verschiedene Stufen bis auf 0,25 Frcs. bei Entfernungen von 1 000 km und mehr ab, alles bezogen auf das Tonnenkilometer. Sendungen von 40 kg und mehr Gewicht kosten bis zu 100 km 0,24 Frcs. für die gleiche Einheit unter Zuschlag einer Ein- und Ausladegebühr von 1,50 Frcs.; der Frachtsatz fällt gleichfalls durch mehrere Stufen bis auf 0,105 Frcs. bei 1 100 km und mehr Länge des Beförderungsweges.

Da bei der ersteren Art von Sendungen eine Mindestfracht von 0,40 Frcs. erhoben wird, so betragen die Gesammtkosten für ein Stück bis zu 5 kg unter Zurechnung der Einschreibe- und Stempelgebühr auf eine Entfernung bis zu 246 km 0,40 + 0,10 + 0,35 = 0,85 Frcs., d. i. 5 Cts. mehr als das Porto für ein Postpacket von 3—5 kg. Die Fracht für ein Stück von 10 kg beträgt bei 238 km Entfernung einschliesslich der Gebühren 1,25 Frcs., also genau so viel, wie das in Aussicht genommene Porto für ein Packet von 5—10 kg. Bei Entfernungen von mehr als 246 bezw. 238 km ist also die Beförderung mit der Post entschieden billiger.

Aus diesen Gründen ist der bestehende allgemeine Lebensmitteltarif nicht geeignet, zur Lösung der hier erörterten Frage wesentlich beizutragen.

Die Kommission hat daher vorgeschlagen,

1. in Frankreich gewisse Lebensmittel landwirthschaftlicher Herkunft (denrées agricoles), nämlich Eier, Butter, Sahne, Obst, Gemüse, Milch, todtes Geflügel, Wild, Honig, Fleisch, Wurstwaaren, Schmalz und ähnliche bei eilgutmässiger Beförderung tarifarisch besonders günstig zu behandeln,
2. für diese Lebensmittel, welche in einer zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften zu vereinbarenden Liste einzeln aufzuführen sind, die staatliche Stempelgebühr von 0,35 auf 0,10 Frcs. zu ermässigen unter der Voraussetzung, dass die Eisenbahngesellschaften auf die Einschreibegebühr von 10 Cts. verzichten,
3. die Eisenbahngesellschaften, sei es einzeln oder in Gruppen, zu einem Versuche mit der Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse in Packeten bis zu 50 kg (colis agricoles) zu wesentlich ermässigten Tarifen mit Stufen von 10 zu 10 kg und Zonen von etwa 100 km Breite zu veranlassen.

Der Zonentarif würde nach Ansicht der Kommission eine gleichmässige Behandlung der in einem bestimmten Produktionsgebiete gelegenen Verbrauchsplätze gestatten und eine vortheilhafte Vertheilung der Sendungen auf die Verbrauchscentren desselben Netzes begünstigen. Bei der Festsetzung der Tarife im einzelnen müsste den Gesellschaften in gewissem Sinne freie Hand gelassen werden, um eine Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Gegenden zu ermöglichen.

Die Nothwendigkeit hierzu ergibt sich aus einem Vergleich der den Centralmarkthallen im Jahre 1896 von den verschiedenen Eisenbahnnetzen zugeführten Esswaaren.

Da steht die Orléansbahn mit Geflügel, Wild, Butter und Eiern weit oben an, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit Obst und Gemüse, die Westbahn mit Käse usw.

Für die Gewichtsabstufungen würde den Gesellschaften gleichfalls eine engere Theilung für kleinere Sendungen zu überlassen sein.

Die wesentlich ermässigten Tarife für die colis agricoles würden natürlich gewisse Beschränkungen für die Versender zu Gunsten der Eisenbahnen unerlässlich machen. Zunächst müssten die Packete so beschaffen sein, dass sie in den Packwagen leicht aufgestapelt werden können. Die Versender müssten besondere Kisten gebrauchen, die nöthigenfalls wie in England auf den Bahnhöfen zu thunlichst niedrigen Preisen zum Verkauf zu stellen wären; dann könnten die Versender auch auf die Rücklieferung der Kisten verzichten. Ferner müssten die Frachtkosten ausnahmslos bei der Aufgabe entrichtet werden und zwar mittelst besonderer Marken, die zugleich den Namen der Bestimmungsstation und die Adresse des Empfängers aufnehmen. Diese Marken müssten auf den Bahnhöfen verkäuflich sein und den Packeten aufgeklebt werden, auch einen Abschnitt als Quittung für den Versender haben.

Weiter müsste der Frachtsatz die Beförderung ins Haus einschliessen.

Zur Erleichterung der Formen bei der städtischen Verzollung würden, um das Oeffnen der Packete bei der Ankunft zu vermeiden, Zollerklärungen zur Benutzung für den Absender auf den Bahnhöfen bereit zu halten sein. Diese Zollerklärungen könnten gleichfalls auf das Packet geklebt werden.

Schliesslich müsste zum weiteren Ausgleich für die Tarifermässigungen die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Verlusten oder Beschädigungen der Packete möglichst erleichtert werden, was schon mit Rücksicht auf den verhältnissmässig geringen Werth der Sendungen gerechtfertigt erscheint. Die Kommission glaubt auch noch Erleichterungen für die Einsendung des Geldes vom Empfänger an den Versender vorschlagen zu sollen.

Die französische Regierung hat, wie das „Journal des transports" mittheilt, den Vorschlägen der Kommission durchweg zugestimmt und soeben (am 1. April) der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach die Regierung ermächtigt werden soll, nach erzielter Vereinbarung mit den Eisenbahngesellschaften die Stempelgebühren, wie oben erwähnt, zu ermässigen. Dadurch sollen die gesetzlichen Hindernisse zur Verwirklichung der Pläne der Kommission, deren Arbeiten in ausgiebigster Weise für die Motive zu dem Gesetzentwurfe benutzt worden sind, beseitigt werden.

Diese Arbeiten sind jedenfalls in der Hinsicht lehrreich, dass die Kommission keines der in den übrigen Ländern für den vorliegenden Fall angewendeten Systeme zur Annahme in Frankreich empfiehlt, dass ferner diese Systeme durchweg verschieden sind. Es wird also auch hier bestätigt, dass die Einführung von einheitlichen Tarifnormen wegen der überall verschiedenen Verhältnisse, die Berücksichtigung erheischen, auf grosse Schwierigkeiten stösst.

Vergleichen wir mit den im vorstehenden erörterten, theils eingeführten, theils beabsichtigten Vergünstigungen für landwirthschaftliche Sendungen in Belgien, England und Frankreich die Art und Weise, wie bei uns der Verkehr zwischen den Landwirthen und den städtischen Verbrauchern sich vollzieht, so finden wir, dass zunächst die Postpackettarife für Deutschland wesentlich günstigere sind, dass ferner das in Belgien eingeführte System der unentgeltlichen Beförderung bis zu 60 kg auf den preussischen Staatsbahnen durch die Gewährung von 25 kg Freigepäck für die I.—III. Klasse bei allen Zügen, namentlich aber durch die Zulassung sogenannter Tragelasten in der IV. Klasse gleichfalls bei allen Zügen, welche diese Klasse führen, weit überholt wird. Von der letzteren Vergünstigung wird bekanntlich gerade seitens der ländlichen Besucher der Wochenmärkte weitgehendst Gebrauch gemacht.

Im übrigen geniessen landwirthschaftliche Produkte der fraglichen Art den Vorzug eilgutmässiger Beförderung zu den Sätzen des einfachen Stückguttarifes, während bei Rücksendung leerer Gefässe nur das halbe Gewicht in Anrechnung kommt.

Die für den 1. Oktober d. J. dem Vernehmen nach in Aussicht stehende Ermässigung des Stückguttarifes in Preussen wird selbstverständlich auch dem hier in Rede stehenden Verkehr zu gute kommen. Vielleicht sind die in Frankreich geplanten vereinfachten Abfertigungsformen der Beachtung werth.

Bromberg, im Mai 1898. Struck.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Wagenübergang auf die Kleinbahn Zillerthal-Krummhübel. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Nachdem die Verstärkung des Oberbaues der Riesengebirgsbahn nunmehr durchgeführt ist, können Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t auf der ganzen Strecke Zillerthal-Krummhübel leer und beladen laufen.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 8. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Zagórzany und Gorlize beim Kilometer 3,02 der Linie Zagórzany-Gorlize gelegene Haltestelle Maryampole für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Bei dem an der Linie Budapest-Nagy-Kanizsa zwischen der Haltestelle Balaton-Földvár und der Station Szemes im Kilometer 196,323 gelegenen Wächterhause Nr. 116 ist am 8. Mai d. J. eine zur Vermittelung des Personenverkehres eingerichtete Haltestelle mit der Benennung „Szárszó" eröffnet worden.

Bei dieser Haltestelle werden nur in der Sommersaison d. h. in der Zeit vom 1. Mai bis Ende September vier Tagespersonenzüge fakultativ Aufenthalt nehmen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Juli d. J. ab kann von und nach der Station Eving, welche bisher nur dem Kohlenverkehr der angeschlossenen Zechen diente, Frachtgut in Wagenladungen, jedoch nur für die Anschlusswerke und Zechen, abgefertigt werden. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Linie Budapest-Nagy-Kanizsa gelegene, bisher nur zur Vermittelung des Personenverkehres eingerichtete Sommersaisonhaltestelle Balaton-Földvár ist vom 8. Mai d. J. ab — aber nur für die Dauer der Sommersaison d. i. vom 1. Mai bis Ende September — auch zur Fahrkartenausgabe, zur Gepäck- und Eilgutaufnahme sowie zur Eilgutabgabe eingerichtet worden. Eilgüter, zu deren Ein- und Ausladung besondere Einrichtungen nothwendig sind, können in dieser Haltestelle weder aufgenommen noch ausgefolgt werden und sind derartige nach Balaton-Földvár bestimmte Eilgüter wie bisher an die Station Szántód zu senden.

Aenderung von Stationsnamen. K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die Benennung der an der Linie Wien-Triest gelegenen Station Kranichsfeld ist in Kranichsfeld-Frauheim abgeändert worden.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" der Nachtrag II herausgegeben worden.

Vereinskilometerzeiger. Der Vereinskilometerzeiger Nr. 73 (k. k. priv. österreichische Nordwestbahn) ist neu herausgegeben worden und zum Vereinskilometerzeiger Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) der Nachtrag IV, zum Vereinskilometerzeiger Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen) der Nachtrag XIX, endlich zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag V erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 73 wird der im Januar 1897 erschienene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1556 vom 4. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der ungarischen Staatsbahn auf Genehmigung der Errichtung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Warschau (abgesandt am 7. Mai d. J.).

Nr. 1563 vom 4. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. 1564 vom 4. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Vom Reichsgesundheitsamt sind im Einvernehmen mit dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten neue **„Gesichtspunkte"**, die **zur Verhütung von Krankheitsübertragungen** bei der Reinigung der Eisenbahnpersonenwagen, beim Bau und in der Ausstattung dieser sowie bei der Reinigung der Wartesäle und Bahnsteige zu beachten sind, ausgearbeitet worden. Dabei sind die Ergebnisse von Untersuchungen, die in neuerer Zeit über die Gefahr der Verbreitung der Tuberkulose durch Eisenbahnpersonenwagen und die zum Aufenthalte der Reisenden bestimmten Bahnhofsanlagen angestellt

wurden, berücksichtigt worden. Insbesondere ist bei den Vorschriften über die Desinfektion der Personenwagen beachtet worden, dass für die Schlafwagen, die den Verkehr nach den Kurorten für Schwindsüchtige vermitteln, verschärfte Bestimmungen nöthig sind. Ueber Bau und Ausstattung der Personenwagen wird angeordnet: Unebenheiten und Vertiefungen an den Wänden und Decken der Wagen sind thunlichst zu vermeiden. Plüsch und ähnliche rauhe Stoffe sind als Wandbekleidung durch glatte Stoffe zu ersetzen. Es empfiehlt sich, die Sitzpolster so herzustellen, dass sie aus dem Wagen entfernt werden und eine Desinfektion in strömendem Wasserdampfe vertragen können. Die Spucknäpfe sind möglichst gross zu machen und derart zu gestalten, dass ein Umkippen oder ein Verschütten des Inhalts thunlichst ausgeschlossen ist. Auch ist dafür Sorge zu tragen, dass der Raum unter den Sitzen, insbesondere hinter und unter den Heizvorrichtungen, ohne Schwierigkeit gereinigt und desinfizirt werden kann. Für die Reinigung der Wartesäle und Bahnsteige wird bestimmt: Die Fussböden in Wartesälen und überdachten Bahnsteigen sind thunlichst häufig, dort, wo ein starker Verkehr herrscht, täglich nass aufzuwischen. Von Zeit zu Zeit sind auch die Wände oder deren Bekleidungen bis zur Kopfhöhe abzuwaschen, soweit deren Beschaffenheit (Oelanstrich usw.) solches gestattet. Bei Neubauten und Aenderungen ist thunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, dass Fussböden und Wände solchen Reinigungen ohne Nachtheil unterzogen werden können. In den Wartesälen und, wo es angeht, auf Fluren und Treppen sind Spucknäpfe in ausreichender Zahl und geeigneter Form aufzustellen.

Die Bundesregierungen, in deren Verwaltung Eisenbahnen sind und die eine Aufsicht über Eisenbahnbetriebe führen, haben diese Vorschriften sich zu eigen gemacht.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat bestimmt, dass die allgemeine **Ermässigung der Fracht für gewöhnliches und für Eilstückgut** auf der seiner Zeit bekanntgegebenen Grundlage zum 1. Oktober d. J. eingeführt wird, und zugleich die königliche Eisenbahndirektion in Berlin beauftragt, die erforderliche Aenderung der allgemeinen Kilometertariftabelle rechtzeitig herbeizuführen, die Bekanntmachung der Tarifmaassnahme für den Staatsbahnbereich zugleich namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen aber schon jetzt zu erlassen. Im direkten Verkehr mit anderen Bahnen, welche die preussischen Staatsbahneinheitssätze angenommen haben und die neuen ermässigten Stückgutsätze zu übernehmen bereit sind, soll die Tarifänderung ebenfalls zum 1. Oktober d. J. in Vollzug gesetzt werden. Im Verkehre mit solchen Bahnen, welche die Staatsbahneinheitssätze nicht angenommen haben, sollen in die direkten Tarife die ermässigten Streckensätze für die preussischen Staatsbahnstrecken nach Maassgabe der für diese in Betracht kommenden Entfernungen unter Beibehaltung der seitherigen Abfertigungsgebühr eingerechnet werden.

Zugleich hat der Minister die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen zur Bewältigung des von der Frachtermässigung zu erwartenden Verkehrszuwachses für ihre Bezirke die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, insbesondere zu veranlassen, dass alle Neubauten, Umbauten und Erweiterungen von Güterschuppen, Umladehallen usw. nach Maassgabe der bereitgestellten Mittel beschleunigt zu Ende geführt und, soweit irgend thunlich, zum 1. Oktober d. J. zur Benutzung übergeben werden. Ferner soll darauf Bedacht genommen werden, dass alle bahnfiskalischen Lagerräume, soweit sie zur Bedienung des Stückgutes brauchbar und erforderlich sind, nach Möglichkeit für diesen Zweck freigemacht werden.

— Vom preussischen Abgeordnetenhause wurde der von der Budgetkommission gestrichene Posten für die Linie **Treuenbrietzen-Nauen** auf Antrag des Abg. Freiherrn v. Erffa und im Einverständniss mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten an die Budgetkommission zurückverwiesen, um zu ermöglichen, dass ein Vertreter des Kriegsministeriums die militärischen Interessen, welche sich an diese Linie knüpfen, geltend mache. Inzwischen ist der Bau der Linie von der Budgetkommission mit allen gegen eine Stimme genehmigt worden.

— Einen Wettbewerb zur Lieferung von **einsitzigen Eisenbahnfahrrädern** hat die Königl. Eisenbahndirektion in Halle (Saale) ausgeschrieben. Die Bauart der auf den Schienen laufenden, für den dienstlichen Gebrauch der Beamten auf der Strecke bestimmten Fahrräder soll grösste Festigkeit und Tragfähigkeit mit möglichster Leichtigkeit verbinden. Die Räder dürfen nicht über 50 kg schwer und müssen zur leichten Unterbringung im Packwagen thunlichst zusammenlegbar sein. Zur Erprobung der Brauchbarkeit ist der Direktion ein Proberad zum 1. September d. J. auf sechs Monate unentgeltlich zu überlassen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Brölthalbahn** für 1897 hat der Verkehr auf sämmtlichen Linien einen erfreulichen Aufschwung genommen. Die Einnahmen erhöhten sich im Personenverkehr um 11 742 ℳ auf 141 031 ℳ, im Güterverkehr um 24 036 ℳ auf 286 801 ℳ. Die Einnahmen aus der angepachteten Heisterbacher Thalbahn zeigen jedoch einen Ausfall. Für den Ausbau der Bahn von Herresbach nach Rostingen steht die Genehmigung in aller Kürze bevor. Die Erlaubniss für die Strecke Siegburg-Niederpleis ist bereits ertheilt. Von dem verbleibenden Ueberschuss von 86 914 (82 166) ℳ sollen 77 520 (67 830) ℳ zu einer Dividende von 4 (3,5) % verwandt werden.

— Am 9. April d. J. sind die unter Leitung der ostdeutschen Kleinbahnaktiengesellschaft stehenden **Wehlau-Friedländer Kreisbahnen** (Strecken Tapiau-Podewitten, Tapiau-Klein-Scharlack und Tapiau-Friedland), welche Eigenthum der Wehlau-Friedländer Kreisbahnaktiengesellschaft sind, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Allen Ernstes soll Zeitungsmittheilungen zufolge eine **Bergbahn auf den Hohenstaufen bei Reichenhall** geplant sein mit einem **Luftballon** von 20 m Durchmesser als Zugkraft, der eine Tragfähigkeit von etwa 100 Ctrn. besitzt. Da das Eigengewicht des Ballons sammt allem Zubehör und Wagen 46 Ctr. beträgt, könnte man noch Fahrgäste im Gesammtgewicht von 34 Ctrn. aufnehmen und dabei noch eine Auftriebskraft von 20 Ctrn. übrig behalten. Damit nicht der ganze Wagen in die Lüfte entführt wird, erhält die einzige Schiene dieser Bahn eine solche Form, dass Sicherheitsvorrichtungen und Räder in die Vertiefungen derselben so eingreifen, dass eine Loslösung des Wagens von den Schienen unmöglich ist. Wenn der Wagen auf dem Berge angekommen ist, wird ein in demselben befindlicher Behälter mit so viel Wasser angefüllt, dass der Auftrieb des Ballons überwunden wird und der Wagen sammt Ballon durch das Eigengewicht wieder zu Thale rollt. Dass die Sache praktisch durchführbar ist, kann keinem Zweifel unterliegen; ob sich aber Menschen finden werden, welche geneigt sind, dieser luftigen Bahn Leib und Leben anzuvertrauen, dürfte eine andere Frage sein.

— Nach endgültiger Feststellung hat die gesammte **Verkehrseinnahme der sächsischen Staatseisenbahnen** im Jahre 1897 107 552 906 ℳ betragen, 3 720 492 ℳ mehr als im Jahre 1896 und rund 15 000 000 ℳ mehr als im Staatshaushaltsetat für 1896/97 veranschlagt sind. Hiervon entfallen 37 136 012 ℳ auf den Personenverkehr, 1 678 738 ℳ mehr als im Vorjahre und 70 416 894 ℳ auf den Güterverkehr, 2 041 754 ℳ mehr. Von der Mehreinnahme im Güterverkehr kommen 244 928 ℳ auf den Binnenverkehr und 1 796 826 ℳ auf den direkten und Durchgangsverkehr. Zu dieser letztgenannten Summe trugen hauptsächlich bei: 720 836 ℳ die Verkehre mit Preussen, 547 756 ℳ der böhmische Braunkohlenverkehr, 258 876 ℳ der Verkehr mit Bayern. Die Zunahme der Einnahme im Güterverkehr beträgt 2,90 %, dagegen ist der Güterverkehr selbst um 6,53 % gestiegen. Die Differenz ist eine Folge der Ermässigung der Rohstofftarife.

— Ueber die **Grössenverhältnisse des neuen Dresdener Personenhauptbahnhofes** bieten nachstehende Angaben interessante Aufschlüsse. Die überdeckte Grundfläche sämmtlicher Hallen beträgt 28 670 qm. Die Grösse der Vorhallen im Empfangsgebäude beträgt 1 575 qm, diejenige der Warte-, Restaurations- und Erfrischungsräume 1 760 qm und zwar im Erdgeschoss des Empfangsgebäudes je 640 qm Warte- und Restaurationsräume für Reisende I./II. und III./IV. Klasse und 480 qm Speise- und Erfrischungssäle im I. Obergeschoss des Empfangsgebäudes. Die Räume für Gepäckannahme und Ausgabe umfassen 1 660 qm Fläche, die Anzahl der Fahrkartenschalter beträgt 14 mit 320 qm Fläche. Die Personenbahnsteige haben eine nutzbare Kantenlänge von 5 740 m, die Gepäckbahnsteige eine solche von 2 350 m. Hiervon sind überdeckt von den Personenbahnsteigkanten 2 580 m, von den Gepäckbahnsteigkanten 1 850 m. Die Hochgleise liegen 4,55 m über den Tiefgleisen. Die gesammten Bahnhofsgleise haben eine Länge von 19 km, an Weichen sind 81, an Kreuzungsweichen 25, an Kreuzungen 10, an Signal- und Weichenstellungen 10 vorhanden. Innerhalb 24 Stunden fahren insgesammt 306 Personenzüge im neuen Bahnhofe ein und aus. Die Gewichte der bei den Hallen, den Hochgleisabdeckungen, den Gleisüberführungen und in dem Empfangsgebäude selbst verwendeten Eisenkonstruktionen betragen: bei den Hallen 5 473 t, bei den Strassenüberführungen 4 622 t und bei den übrigen Bauwerken (Ueberschneidungsbrücken, Ueberdeckung der hochliegenden Bahnhofstheile usw.) 6 928 t, insgesammt 17 024 t = 1 702 Doppelladungen zu 10 t oder 43 Eisenbahnzüge mit je 40 Doppelwagen. Die Gesammtkosten dieser Eisenkonstruktionen berechnen sich bei durchschnittlich 300 ℳ für die Tonne auf 5 106 900 ℳ.

— Vor einiger Zeit wurde auf **Bahnhof Königstein i/S.** ein **Rangirversuch mittelst** eines von dem elektrotechnischen Büreau von Emil Klemm in Dresden gelieferten **Elektromotorwagens** unternommen. Der Wagen hat die Form einer ge-

schlossenen Lowry und besitzt eine Akkumulatorenbatterie, die durch einen Elektromotor die Räder des Wagens in Bewegung setzt.

Bei dem Versuche wurden 16 einzelne Verschiebungen mittelst des Motorwagens vorgenommen. Dabei zeigte sich der Motorwagen fähig, zwei bis drei vollbeladene Wagen mit genügender Geschwindigkeit zu befördern, während Gruppen von sechs bis acht Wagen mit geringerer Geschwindigkeit zurückgedrückt und verzogen werden konnten. Die Fahrgeschwindigkeit beim eigentlichen Befördern kam ungefähr starkem Pferdeschritte, beim Fahren mit leeren Motorwagen kurzem Trabe gleich. Der Elektromotor arbeitete bei grösster Kraftanstrengung mit etwa 40 Ampères Stromstärke; die mittlere Leistung kann zu 3,5 PS, die grösste zu 6 PS. angenommen werden. Von rein technischem Standpunkte aus betrachtet ergab der Versuch, dass da, wo Pferde zum Rangiren verwendet werden, der elektrische Motorwagen brauchbarer ist als Pferde. In wirthschaftlicher Beziehung wurde festgestellt, dass da, wo elektrischer Strom zum Laden der Akkumulatoren vorhanden ist, die Kosten des elektromotorischen Verschubdienstes noch etwas niedriger sind, als diejenigen des Rangirens mit Pferden. Dagegen hält der Motorwagen einen Vergleich mit der Lokomotive in keiner Hinsicht aus.

— In der Generaldebatte über das **Eisenbahnbudget** theilte die grossherzoglich **badische Regierung** mit, dass die Gesammteinnahmen im verflossenen Jahre 62 000 000 ℳ. betragen haben; im Budget waren dieselben mit 50 000 000 ℳ. veranschlagt. Die Gesammtausgaben betrugen 38 500 000 ℳ., so dass insgesammt ein Ueberschuss von 23 000 000 ℳ. erzielt wurde.

— Nach dem Jahresbericht der Verwaltung der **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft** hat das Projekt über die Verlegung des Lübecker Bahnhofs erneute mündliche Verhandlungen mit den Behörden nöthig gemacht. Diese haben zu einem Einverständniss in technischer Beziehung geführt, so dass die Verhandlungen in schneller Folge weiter geführt werden. Ueber die projektirte Umgestaltung der Hamburger Bahnanlagen sind im abgelaufenen Jahre der Verwaltung Mittheilungen nicht zugegangen. In Bezug auf das Projekt einer Bahnverbindung Lübeck-Schlutup hat die Verwaltung von der Lübecker Bürgerschaft den Auftrag erhalten, ein neues Projekt für eine direkte Verbindung nach Schlutup auszuarbeiten. Die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres übertreffen in der Beförderungszahl des Personen- und Güterverkehrs sowie in den Gesammteinnahmen die Ergebnisse aller Vorjahre. Die Beförderung an Personen betrug 1 989 151 gegen 1 841 393 im Vorjahre. Trotzdem bleiben die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 141 593 ℳ. hinter dem Vorjahre zurück, da die Verkehrszunahme sich auf die kurzen Entfernungen beschränkt hat. Der Güterverkehr und die Frachteinnahmen haben das Vorjahr mit 117 714 t bezw. 251 590 ℳ. überstiegen. Unter den Transportartikeln haben Baunutzholz, Steinkohle, Eisen und Stahl eine Vermehrung erfahren. Zurückgegangen sind Koks infolge der Einfuhr von englischen Koks und Verminderung der Koksausfuhr über Lübeck. Die Betriebseinnahmen haben 5 782 848 (5 363 634) ℳ, die Betriebsausgaben 3 311 057 (2 979 712) ℳ. betragen. Dem Betriebsüberschuss von insgesammt 2 509 264 ℳ. stehen 2 422 660 ℳ. im Vorjahre gegenüber. Die Dividende beträgt 7 (6,75) %. Die Rücklage in den Erneuerungsfonds ist auf 403 797 (381 146) ℳ. bemessen worden. Die Lübeck-Büchener Bahn hatte Betriebsstörungen im abgelaufenen Jahre zwar nicht zu verzeichnen, doch lag in der erhöhten Dotirung des Erneuerungsfonds eine Konzession an das durch die Unfälle auf den Staatsbahnen im letzten Jahre beunruhigte Publikum.

— Mit dem beginnenden Frühjahr hat der **Personenverkehr von Russland nach Deutschland** bemerkenswerthen Umfang angenommen. In grosser Zahl trafen reiche russische Familien mit den Nordexpresszügen ein, um die deutschen und französischen Badeorte aufzusuchen. Andererseits gestaltete sich auch die Arbeiterwanderung sehr lebhaft. Die Zahl der sogen. Preussengänger hat wieder zugenommen und auch der Auswandererzug von Russland nach Amerika ist gestiegen.

— Die **Einfuhr von Eis** nach Deutschland ist infolge des milden Winters sehr bedeutend. Im ersten Viertel des laufenden Jahres sind 906 211 dz Eis gegen 84 292 dz im gleichen Zeitraum des Vorjahres eingeführt. Die Einfuhr hat sich demgemäss verelffacht. Mehr als die Hälfte der Einfuhr entfällt auf Herkünfte aus Norwegen, nahezu ein Drittel auf solche aus Oesterreich-Ungarn.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preuss. Staatseisenbahnverwaltung wurden die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren: Freudenfeldt, Vorstand der Betriebsinspektion II in Schneidemühl, Walther, Vorstand der Betriebsinspektion in Ostrowo, Maley, Vorstand der Betriebsinspektion II in Wesel, Schreinert, Vorstand der Betriebsinspektion I in Flensburg, Maas, Vorstand der Betriebsinspektion in Arnsberg, Grothe, Vorstand der Betriebsinspektion I in Neuwied, Winde, Vorstand der Betriebsinspektion II in Königsberg i. Pr., Rothmann, Vorstand der Betriebsinspektion III in Krefeld, Hans Lehmann, Vorstand der Betriebsinspektion I in Köln, Scholkmann, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Grosse, Vorstand der Betriebsinspektion in Freienwalde a. O., Wiegand, Vorstand der Betriebsinspektion I in Breslau, und Stimm, Vorstand der Betriebsinspektion in Tarnowitz, sowie die Eisenbahnbauinspektoren: Borchart, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Jahr, Vorstand der Werkstätteninspektion in Stendal, Gilles, Vorstand der Maschineninspektion II in Berlin, Busmann, Vorstand der Werkstätteninspektion in Arnsberg, Bachmann, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte (Oberschles.) in Breslau, Dan, Vorstand der Werkstätteninspektion in Oppum, Hellmann, Vorstand der Maschineninspektion in Köln, Polle, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte (Oberschles.) in Breslau, und Echternach, Vorstand der Werkstätteninspektion in Langenberg zu Regierungs- und Bauräthen, und der Eisenbahnmaschineninspektor Kirchhoff, Vorstand der Werkstätteninspektion in Fulda zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe vierter Klasse ernannt.

Verliehen wurden die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern: den Regierungs- und Bauräthen Blumenthal in Stettin, bisher in Halle a. S., Stündeck in Frankfurt a. M., Berger in Frankfurt a. M., bisher in Krefeld, Dorner in Essen a. R., früher in Leipzig, Démanget in St. Johann-Saarbrücken, bisher in Düsseldorf, Brandt in Hannover, bisher in Elberfeld, Siegel in Kattowitz, Uhlenhuth in Erfurt, bisher in Nordhausen; den Eisenbahndirektoren Seidl in Kattowitz, bisher in Breslau, und Steinbiss in Altona, bisher in Kiel, dem Eisenbahndirektor Dr. phil. Mertens in Königsberg i. Pr. und den Regierungsassessoren Gustav Schultze in Cassel sowie Heiling in Kattowitz.

Versetzt sind: die Eisenbahndirektoren Klopsch, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Halle a. S., Fein, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Köln, die Regierungs- und Bauräthe Stölting, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Halle a. S., Lohse, bisher in Köln, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz, Richard, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr., Herr und Petri, bisher in Berlin, als Mitglieder (auftrw.) an die königliche Eisenbahndirektion in Essen a. R.; der Eisenbahndirektor Schmidt, bisher in Burgsteinfurt, als Vorstand der Betriebsinspektion I nach Cassel; die Regierungs- und Bauräthe Böhme, bisher in Cassel, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Burgsteinfurt, Schunck, bisher in Halberstadt, als Vorstand der Betriebsinspektion III nach Trier, Bassel, bisher in Göttingen, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Prenzlau, Kiesgen, bisher in Eschwege, als Vorstand der Betriebsinspektion II nach Göttingen, Merten, bisher in Arnstadt, als Vorstand der Betriebsinspektion III nach Stettin und Lohmeyer, bisher in Glogau, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Arnstadt.

Der Regierungs- und Baurath Schwandt in Kattowitz ist der königlichen Eisenbahndirektion daselbst zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Direktionsmitgliedes und der Eisenbahnbauinspektor Borchart in Berlin dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung als Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums überwiesen.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Hygiene im Eisenbahnzuge.** Der Eisenbahnminister hat an die Südbahngesellschaft, als derzeit geschäftsführende Verwaltung der Eisenbahndirektorenkonferenz, einen Erlass gerichtet, in welchem in Erledigung einer Eingabe der österreichischen Bahnverwaltungen zur Verhütung der mit der Vertrocknung und Verstäubung des Auswurfes lungenkranker Reisenden bei Zügen mit Personenbeförderung verbundenen Gefahr die Anbringung von Affichen in allen Personenwagen mit dem Texte: „Es wird ersucht, nicht auf den Fussboden der Wagen zu spucken“ angeordnet wird. Weiter wird in diesem Erlasse empfohlen, je nach Zulässigkeit der räumlichen Verhältnisse in den Korridoren und Koupees der Personenwagen bei jenen Zügen, welche direkt nach Kurorten für Lungenkranke verkehren, oder in welchen direkte Wagen für solche Kurorte eingestellt sind, tiefe, mit trichterförmigen Deckeln verschlossene und mit Wasser gefüllte Spucknäpfe fix aufzustellen. Bei den

Personenwagen III. Klasse sollen überdies die Fussböden gelegentlich der inneren Reinigung der Wagen mit 5 % reiner Karbolsäurelösung abgewaschen werden.

— **Interpellationen, Eisenbahnbauten betreffend.** In der Sitzug des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 26. April d. J. wurde in Erneuerung einiger diesfalls schon früher gestellten Interpellationen die Anfrage an die Regierung gerichtet, ob dieselbe gesonnen sei, Vorsorge zu treffen, dass die Gesetzvorlage, betreffend den Ausbau der Eisenbahn Bugojno-Arzano dem österreichischen sowie dem ungarischen Parlament zur verfassungsmässigen Behandlung unverzüglich vorgelegt werde, ferner ob die Regierung beabsichtigt ohne Rücksicht auf die Verhandlungen mit der ungarischen Regierung über die Linie Bugojno-Arzano die Gesetzvorlage, betreffend den Ausbau der Linie Spalato-Diuno-Arzano mit der Abzweigung Diuno-Sinj dem Abgeordnetenhause baldigst vorzulegen. Rücksichtlich dieser Bahn, deren Herstellung für Dalmatien in der That eine Lebensfrage bildet, wurde weiter in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. d. Mts. ein Dringlichkeitsantrag eingebracht.

— Der **Stand der Eisenbahnbauten** in Oesterreich **Ende März.** Während die Länge der in Bau befindlichen Hauptbahnstrecken gegen den Stand des Vormonates (109,5 km) keinen Zuwachs erfahren hat, sind den Lokalbahnen, wovon im Vormonate 908,2 km sich in Bau befanden, im ganzen 147,3 km zugewachsen; es verblieben somit Ende März 109,5 km Hauptbahnen und 1 055,5 km Lokalbahnen in Bauausführung.

— Bei den grösseren österreichischen Privatbahnen stellten sich die **Einnahmen im April** wie folgt:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2 899 245	(+ 117 202)	fl.
Staatseisenbahngesellschaft	2 000 145	(— 62 255)	„
Nordwestbahn:			
garantirte Linie	872 453	(— 45 777)	„
Elbethalbahn	535 951	(— 15 468)	„
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	267 852	(— 1 988)	„
Südbahn	3 731 904	(— 71 164)	„
Buschtêhrader Bahn:			
A-Linie	265 146	(— 17 800)	„
B-Linie	505 685	(+ 40 200)	„
Aussig-Teplitzer Bahn	433 945	(— 8 787)	„

— Die **Betriebslänge der österreichischen Staatsbahnen** betrug am 15. April d. J. 9 820,319 km. Das Staatsbahnnetz zerfällt in 11 Staatsbahndirektionsbezirke. Der grösste Direktionsbezirk ist jener von Stanislau (1 232,959 km), der kleinste jener von Triest (309,299 km).

— **Ein Jubiläum der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 21. Mai d. J. werden 40 Jahre verflossen sein, dass die Strecke Aussig-Teplitz dem Personenverkehre übergeben wurde. Dieser Gedenktag soll nun festlich begangen werden. Nach den Aussiger Blättern wird in der Ressource in Aussig eine Feier veranstaltet und das Gründungsjubiläum auch sonst vielfach festlich begangen werden. Im Jahre 1858 wurden auf der Strecke Aussig-Teplitz im ganzen 153 266 Personen befördert. Gegenwärtig beträgt die Frequenz über 2 000 000 Personen im Jahre. Der Frachtenverkehr wurde auf der Strecke Aussig-Teplitz am 8. Juli 1858 eröffnet und es gelangten im nächstfolgenden Jahre (1859) 166 700 t Güter zur Beförderung. Jetzt stellt sich die Jahresverfrachtung auf nahezu 10 000 000 t. Die Gegenüberstellung dieser wenigen Ziffern illustrirt den gewaltigen Aufschwung des genannten Bahnunternehmens.

— **Buschtêhrader Eisenbahn.** Die Ergebnisse des Jahres 1897 stellen sich wie folgt:

Lit. A-Unternehmen: Einnahmen 4,31 Millionen Gulden (+ 149 754 fl.), Ausgaben 1,98 Millionen Gulden (+ 76 786 fl.), Ueberschuss 2,33 Millionen Gulden (+ 72 968 fl.). Hierzu kommen der halbe Betriebsüberschuss des Kohlenwerkes mit 178 900 fl. (+ 23 700 fl.) und die Aktivzinsen mit 113 863 fl. (+ 5 841 fl.). Das gibt zusammen 2,62 Millionen Gulden (+ 102 509 fl.). Der Prioritätendienst erforderte 802 465 fl. (— 43 273 fl.). Mithin resultirt ein Reinertrag von rund 1,73 Millionen Gulden (+ 145 782 fl.). Ausserdem ist ein Gewinnvortrag aus dem Jahre 1896 im Betrage von 112 514 fl. vorhanden.

Lit. B-Unternehmen: Einnahmen 9,96 Millionen Gulden (+ 483 574 fl.), Ausgaben 2,95 Millionen Gulden (+ 142 958 fl.), es verbleibt somit ein Ueberschuss von rund 4 Millionen Gulden (+ 340 616 fl.). Hierzu kommen noch der halbe Ueberschuss des Kohlenwerkes mit 178 900 fl. (+ 23 700 fl.) und die Aktivzinsen mit 148 829 fl. (— 201 fl.), somit zusammen 4,34 Millionen Gulden (+ 364 024 fl.). Der Prioritätendienst erheischte 1 168 539 fl. (+ 9 100 fl.). Es resultirt sonach ein Reingewinn von 3,17 Millionen Gulden (+ 354 924 fl.). Aus dem Jahre 1896 ist überdies ein Gewinnvortrag von 113 982 fl. vorhanden.

Das gesammte Unternehmen erzielte gegenüber dem Jahre 1896 eine Mehreinnahme von 633 000 fl., wogegen die Betriebskosten die verhältnissmässig geringe Steigerung von 160 000 fl. erfahren haben. Der Betriebskoeffizient stellte sich für das A Unternehmen auf 33,45 (gegen 33,24) %, für das B-Unternehmen auf 30,51 % (gegen 31,22 % im Vorjahre). Der Güterverkehr ist auf der A-Strecke um 85 000 t, auf der B-Strecke um 410 000 t gestiegen. Im Jahre 1897 wurde der Fahrpark um 9 Lokomotiven, 200 Kohlenwagen, 50 gedeckte Güterwagen usw. vermehrt, und hierfür sind rund 900 000 fl. ausgegeben worden. Zur Ablieferung für das Jahr 1898 wurden bestellt: 3 Schnellzuglokomotiven, 7 Lastzuglokomotiven, 60 gedeckte Güterwagen, 200 Kohlenwagen, 55 Lowries usw. Die Investitionskosten der A-Strecke betrugen im Jahre 1897 409 000 fl., jene der B-Strecke mit Rücksicht auf die Legung des zweiten Gleises 1,52 Millionen Gulden. Von letzterem Betrage wurde 1,11 Millionen Gulden durch Begebung von 1,4 Millionen 4 % Kronenprioritäten bedeckt.

— Aus der **Betriebsrechnung** für das Jahr 1897 resultiren für das Gesammtnetz der **Südbahn** nach Berücksichtigung der Ergebnisse der Lokal- und Pachtbahnen und der Jahresrente für den abgetretenen 1/6-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn . . . . . 19 868 006,86 (— 914 368) fl.

Hierzu die Erträgnisse der Hotels auf dem Semmering, in Abbazia und Görz sowie des Walzwerkes in Graz mit	407 438,32	(+ 29 552)	„
ferner das Ergebniss der Zinsen und verschiedene Abrechnungen mit . .	487 021,25	(+ 599 889)	„
Das Reinerträgniss beziffert sich daher insgesammt auf	20 762 466,43	(— 284 926)	fl.
Dagegen betragen die Lasten: für Verzinsung und Tilgung der Anlehen und für Tilgung der Aktien	27 397 292,86	(+ 210 898)	fl.
abzüglich der von der ungarischen Regierung mit 240 000,00 fl. und von der italienischen Regierung mit 11 827 954,85 fl. bezahlten Annuitäten im Gesammtbetrage von	12 067 954,85	(—)	„
sohin im Reste mit	15 329 338,01	(+ 210 898)	fl.
ferner für Wechselkursverluste .	3 078 001,24	(— 54 806)	„
Die Gesammtsumme der Lasten beziffert sich daher mit	18 407 339,25	(+ 156 092)	fl.
Es verbleiben demnach . . . welche Summe noch zu kürzen ist um die aus dem Erträgnisse des abgelaufenen Jahres zu bestreitende Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest von	2 355 127,18	(— 441 018)	fl.
	758 371,84	(+ 207 808)	„
ferner um die in die Spezialreserve für den Dienst der 3 % Obligationen zu hinterlegende Summe von . . .	526 530,36	(—)	„
daher zusammen um	1 284 902,20	(+ 207 808)	fl.
Als verfügbarer Ueberschuss des Jahres 1897 verbleibt sonach der Betrag von	1 070 224,98	(— 648 828)	fl.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, die Dividende für 1897 mit 3 Frcs. festzusetzen und den Rest von 18 152,57 fl. auf neue Rechnung zu übertragen.

Im vorigen Jahre wurde eine Dividende von 4 Frcs. bezahlt; ausserdem wurde der ordentliche Reservefonds mit 280 000 fl. dotirt und der neue Vortrag mit 28 880 fl. bemessen. Diesmal unterbleibt die Dotirung des ordentlichen Reservefonds.

Die Verminderung des Reingewinnes hat zwei Ursachen: der Betriebsüberschuss des Eisenbahnnetzes ist geringer ausgefallen als im Vorjahre, andererseits weisen aber die Lasten eine Erhöhung auf. Aus den Dekadenausweisen der Südbahn ist bekannt, dass die Roheinnahmen eine Steigerung erfahren haben, welche unter Berücksichtigung der nachträglichen Rektifikationen etwa 900 000 fl. ausmachen dürfte. Weit grösser als das Plus der Einnahmen waren aber die Mehrausgaben, welche

der Eisenbahnverkehr erforderte. Die Steigerung der Frequenz erhöhte naturgemäss die Kosten der Zugförderung; die Personalauslagen und die sozialen Ausgaben sind namhaft gestiegen und auch die Steuerquote hat sich infolge der gesteigerten Einnahmen der letzten Jahre gehoben. So kommt es, dass der Betriebsüberschuss des Eisenbahnnetzes keine Steigerung, sondern eine Verminderung um 914 368 fl bietet. Günstiger gestaltet sich das Ergebniss der Hotelanlagen und des Grazer Walzwerkes. Auch aus den Zinsen und verschiedenen Abrechnungen resultirte diesmal eine Einnahme, während im vorigen Jahre der Saldo der Geldgebahrung mit einem Erfordernisse für Passivzinsen in der Höhe von 113 000 fl. schloss. Mit der im Jahre 1897 erfolgten Begebung von 10 000 000 ℳ 4 % Prioritäten steht die Steigerung des Erfordernisses für die Verzinsung der Anlehen im Zusammenhange. Dagegen wurde infolge des günstigeren Standes der Valutenpreise eine Ersparniss am Wechselkursverluste erzielt. Eine erhebliche Mehrbelastung ergab diesmal die Rückzahlung auf den Kaufschillingsrest. Die Rückzahlungsquoten, welche die Gesellschaft alljährlich zu leisten hat, berechnet sich nach dem erzielten Roherträgnisse. Da die Roheinnahmen gestiegen sind, war auch die Rückzahlungsquote höher, ohne Rücksicht auf den Umstand, dass das Reinerträgniss der Südbahn schliesslich keine Steigerung, sondern eine Verminderung erfahren hat. Die Abschlagszahlung auf den Kaufschilling erforderte diesmal 758 371 fl.; ausserdem musste die für die Sicherung des Prioritätendienstes geschaffene Reserve wie im Vorjahre mit 526 530 fl. oder ungefähr 1,50 Frcs. für die Aktie dotirt werden. Aus diesen beiden Titeln resultirte eine Belastung von 1 280 000 fl.

— **Allgemeiner österreichischer Eisenbahnbeamtentag.** Am 7. d. Mts. fand in Wien unter ausserordentlich zahlreicher Betheiligung von Beamten aller österreichischen Eisenbahnen der vom Eisenbahnbeamtenverein zur Besprechung mehrerer Standesfragen einberufene zweite allgemeine österreichische Eisenbahnbeamtentag statt. Ueber die Frage der Dienstpragmatik referirte der Präsident des Eisenbahnbeamtenvereins, Herr Joseph Schlüsselberger. In letzter Zeit, führte er aus, sei durch die Initiative des gegenwärtigen Eisenbahnministers ein erfreulicher Schritt nach vorwärts gemacht worden. Die Frage der Dienstpragmatik werde nicht von der Bildfläche verschwinden, so lange dieselbe nicht den modernen Anforderungen gemäss gelöst sei. Auf Antrag des Präsidenten Schlüsselberger wurde sodann dem Eisenbahnminister der Dank für seine den Eisenbahnbeamten entgegenkommende Haltung in der Frage der Dienstpragmatik einstimmig votirt. In betreff der Regelung der Gehälter stellte der Referent als Forderung der Beamtenschaft einen minimalen Anfangsgehalt von 800 fl. für alle Eisenbahnbeamten Oesterreichs auf, dem nach 25 jähriger Dienstzeit ein Mindestgehalt von 1 600 fl. entsprechen sollte. Schliesslich wurde eine Resolution angenommen, in welcher die Resultate der Berathungen des Eisenbahntags zusammengefasst sind. In dieser Resolution wird zunächst die Forderung nach einer Dienstpragmatik erhoben, welche nur im Einvernehmen mit den Eisenbahnbediensteten geschaffen werden könne. Des weiteren werden die wesentlichsten Erfordernisse einer solchen Dienstpragmatik festgestellt, wobei die neue Dienstordnung der Staatsbahnen als ein dankenswerther Fortschritt begrüsst, dagegen die am 1. März d. J. in Wirksamkeit getretene Dienstpragmatik der Kaiser Ferdinands-Nordbahn missbilligt wird. In Anbetracht der in Beamtenkreisen allgemein herrschenden und bereits bis nahe an den wirthschaftlichen Bankerott gesteigerten Nothlage, heisst es ferner in der Resolution, hält die Versammlung es für dringend nothwendig, dass noch im Laufe des Jahres 1898 eine Regulirung der Gehälter der Eisenbahnbeamten erfolge. Endlich bezeichnete es die Versammlung als ebenso dringend, dass allgemein mindestens ein Fünftel des Gehalts in die Pensionsbemessung einbezogen werde und dass die Pensionsbezüge der Wittwen und Waisen zum mindesten jenen der Hinterbliebenen der Staatsbeamten gleichgestellt werden.

— **Zuständigkeit des Eisenbahnministeriums, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten zu verpflichten.** Nur dem Eisenbahnministerium steht das Recht zu, Eisenbahnunternehmungen zur Ausführung von Bauten auf dem Eisenbahnterritorium zu verpflichten, und zwar ohne Rücksicht darauf, welchem Zwecke der Bau selbst zu dienen hat.

Den autonomen Behörden ist es anheim gegeben, bei Wahrnehmung sanitätswidriger Zustände, welche Bauführungen auf Eisenbahngründen bedingen, das Einschreiten des Eisenbahnministeriums zu veranlassen, welchem die oberste Leitung und Ueberwachung des Sanitäts- und Veterinärdienstes auf den Staats- und Privatbahnen überwiesen ist. (Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofs vom 30. Juni 1897.)

— Wenn der Absender die **Anwendung eines bestimmten Tarifes** im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben hat, so ist die Bahn bei leicht verderblichen Gütern nicht verpflichtet, den billigsten, sondern den günstigsten Tarif anzuwenden. Der Absender ist nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nicht blos berechtigt, die Anwendung der in Art. 6 lit. e genannten Spezialtarife, sondern auch jedes zulässigen Tarifes überhaupt vorzuschreiben. (Entscheidung des Wiener Bagatellgerichts in Handelssachen vom 11. September 1897.)

— Das österreichische Eisenbahnministerium hat die Landesregierung in Troppau beauftragt, das von der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** vorgelegte Projekt für den Bau des **zweiten Gleises** in der Strecke ungarische Grenze-Jablunkau 286,530 km bis 298,610 km der politischen Begehung in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung zu unterziehen und im Falle des anstandslosen Ergebnisses den Baukonsens zu ertheilen.

— Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die umfangreiche Erweiterung und den damit verbundenen **Umbau der Station Klausenburg** mit einem Gesammtkostenaufwande von 970 000 fl. beschlossen.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage ist in Wien der Erbauer der Schneebergbahn, Kommerzialrath Leo Arnoldi, gestorben. Herr Arnoldi, der früher preussischer Offizier war, wanderte in den 60 er Jahren nach Brasilien aus, woselbst er während eines 8 jährigen Aufenthaltes zahlreiche Bauten ausführte, worauf er nach Deutschland zurückkehrte und bei zahlreichen Bahn- und Tunnelbauten betheiligt war. In Oesterreich war Herr Arnoldi bei zahlreichen Eisenbahnbauten, namentlich in Niederösterreich und in Siebenbürgen hervorragend thätig. Sein letztes Werk war die Erbauung der Schneebergbahn, die er nach Ueberwindung grosser Schwierigkeiten durchführte.

Luxemburg.

— Nach dem Geschäftsbericht der **luxemburgischen Prinz Heinrich Eisenbahn** beliefen sich die Einnahmen, einschliesslich der Einkünfte aus den Erzgruben auf 4 321 653 Frcs., d. i. mehr 581 632 Frcs. als im Vorjahre; der Gewinn von 2 399 173 Frcs. übersteigt den des Vorjahres um 460 239 Frcs. Bezüglich der Konzession für die Linie Luxemburg-Petingen theilt der Bericht mit, dass die endgültigen Pläne für die Einfahrt dieser Linie in den Bahnhof Luxemburg der Regierung noch nicht zur Gutheissung vorgelegt werden konnten. Diese Frage werde voraussichtlich bald ihre Lösung finden. Der Bericht hebt hervor, dass der Prozess, den die Hochofengesellschaft von Athus gegen die Bahn angestrengt, zu Gunsten der letzteren entschieden sei, und bemerkt sodann: „Die Enregistrementsverwaltung hat gegen uns gerichtlich verschiedene Gebühren eingeklagt, von denen sie behauptet, wir schulden dieselben auf einzelne unserer Minenverträge wegen Wiederabtretung von Konzessionen, die aus verschiedenen Gründen an uns zurückgefallen waren. Die Verwaltung hatte diese Wiederabtretungen 12 Jahre lang als gebührenfrei angesehen und unser dementsprechendes Verhalten gutgeheissen; erst heute ändert sie plötzlich ihre Ansicht und fordert die Gebühren nach für alle Kontrakte, betreffs derer ihre Ansprüche noch nicht verjährt sind. Es handle sich im Grunde nur um eine Formfrage, und wenn die Verwaltung gleich bei dem ersten Kontrakt dieser Art ihre Gebührenforderung geltend gemacht hätte, so hätte sie dadurch den gegenwärtigen Prozess vermieden und uns den Nachtheil erspart, der uns daraus erwachsen kann." Die Ausbeute aus den Erzgruben betrug 758 756 t gegen 661 014 t im Vorjahre. Von dem Gewinn erhalten die Aktionäre 21 Frcs.

Vereins-Ausland.

— Nach der soeben erschienenen schweizerischen Eisenbahnstatistik für 1896 betrug der **Reinertrag der schweizer Eisenbahnen** bei einem Kapital im Jahresdurchschnitt von

1 186 243 512 Frcs. 3,732 % durchschnittlich. Für die schweizerische Centralbahn entfallen 4,769 %, für die Gotthardbahn 2,705 %, für die Jura-Simplonbahn 4,33 %, für die Nordostbahn 4,115 % und für die vereinigten Schweizerbahnen 3,898 %.

— Der **schweizer Bundesrath** hat nun auch der Centralbahn sowie den vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn den **Rückkauf** angekündigt. Hiernach bleibt allein die Gotthardbahn, deren Konzession erst 1909 abläuft, von der Verstaatlichung zunächst noch unberührt.

Mit sämmtlichen in Frage kommenden Bahnen steht der Bundesrath auch bereits im Prozess über die Berechnung des Rückkaufpreises. Die einzige Gerichtsinstanz hierfür ist das Bundesgericht. Man nimmt an, dass dieses Gericht, welches sich bisher durchaus unabhängig von jeder staatlichen Beeinflussung gehalten habe, die Forderungen der Aktionäre in billiger Weise berücksichtigen werde.

— Das **schweizerische Bundeseisenbahnwesen** dürfte, — wie manche glauben — hier und da in der Schweiz Enttäuschungen hervorrufen, wenigstens da, wo gewisse Landesgegenden nunmehr die bestimmte Erwartung hegen, dass ihre schon seit Jahren betriebenen Projekte von neuen Eisenbahnen durch den Bund gefördert oder wohl gar übernommen würden. Zu ihnen gehört unter anderen die Lötschbergbahn, welche die kürzeste Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis darstellt, die Rickenbahn, welche die Ostschweiz, namentlich St. Gallen, Appenzell und Thurgau in nächste Verbindung mit dem Gotthard brächte. Hinsichtlich der Gotthardbahn, mit welcher Deutschland und Italien vermöge ihrer seinerzeit geleisteten Subventionen liirt sind, wird ein doppelter Weg des durch die Eisenbahnverstaatlichung nöthig werdenden Ausgleichs in Aussicht genommen: Auskauf mittelst einer entsprechenden Summe oder Fortsetzung des Verhältnisses, wonach den Subventionsstaaten ein Betreffniss der über 7 % steigenden Jahresdividende gewährleistet wird, indem für die Gotthardbahn auch in Zukunft gesondert Rechnung geführt würde. Sehr beträchtliches wird aber unter allen Umständen nicht dabei herausschauen, da nach der Verstaatlichung und nach der Eröffnung der Simplonbahn das Erträgniss der Gotthardbahn vermuthlich sinken wird.

— Seitens der Verwaltung der **Jura-Simplonbahn** wird die Vermehrung des Aktienkapitals auf 122 120 000 Frcs. geplant. Man beabsichtigt die Ausgabe von 105 000 Subventionsaktien auf Namen zu je 2 000 Frcs.

— Auf Grund von Art. 38 der Eisenbahnverträge hat die **italienische Regierung** das Recht, „im Falle ausserordentlicher Theuerung oder einer sonstigen öffentlichen Nothlage" von den Eisenbahngesellschaften (beiläufig auch von den Dampfschifffahrtsgesellschaften) die **Herabsetzung der Frachtsätze für Nahrungsmittel** bis um 50 % zu verlangen, ohne dass die Gesellschaften Anspruch auf Entschädigung hätten. Wie bereits kurz gemeldet, hat der italienische Ministerrath beschlossen, diese Frachtermässigung anzuordnen. Indessen zeigen sich die Gesellschaften nicht geneigt, Folge zu leisten, und verlangten zunächst eine Begründung des Regierungsbeschlusses. Der Generaldirektor der „adriatischen Gesellschaft" erklärte dem Minister zugleich im Namen der „Mittelmeergesellschaft", dass die beiden Gesellschaften richterliche Entscheidung darüber herbeiführen wollen, ob die im Art. 38 gemeinte Sachlage vorhanden sei. Wie die Schwierigkeit gelöst wird, lässt sich nicht gut voraussagen. Kommt es thatsächlich zu einem Prozess, so würde die Entscheidung zwar sicher zu Gunsten der Regierung, aber erst dann fallen, wenn die im Art. 38 geforderten Umstände nicht mehr auf die Lage zutreffen.

— Die in London seit Oktober 1897 bestehende Einrichtung elektrischer **Akkumulatorendroschken** wird binnen kurzem auch **in Paris** ins Leben treten. Die dortige „Compagnie générale des Petites Voitures" hat nach dem System der „London Electric Cab Comp." eine Anzahl elektrischer Droschken erbauen lassen, welche mit Taxametern versehen werden. In drei bis vier Monaten glaubt die Gesellschaft die ersten elektrischen Droschken in Betrieb setzen zu können.

— Nach einer Mittheilung des „Hamb. Corresp." kann es jetzt als sicher betrachtet werden, dass über den **„Kleinen Belt"** eine feste **Eisenbahnbrücke** angelegt werden wird. Der Verkehr ist dort in der letzten Zeit so bedeutend gestiegen, dass Dampffähren im verflossenen Jahre ausser den 4 541 regelmässigen noch 3 925 Extrareisen gemacht haben. In Laufe der letzten fünf Jahre hat der Verkehr sich fast verdoppelt.

— Die **Roheinnahmen der russischen Eisenbahnen** (ausgenommen die Transkaspi-, die finländische, die Irinowsche, die Obojansker, die St. Petersburg-Ssestrorezker und die Bahnen der ersten Zufuhrbahngesellschaft) stellen sich für 1897 laut den von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlichten Daten auf 439 070 922 Rbl. gegen 408 092 489 Rbl. im Jahre 1896, sind also um 30 978 433 Rbl. oder um 7,6 % gewachsen. Die Wersteinnahme ergab ebenfalls eine Vergrösserung um 202 Rbl. oder um 1,6 % und ist von 12 192 Rbl. im Jahre 1896 auf 12 394 Rbl. im Jahre 1897 gestiegen. Die Beförderung von Frachtgütern hat eine bedeutende Steigerung erfahren und ist von 5 042 317 000 Pud im Jahre 1896 auf 5 556 396 000 Pud im Jahre 1897 gestiegen, also um 514 079 000 Pud, oder um 10,2 %. Die Beförderung von Reisenden stellte sich auf 62 957 843 Personen gegen 58 595 634 Personen im Jahre 1896, hat somit um 4 362 209 Personen zugenommen. Von der Gesammteinnahme des Jahres 1897 entfallen auf die Staatsbahnen 312 233 109 Rbl. (gegen 282 094 232 Rbl. im Jahre 1896) und auf die Privatbahnen 126 837 813 (125 998 257) Rbl.

Unter den einzelnen Bahnen haben folgende gegen das Jahr 1896 die bedeutendste Einnahmevergrösserung erfahren: die Jekaterinen, die Transkaukasus, die Kursk-Charkow-Ssewastopol, die Moskau-Nishni-Nowgorod, die Nikolai-, die sibirische (Strecke Tscheljabinsk-Ob mit ihren Zweiglinien) und die Südwestbahnen; dagegen hat sich die Roheinnahme der Moskau-Brest, der Wladikawkas, der Moskau-Windau-Rybinsk und der Moskau-Jarosslaw-Archangelsk Eisenbahn verringert.

Aus den Verhältnisszahlen, nach denen die Roheinnahmen um 7,6 %, die Anzahl beförderter Pude dagegen um 10,2 % gestiegen ist, tritt vollkommen klar die Thatsache hervor, dass die Tarifsätze abermals eine bedeutende Ermässigung erfahren haben. Ein Vorgang, der bei jeder grösseren Umarbeitung der Tarife fast regelmässig eintritt.

— **Bau zweiter Gleise auf russischen Bahnen.** Weitere zweite Gleise sollen im laufenden Jahre nach Mittheilung der amtlichen „Handels- und Industrie-Zeitung" auf der Strecke Kursk-Marjino der Kursk-Charkow-Ssewastopol Bahn hergestellt werden. Die Kosten dieser Arbeiten sind auf 715 000 Rbl. veranschlagt. Ebenso ist die Legung eines zweiten Gleises auf der Moskau-Kursk, der Nishni-Nowgorod und der Murom Bahn zwischen den Stationen Skuratowo-Tschernj und Otrada-Orel gestattet worden. Diese Arbeiten werden 500 000 Rbl. kosten. Wir weisen hierbei auf unsere Mittheilung in Nr. 33 d. Ztg. hin.

— In der Generalversammlung der Chartered-Kompagnie für Rhodesia hat Cecil Rhodes unlängst die **Ziele der britisch-afrikanischen Kolonialpolitik** enthüllt. Rhodes will durch eine Bahnlinie von Bulawayo (20—25° südlicher Breite) bis zum Tanganyika-See (10—0° südlicher Breite) der am Nil nach Khartum vordringenden britischen Expedition die Hand reichen. Diese 800 englische Meilen lange geplante Bahnstrecke würde Kapstadt in ununterbrochene Bahnverbindung mit Kairo setzen. Nach den Berechnungen von Rhodes sind zur Ausführung des Unternehmens 40 000 000 ℳ. nöthig. Cecil Rhodes schlägt vor, die englische Regierung solle dieses Geld zu 2—3 % vorschiessen. Ein reiches Erträgniss der neuen Bahn schon nach kurzer Zeit sei zweifellos. Es ist ausserordentlich wahrscheinlich, dass der Sprecher die Zustimmung des Ministers Chamberlain zu dieser von ihm an die Regierung gestellten Forderung bereits in der Tasche hat. Rhodes konnte mit Recht darauf hinweisen, dass er dem britischen Reich durch seine Energie und seinen Unternehmungsgeist 800 000 englische Quadratmeilen erobert hat.

— In **den Vereinigten Staaten von Amerika** haben sich die demokratischen Mitglieder des Finanzkomitees des Senats über ein Amendement zu dem Gesetzentwurf geeinigt, nach welchem mit Rücksicht auf den Krieg die **Staatseinnahmen** erhöht werden sollen. Nach dem Amendemant soll eine Steuer von 1 % auf die Einkünfte der Eisenbahn-, der Schlafwagen-, der Telegraphen- und Telephongesellschaften gelegt werden.

— Die **pennsylvanische Eisenbahngesellschaft** hat nach dem „Iron Age" soeben bei der „Schoen Pressed Steal Co." in Pittsburg 1 000 stählerne **Güterwagen** für den Betrag von rund 4 000 000 ℳ. bestellt, die als die grössten bezeichnet werden, die überhaupt je in Auftrag gegeben worden sind. Sie haben 10 Fuss englisch (3,05 m) Höhe über Schienenoberkante und eine **Tragfähigkeit von rund 50 t**; denn es wird gesagt, dass sie Erze im Gewicht von 110 000 englischen Pfund (49,8 t) und Kohle bis zu 104 000 Pfund (47,1 t) führen können. Bisher waren die grössten Wagen Holzwagen von 80 000 Pfund (36,2 t) Tragfähigkeit. Der grossen Tragfähigkeit entsprechend, werden die neuen Wagen ungewöhnlich stark gebaut. Ihr Eigengewicht beträgt 38 000 Pfund (17,2 t). Die Achszapfen haben Ab-

messungen von 140 zu 254 mm. Die Ablieferung der Wagen, mit deren Bau im Juli d. J. begonnen wird, soll am 1. Oktober beendet sein; sie werden alsdann auf den pennsylvanischen Linien zwischen Pittsburg und dem Eriesee verkehren. Gegenwärtig baut die Schoen-Gesellschaft 200 Wagen der bezeichneten Art für die westlich von Pittsburg gelegene pennsylvanische Linie. („Centr.-Bl. der B.-V.")

— An dem Riesenbau der **neuen East Riverbrücke** in **Newyork** mussten die Arbeiten wegen finanzieller Schwierigkeiten unterbrochen werden. Die ausführenden Organe haben dem Bürgermeister von Newyork mitgetheilt, dass das Werk wegen Mangels an Geld nicht weiter geführt werden könne. Die Schulden betrugen am 1. April 2 200 000 ℳ. ausser den Zinsen von 1 400 000 ℳ. vom 1. September vorigen Jahres an. Um die Arbeiten bis zum 1. Juli fortzuführen, sind allein 16 000 000 ℳ. erforderlich, einschliesslich des Betrags von 4 000 000 ℳ., der auf einmal für die Stahlthürme und die die Aufgänge bildenden Spannbögen auszugeben ist. Der Abschluss auf Lieferung der letzteren wurde am 28. Februar aus Mangel an Geld zurückgezogen. Für Fortsetzung der Arbeiten bis zum Ende des Jahres werden weiterhin 8 000 000 ℳ. erforderlich sein. Da das Werk mit möglichster Beschleunigung betrieben werden soll, so wurde in letzter Zeit an den Fundamenten der vier Pfeiler 24 Stunden täglich gearbeitet, indem die Arbeiter dreimal abwechselten. Die Brücke soll bis zum 1. Januar 1901 fertig sein. Wenn die von „Industries and Iron" angegebenen Zahlen richtig sind, wie viel wird die Brücke dann im ganzen kosten?

— Ueber die **Ankunft der ersten Lokomotive am Stanley Pool**, jener seeartigen Erweiterung im Laufe des unteren Kongo, wo vorläufig die **Kongoeisenbahn** ihr Ende erreicht, hat der Brüsseler „Mouvement Géographique" einen sehr interessanten Bericht erhalten. Unter dem 19. März wird geschrieben: „Die Ankunft der Lokomotive ist hier (Kinschassa) mit Ausdrücken einer Begeisterung und einer Freude ohne Gleichen gefeiert worden und jeder leerte ein Glas Champagner auf den Untergang der alten Karawanenstrasse, die nun endlich begraben ist. Der Ingenieur Goffin lud einige der anwesenden Ehrengäste dazu ein, die letzten Schienen der Eisenbahnlinie zu befestigen, und er selbst schraubte den letzten Bolzen ein. Dann traf die Lokomotive ein und wurde mit den begeistertsten und aufrichtigsten Hurrahs empfangen. Zahllose Reden wurden gehalten, und das Ufer des Pool zeigte während des ganzen Tages ein Bild ausgelassener Freude." Vom 29. März wird mitgetheilt, dass der erste Eisenbahnzug mit den Ingenieuren des Bahnbaues eintraf. Man erwartete sie wie Triumphatoren und die ganze Stadt war ihnen zu Ehren beflaggt, ebenso die im Hafen ankernden Schiffe. „Wenn der Enthusiasmus so fortfährt", sagt der Berichterstatter, „so wird bei dem Feste der offiziellen Einweihung ein wahres Delirium herrschen." Die Bedeutung der Bahn wird in einem Briefe gewürdigt, den der Direktor der holländischen Afrikagesellschaft in Rotterdam, Greshoff, an Major Thys richtete und in dem es heisst: „Das 19. Jahrhundert ist in die Geschichte durch viele Entdeckungen, durch viele stolze Werke eingezeichnet; Kunst und Wissenschaft haben eine ungeahnte Höhe erreicht, aber unter diesem allem wird das Werk des Kongostaates und Ihre Eisenbahn einen ersten Platz einnehmen. Sie haben einen Traum verwirklicht. Diejenigen, die nach uns kommen werden, werden sich niemals einen gerechten Begriff davon machen können, was der Bau dieser Bahn zu bedeuten hatte, sie werden den Nutzen aus ihr ziehen, aber man muss die Karawanenstrasse bereist haben unter strömendem Regen oder unter brennender Sonne, dann allein ohne Träger in einer Ortschaft angekommen sein, genöthigt gewesen sein, stundenlang auf trockene Kleider, Nahrung oder eine Erfrischung zu warten, Chinin zu schlucken, um das brennende Fieber zu bekämpfen — man muss einmal einen Koffer mit fast der ganzen Bagage in einem Fluss auf Nimmerwiedersehn verschwinden gesehen haben oder gezwungen gewesen sein, drei bis vier Tage vor einem kleinen Wasserlauf zu warten, der durch einige Tage Regen in einen reissenden Strom verwandelt wurde. Dann wird man würdigen, was Sie für uns gethan haben. Der 16. März ist ein Tag, der mit goldenen Buchstaben in der Geschichte des Kongo verzeichnet werden muss."

Ueber norwegische Eisenbahnen.

Verkehrspolitisch in ähnlicher Lage wie Italien befindet Norwegen. Für beide Länder war von jeher das Meer die Hauptverkehrsstrasse. Bei der Anlage der Eisenbahnen hatte man in beiden Ländern mit grossen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen und nach Fertigstellung der Bahnen zeigte es sich, dass sie von dem Seewege auf das empfindlichste konkurrenzirt wurden. Auch in Norwegen waren die Eisenbahnanlagen kostspielig. Die meisten Linien sind schmalspurig gebaut, das Eisenbahnnetz ist verhältnissmässig wenig ausgebildet. Die Bahnen müssen oft grosse Höhen überwinden oder durch Tunnels gehen. Die Vossebahn z. B. von Bergen nach Voss hat auf einer Länge von 108 km 50 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 18 427 m! Die grossen Anlagekosten und die wegen der dünnen Bevölkerung verhältnissmässig geringen Einnahmen haben auch bewirkt, dass man so ängstlich und vorsichtig mit Bahnbauten vorgegangen ist. In einem Aufsatz über „Verkehrswege und Verkehrsformen in Norwegen" (Geographische Zeitschrift, vierter Jahrgang, viertes Heft) bedauert Hagbart Magnus, dass man die Kraft auf kleinere Theilstrecken vergeudet hat, statt zuerst die grossen landesverbindenden Linien zu ziehen, um dann weiter das Netz auszuarbeiten. Ja bei den letzten Bewilligungen zum Eisenbahnbau stimmten viele dafür, die Linie von Christiania nach Lärdal anstatt direkt nach Bergen zu führen. Man hätte dann den vom verkehrsgeographischen Standpunkt aus grossen Missgriff gemacht, eine unterbrochene, statt eine durchgehende Linie zwischen den beiden grössten Städten des Landes anzulegen. Es wurde jedoch genehmigt, die Bahn von Vossewangen nach Runddalen, in dessen obersten Theil man den grossen Tunnel durch Gravehalsen (5 300 m) angefangen hat, weiterzuführen. Die endliche Wahl der Linie auf der östlichen Seite des Fjelds, ob durch Hallingdal oder Numedal, ist noch nicht festgestellt. Die ununterbrochene Verbindung ist jedoch gesichert. Nur eine Linie, von Christiania nach Drontheim, hat die grossen trennenden Hochflächen überschritten und selbst diese hat leider einen Wechsel der Spurbreite bei Hamar, indem die Bahn von hier nach Drontheim schmalspurig, nach Christiania aber breitspurig geht. Drontheim steht durch die Merakerbahn mit Stockholm in Verbindung, übrigens ist Christiania der Sammelort der Bahnlinien, die von hier nach den verschiedenen Richtungen ausstrahlen: nach Drontheim im Norden, Sel in Gudbrandsdalen im Nordwesten, Kongsberg und Brevik im Westen und Südwesten, Fredrikshald im Süden und Kongsvinger im Osten. Man kann also keine eigentliche „Rundreise" auf den norwegischen Eisenbahnen machen. Die Eisenbahnen Christianssand-Bykle, Jäderbahn und Bergen-Voss sind nur Theilstrecken von lokaler Bedeutung. Die „Vossebahn" hat jedoch eine besondere Wichtigkeit als erster Anfang zu einer durchgehenden Linie von Bergen nach Christiania. Auch die Fahrgeschwindigkeit und die Anzahl der Züge sind nach europäischen Begriffen gering, die Wagen, Stationen und übrigen Einrichtungen schlicht und einfach; sie stehen mit den übrigen Verhältnissen in Einklang. Grösseres Interesse und allgemeine Aufmerksamkeit haben in der letzten Zeit die Tertiärbahnen erregt. Wegen ihrer Billigkeit und Leichtigkeit der Anlage scheint es, als ob sie in der Zukunft grosse Bedeutung für den Lokalverkehr haben werden. Am Schlusse seiner Erörterungen hebt Herr Hagbart Magnus hervor, dass für die Verkehrsverhältnisse Norwegens überall der beherrschende Einfluss des Meeres als verkehrsvermittelnden Mediums zu erkennen ist. Die nördlichsten Landestheile sind fast ausschliesslich darauf hingewiesen und auch in dem südlichen Norwegen spielt das Meer die grösste Rolle. Zur See geht fast der ganze Güterverkehr, insbesondere die grossen und schweren Ladungen. Bezeichnend für das norwegische Verkehrsleben ist die peripherische Lage der Städte. Eine Linie Christiania-Christiansand-Stavanger-Bergen-Christiansund-Drontheim verbindet fast sämmtliche Städte des Landes südlich von Drontheimsfjord und ziehen wir die Linie Drontheim-Röros-Hamar-Christiania, so kommt ein Gürtel heraus, in dem sich der Hauptverkehr bewegt und auf welchem die städtischen Ansiedlungen mit nur wenigen Ausnahmen liegen. Christianiafjord und Drontheimsfjord sind Theile dieses Gürtels und nehmen so in Bezug auf den Verkehr eine Sonderstellung unter den Fjorden ein. Nur diese zwei Fjorde haben in ihrem Hintergrunde eine Stadt.

Bücherschau.

— In Italien sind vor kurzem zwei recht interessante Schriften veröffentlicht worden, auf welche die Aufmerksamkeit aller Fachleute gelenkt zu werden verdient. Es sind dies:

1. **Spesa d'esercizio e quantità di personale delle principali Reti ferroviarie italiane e di alcune Reti estere.** Ricerche statistiche eseguite per incarico e su traccia di S. E. il Ministero dei Lavori Pubblici dall' Ing. Adolfo Rossi. (Betriebsausgaben und Anzahl des Personals der italienischen grossen Bahnnetze und einiger ausländischen Bahnen. Statistische Untersuchungen, zusammengestellt von Ingenieur Adolf Rossi im Auftrag und unter Anleitung S. E. des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten.)

2. **Sul coefficiente d'esercizio delle Reti ferroviarie Mediterranea e Adriatica.** Appunti di un tecnico. (Ueber den

Betriebskoeffizienten der Netze Mediterranea und Adriatica. Bemerkungen eines Fachmanns — von einem anonym gebliebenen Verfasser.)

Beide Schriften hängen zusammen, ergänzen sich, d. h. die zweite enthält kritische und sachliche Bemerkungen über das in der ersten verfolgte Verfahren und die abgeleiteten Ergebnisse, und beschäftigen sich in der Hauptsache mit dem Problem der theoretischen Bestimmung des absoluten Betriebskoeffizienten (Rapport zwischen Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen) der grossen italienischen Netze im Vergleich zu acht ausländischen Bahnen (preussische, österreichische und belgische Staatsbahnen, französische Nordbahn, Elsass - lothringische Bahnen, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Gotthardbahn).

Zu diesem Zweck sucht der Verfasser des ersten Werks die hauptsächlichen Einnahme- und Ausgabeposten der besprochenen Bahnen nach denen eines als Prototyp angenommenen Bahnnetzes zu reguliren; als solches Prototyp ist in beiden Schriften die italienische Mittelmeerbahn hingestellt. Er nimmt also an den „rohen" Ziffern der einzelnen Einnahmen und Ausgaben, wie sie von den verschiedenen statistischen Berichten geliefert werden, zahlreiche Korrekturen vor, um sie vergleichbar und gleichartig zu gestalten; in diesen Korrekturen wird besonders der Verschiedenheit der Personen- und Gütertarife, der Preise der Brennmaterialien und Metalle, der planimetrischen und Gefällsverhältnisse der Linien, der Durchschnittsdistanzen der Personen- und Gütertransporte usw. Rechnung getragen; aber, wie der anonym gebliebene Autor des zweiten Werks hervorhebt, wegen Unzulänglichkeit des statistischen Materials, wegen seiner Ungleichartigkeit, wegen der Nothwendigkeit, die Regulirungen der Ziffern in beinahe allen Fällen auf willkürlicher Berechnungsweise und persönlicher Beurtheilung zu fussen, kann kaum gehofft werden, auf diesem Weg zu vollständig befriedigenden Ergebnissen zu gelangen, um so mehr als in diesen Berechnungen zu empirischen Formeln gegriffen werden muss, welche Ingenieur Rossi, der Verfasser des ersten Werks, in den Grenzen der Linearformeln ausbaut, während der Autor des zweiten parabolische Formeln anwendet; diese ungleiche Berechnungsweise hat natürlich zu sehr verschiedenen Resultaten geführt, und es ist schwer zu entscheiden, welches Verfahren als das richtigere bezeichnet und vorgezogen werden soll.

Nichtsdestoweniger sind die Ausführungen beider Werke über die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse bei den darin behandelten Bahnen recht bemerkenswerth, und es sei hier kurz einiges hervorgehoben, was auf die preussischen Staatsbahnen Bezug hat.

Ziehen wir einige wenige wichtigere Ausgabeposten in Vergleich: die preussische Staatsbahn zahlt beispielsweise 16 L. für die Tonne Kohlen, während in Italien der Kohlenpreis sich auf 30 L. stellt; will man also die Ausgabe der preussischen Staatsbahnen für Brennmaterialien mit den entsprechenden der als Prototyp angenommenen Mittelmeerbahn vergleichen, so muss die erste Ausgabe um den Unterschied des Kohlenpreises erhöht werden; so auch bei den für den Oberbau und den Bahnbetrieb nöthigen Metallen; Ingenieur Rossi hat ausgerechnet, dass, wenn die preussischen Staatsbahnen diese bedeutenden Verbrauchsartikel ebenso theuer bezahlen müssten, wie die italienische Mittelmeerbahn, würden sie jährlich 79 000 000 L. mehr auszugeben haben.

Ingenieur Rossi zieht dann die Verschiedenheit der Gefällsverhältnisse der Linien in Betracht und findet, dass die preussische Staatsbahnverwaltung, falls ihre Linien die gleichen Steigungen aufzuweisen hätten, wie die der Mediterranea, jährlich eine um 88 000 000 L. grössere Ausgabe für Mehrverbrauch von Rollmaterial und Zugkraft und von 31 000 000 L. für grössere Abnutzung des Oberbaus haben würde. Er schätzt ferner den Unterschied in der Ausnutzung der Personen- und Güterwagen (grössere Anzahl der Leerläufe, mangelhaftere Ausnutzung des Ladegewichts, grössere Tara usw.) auf 77 000 000 L., welche den Ausgaben der preussischen Staatsbahnen zugeschlagen werden müssten. Für diese Posten würden also im ganzen 275 000 000 L. den Ausgaben der genannten Staatsbahnen zuzurechnen sein, um die zu vergleichenden Ziffern auf gleicher Grundlage zu gestalten. Ingenieur Rossi nimmt diese Korrekturen für die wichtigsten Daten vor. Es würde hier zu weit führen, noch näher darauf einzugehen; aus den Gründen, welche oben auseinander gesetzt wurden, sind die Resultate jedoch mit allem Vorbehalt aufzunehmen.

Der Autor der „Bemerkungen eines Fachmanns" hat noch darauf aufmerksam gemacht, dass ausser den vom Ingenieur Rossi in Berechnung gezogenen Regulirungen noch viele andere besondere Umstände vorhanden seien, welche von Rossi ausser Berücksichtigung gelassen worden seien, die jedoch auf die Ausgaben der italienischen Bahnen einen grossen Einfluss hätten, und deren Einwirkung er ziffernmässig auszudrücken sucht. Solche Umstände wären die Malaria, die Zahl und Länge der Tunnels, die schlechte Qualität des zur Lokomotivspeisung verwendeten Wassers, Anzahl der Stationen und Wärterhäuser, Steuern und Abgaben usw.; durch diese Umstände werden nach dem Urtheil des Autors die Ausgaben der Mediterranea um 4 500 000 L. und der Adriatica um 2 500 000 L. erhöht.

Das Werk des Ingenieurs Rossi enthält noch recht bemerkenswerthe Vergleiche über die Anzahl und die Gehaltsverhältnisse des Personals, sowie über die Vertheilung desselben auf die verschiedenen Dienstzweige usw. bei den verschiedenen Bahnverwaltungen.

Ueber die beiden Schriften würde sich noch vieles sagen lassen; die kurze obige Auseinandersetzung dürfte jedoch genügen, um dem Leser ein richtiges Bild von der Aufgabe, die sich die Autoren gestellt, und über die grossen Schwierigkeiten, die sich der Lösung entgegenstellen, zu liefern. Die beiden Werke bringen neues Licht in die Lösung des Problems der theoretischen Bestimmung des absoluten Betriebskoeffizienten der Bahnen und bilden sicher eine geeignete und günstige Grundlage für andere, welche sich mit dieser für den Eisenbahnbetrieb überaus wichtigen Frage weiter beschäftigen wollen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Stationsnamenänderung. Die Benennung der auf unserer Linie Wien-Triest gelegenen Station Kranichsfeld wurde auf

Kranichsfeld-Frauheim

abgeändert.

Wien, den 26. April 1898. (1152)

2. Güterverkehr.

Stargard - Cüstriner Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf unserer Neubaustrecke Berlinchen - Arnswalde (voraussichtlich 1. Juli d. J.) wird die Station Berlinchen verlegt, wodurch im Binnen- und direkten Personen- und Gepäckverkehr Entfernungserhöhungen bis zu 2 km bezw. geringe Fahrpreis- und Frachterhöhungen eintreten. Näheres ist bei uns zu erfahren.

Soldin, den 9. Mai 1898. (1153)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1897, für die Beförderung von Getreide usw. von preussischen usw. Stationen nach Basel usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und Oesterreich. In den Ausnahmetarif für oben bezeichneten Verkehr wird mit sofortiger Gültigkeit in dem Waarenverzeichniss die Bezeichnung „Raps- und Rübsaat" geändert in „Raps und Rübsen".

Frankfurt a/M., den 1. Mai 1898. (1154)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Altdamm - Kolberger Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Januar 1893 in Kraft. Derselbe enthält die infolge Einführung des neuen deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, nothwendig gewordenen Aenderungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und der Tarifvorschriften.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Stettin, den 5. Mai 1898. (1155)

Direktion.

Für Holzstoff und Holzzellstoff von Schirmeck nach Frankreich treten am 15. d. Mts. ermässigte Frachtsätze in Kraft. Schirmeck ertheilt weitere Auskunft. (1156)

Strassburg, den 2. Mai 1898.

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J.

wird die Tarifentfernung Gisperslehen-Linz a. Rh. von 304 auf 403 km abgeändert.

Köln, den 5. Mai 1898. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Vieh- usw. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden für den Verkehr der Station Marchienne-au Pont der belgischen Staatsbahn und der grossen belgischen Centralbahn mit den Stationen Köln-Ehrenfeld und Köln-Gereon des Eisenbahndirektionsbezirks Köln sowie Düsseldorf-Derendorf und Düsseldorf-Lierenfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, als: unbesetzte Personenwagen, unbeladene Güterwagen, Wagenkrahne usw. eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Köln, den 9. Mai 1898. (1157a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 9 aufgenommen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif)."

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw. Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand" befindliche Zusatz („auch Schlackensand") fällt fort.

Altona, den 2. Mai 1898. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr. Einbeziehung der Station Soyen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1898 wird die Station Soyen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in den im vorbezeichneten Verkehre vom 1. Januar 1897 bestehenden Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für Getreide etc., einbezogen und ist auf Seite 18 des bezüglichen Tarifes in die Schnitttafel B nachstehend aufzunehmen:

Schnitttafel B.

Kilometer	Gruppen-Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a Getreide etc.	b Mais	c Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennig		
815	I	Soyen	218	216	241

Wien, am 4. Mai 1898. (1159)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Einführung ermässigter Frachtsätze für Maschinen und Maschinentheile von Bregenz trs., Lindau trs. und St. Margrethen trs. nach Granica trs. bezw. Szczakówa trs. Mit Wirksamkeit vom 13. Mai 1898 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1898, gelangen für Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen laut Waarennomenklatur des Ausnahmetarifes 1/B — a) des vom 1. Januar 1897 gültigen Tariftheiles II für den obenbezeichneten Verkehr, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg und b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von obengenannten Stationen nach Granica trs. bezw. Szczakówa trs. mit der Bestimmung nach Stationen des russischen Weichselgebietes nachstehende ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung, und zwar:

	a) für 100 kg in Centimes (Gold)	b)
Bregenz trs. nach Granica trs. bezw. Szczakówa trs.	341	290
Lindau trs. nach Granica trs. bezw. Szczakówa trs.	341	290
St. Margrethen trs. nach Granica trs. bezw. Szczakówa trs.	346	294

Für die Aufgabe der Transporte sind die Bestimmungen des vorerwähnten Tarifes maassgebend.

Wien, am 6. Mai 1898. (1160)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Aufnahme der Station Rózsahegy fonógyár in den Seehafen-Ausnahmetarif Nr. 12 (Baumwolle rohe usw.). Die neu eröffnete Station Rózsahegy fonógyár der Kaschau-Oderberger Eisenbahn wird in den Seehafen-Ausnahmetarif Nr. 12 des vom 15. Oktober 1893 gültigen Verbands-Gütertarifes Theil II, Heft 4 aufgenommen und gelangen für diese Station die im besagten Ausnahmetarife für die Station Rózsahegy enthaltenen Frachtsätze zur Anwendung.

Wien, am 7. Mai 1898. (1161)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 des vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarifs aufgenommen:

Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif).

Betriebsabtheilung Breslau (1162)
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Mit dem 1. Juni d. J. wird für die Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II herausgegeben.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) die Eisenbahn- und Gepäcktarife Theil II für den Verkehr der Eisenbahndirektionsbezirke:
   1. Breslau vom 1. November 1895 nebst Nachtrag I vom 1. Juli 1897,
   2. Kattowitz vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I vom 1. April 1897,
   3. Posen vom 1. Oktober 1895;
b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen Theil II für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus in Breslau, Kattowitz und Posen.

Breslau, den 3. Mai 1898. (1163)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz und Posen.

Brandenburg-Mecklenburg-pommerscher Personenverkehr. Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Hunden in Begleitung Reisender und von Leichen im Verkehr zwischen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahn, der prignitzer Eisenbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, sowie zwischen diesen Stationen und Stationen der preussischen Staatsbahnen tritt am 1. Juni 1898 ein neuer Tarif — Theil II zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — in Geltung.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn andererseits vom 1. April 1892;
b) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn andererseits, gültig vom 1. April 1894;
c) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahn und Stationen der prignitzer Eisenbahn, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, sowie der königlichen Eisenbahndirektion Berlin und der königlichen Eisenbahndirektion Stettin, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Mirow-Wittstock (18. Mai 1895) nebst Nachtrag I vom 1. Oktober 1895, sowie Nachtrag II vom 1. Mai 1897.

Die in dem Tarife enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften derselben unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Kontrolbüreau.

Wesenberg, den 1. Mai 1893. (1164)
Namens der Verbandsverwaltungen:
die Direktion der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm Eisenbahngesellschaft.

Mit dem 15. Mai 1898 gelangt ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II zur Einführung, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde erhalten.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, für den Verkehr des

Eisenbahndirektionsbezirks Stettin vom 1. Januar 1897 nebst Nachtrag;
b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen, sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält.

Stettin, den 5. Mai 1898. (1165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberrheinisch-belgisch-französisch-englischer Personenverkehr über Köln-Herbesthal und Maestricht-Lanaeken. Zu dem Tarif Nr. 15 ist der I. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 8. Mai 1898. (1165a)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 28. April 1898 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 28. April l. J. abgehaltenen 40. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 146 Aktien dieser Eisenbahngesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

1 185 337 952 986 1009 1126 1152 1223 1360 1545 1681 1754 1790 1850 1913 2388 2677 2678 2680 2735 3366 3467 3684 3795 4631 4845 5051 5054 5100 5188 5192 5236 5473 5816 6163 6304 6572 7133 7282 7554 7759 7949 7954 8039 8223 8416 8558 8751 8896 9464 9851 10033 10221 10247 10249 10431 10903 11100 11736 11993 12092 12453 12643 14120 14185 14209 14364 14587 14975 15375 16041 16167 16509 16534 16863 16937 17125 17688 17860 17888 17977 18347 19076 19537 19763 19808 19834 20012 20167 20220 20347 20446 20634 20817 20881 21034 21487 21554 22201 22221 22278 22543 22984 23035 23238 23454 24926 25124 25282 25748 26119 26251 26276 27466 27583 27862 28166 28305 28339 28742 29298 29369 29585 31427 31673 31785 31846 31953 32595 32623 32712 32805 33100 33834 34178 34234 34378 34512 35060 35514 35923 36640 36682 37346 37943.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 41 und des Talons am 1. Juli 1898 mit 500 fl. österr. Währg. (fünfhundert Gulden österr. Währg.) Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1894
Nr. 21394,
aus dem Verloosungsjahre 1895
Nr. 14126 und 34441,
aus dem Verloosungsjahre 1896
Nr. 3768, 5682, 7178, 17403 und 36106,
aus dem Verloosungsjahre 1897
Nr. 15007, 18398, 20047, 21473, 21828, 25414, 26175, 35625, 37477 und 37586.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, den 4. Mai 1898. (1166)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 28. April 1898 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1898 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 5000 ℳ der deutschen Reichswährung 8 Stück u. z.:
273 636 863 1059 1378 1769 2057 2426;

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B pr. 1500 ℳ der deutschen Reichswährung 42 Stück u. z.:
584 596 877 1611 1865 2188 2719 3788 4907 4916 4917 4918 5471 6753 6769 7127 7253 7288 7944 8282 8362 8338 8535 8794 9148 9860 9861 10140 10455 10691 10777 10778 11044 11319 11514 12291 12745 13940 14314 14665 14775 14864;

c) von den Theilschuldverschreibungen lit. C pr. 1000 ℳ der deutschen Reichswährung 83 Stück u. z.:
1650 1659 2408 2785 2843 3457 4018 4660 4876 4877 4878 6003 6386 6835 7030 8175 10094 11103 11104 11923 12054 13029 13042 13043 13207 13942 15044 15046 15047 15486 15871 16009 16130 16618 16858 16976 17634 17825 17838 17847 18030 18033 18075 18195 19944 20728 21587 21752 21938 22297 22539 22540 22541 22542 22543 23054 23151 23152 23446 23447 23495 23360 24397 24426 25212 25703 25709 25765 25917 26044 26361 26482 26660 26675 27379 27965 28271 28828 29079 29146 29372 29621 29794;

d) von den Theilschuldverschreibungen lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 87 Stück u. z.:
234 358 981 1218 2911 2953 3061 3497 3599 3791 4014 4548 4690 5117 6043 6074 6300 7804 9328 9428 9448 10038 11284 11449 12021 12536 13031 13080 13129 13677 14105 14599 14706 14710 15113 15307 16263 16264 16566 16650 17961 18112 18532 18751 19302 20716 20887 20917 21711 22882 22904 22949 23476 23705 23870 23871 24138 24971 25427 25428 25509 25939 26471 27474 28005 28371 29082 29332 29489 29974 30007 30090 30765 31111 31154 31551 31552 31553 31652 32021 32063 32267 32470 32695 33071 33498 34732.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1898 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst Kupons von einschliesslich Nr. 6 und des Talons mit dem, auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1898 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in Gulden österr. Währung in dem, dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie;
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. Allgemein. österr. Bodenkreditanstalt;
„ Teplitz bei der Hauptkassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1897:
lit. B Nr. 3000 und 8596;
lit. C Nr. 4467 8872 8873 8874 10120 10128 10457 und 13467;
lit. D Nr. 2677 11062 11396 11719 13420 16129 18471 und 19478.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 4. Mai 1898. (1167)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

5. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionare der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Dienstag, den 17. Mai d. J.,
Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 48. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus zwei Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W

Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M. und der norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 13. Mai d. J. Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 18. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1897, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von drei Ausschussmitgliedern an Stelle der turnusmässig ausscheidenden Herren Senatoren Joh. Herm. Eschenburg und Dr. Stooss in Lübeck und Präsident Siegmund Hinrichsen in Hamburg.
4. Beschlussfassung über die Verlängerung der Lübeck-Travemünder Bahn bis in die Nähe des Strandes in Travemünde.
5. Aenderung der §§ 20 und 44 des Gesellschaftsstatuts.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 3. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden. Daselbst kann auch der Bericht an die Generalversammlung, betreffend die Verlängerung der Lübeck-Travemünder Bahn, entgegengenommen werden.

Lübeck, den $\frac{\text{1. April}}{\text{6. Mai}}$ 1898.

Der Ausschuss der (1168)
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die 28. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Mittwoch, den 22. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1897/98.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für zwei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 7. Mai 1898. (1169)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths
der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

6. Verdingungen.

Lieferung von Petroleum, Mineralschmieröl und Rüböl betreffend. Auf die Zeit vom 1. Juli 1898 bis Ende Juni 1899 sind im ganzen zu liefern:

1 890 000 kg Petroleum und zwar
1 810 000 kg von Sorte A,
80 000 „ „ „ B,
730 000 kg Mineralschmieröl und zwar
480 000 kg Winteröl,
200 000 „ Sommeröl,
50 000 „ Cylinderöl,
500 000 kg Rüböl und zwar
300 000 kg raffinirtes,
200 000 „ rohes.

Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Petroleum, Mineralschmieröl und Rüböl“ bis zum 20. Mai d. J., Nachm. 6 Uhr an die unterzeichnete königliche Generaldirektion portofrei einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 21. Mai, Vormittags 10 Uhr, im Zimmer Nr. 433 der königlichen Generaldirektion in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt.

Die Anbieter bleiben bis zum 19. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden, haben dieselben aber, falls bis dahin eine Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Die Lieferungsbedingungen, die Uebersicht der ungefähr monatlich zu liefernden Mengen Petroleum und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können von der Magazinhauptverwaltung in Chemnitz gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Dresden, am 4. Mai 1898. (1170)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Verdingung von Steinkohlen und Steinkohlenbrikets. Die Lieferung von etwa 10 500 t Lokomotivkohlen (frische Förderkohle bester Qualität) und 2 500 t Steinkohlenbrikets soll vergeben werden. Die hierfür maassgebenden näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariat hierselbst eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotivkohlen und Steinkohlenbrikets“ bis spätestens

Montag, den 23. Mai 1898,
Vormittags 10 Uhr,

versiegelt und postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 4. Mai 1898. (1171)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Anzeigen.

Büsscher & Hoffmann
(m. b. H.)
Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437
Asphaltputz,
auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 87 015
Falzziegel-Unterdachung
mittelst Dachpapplage.
Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Nr. 9. Jahrgang 1898. **Berlin, am 11. Mai 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	5817	1	Sack	Zucker —	52	1	Neuenahr	K. E.-D. Köln	
2	A B	—	2	—	leere Fässer —	8	2	Oppenheim	Direktion Mainz	
3	A C	1/4	4	Kolli	Eisen —	150	3	Anvers Süd	Gr. Central Belge	
4	A G F A	5665	1	Kanister	gefüllt —	28,5	4	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
5	A H S W	4023	1	Kiste	gefüllt —	?	5	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
6	A S	14705	1	„	leer —	15	6	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
7	B	—	1	Kollo	2 Bettstelltheile u. 1 kl. Borte	18	7	Schwaan	Meckl. Friedr. Franzb.	
8	B	—	1	—	Tisch —	25	8			
9	B	1—5	5	Verschläge	Fische	114	9	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
10	—	—	1	Fass	Fische —		10			
11	B	6766	2	Bund	Eisen —	126	11	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
12	B	12512	1	Rolle	Pappe —	25,5	12	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
13	B	118	1	Bund	5 Pflugschaare —	20	13	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
14	B	8	1	Fass	leer —	38	14	Danzig	K. E.-D. Danzig	
15	B A	—	1	Sack	Klarkohle —	33	15	München C.	Bayerische Stsb.	
16	B C	4070	1	Fass	Oel —	231	16	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
17	B E	3042	1	Verschlag	Holzwolle —	23	17	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	B P	3895/8	4	—	leere Kisten —	64	18	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
19	C	—	1	Kiste	Pflaumen —	27	19	Malmedy	K. E.-D. Köln	
20	C S (rother Strich)	—	1	Bund	Blech —	49	20	Rentwertshausen	Bayerische Stsb.	
21	C St S	36452	1	Kiste	Eier —	13,5	21	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	alte Bezettelung von Düren.
22	D	2863	1	Ballen	Manufakturw. —	51	22	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
23	D P	6941	1	„	Gewebe —	55	23	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
24	D R E W B W	5	1	—	Bindekette —	—	24	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
25	E A N	839	1	—	kl. Spielwagen —	4	25	Danzig	K. E.-D. Danzig	
26	E B	2223	1	—	leerer Korb —	12	26	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
27	E G	1483	1	—	leere Kiste —	35	27	Breslau Freib. B.	K. E.-D. Breslau	
28	E P	—	1	—	Gussdeckel —	2	28	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
29	E R	25	1	Fass	Petroleum —	189	29	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
30	E S	3	1	—	leere Tonne —	18	30	Harburg	K. E.-D. Hannover	
31	E S	5648	1	Kiste	Seifenpulver —	20	31	Bremen	„	
32	E S	1373	1	Korb	Terpentinöl —	—	32	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
33	E S & C	2084	1	Pack	Dachfenster —	—	33	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
34	E Z	396	1	„ (6 Stück)	axtförmige Klopfhacken ohne Stiel	18,5	34	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	F	—	1	Sack	Dünger —	85	35	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
36	F roth	443	1	—	(anschein.) Oelfass, leer	65	36	Schönfeld	K. E.-D. Magdeburg	
37	F B	6285	1	Rolle	Drahtgeflecht —	40	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
38	F C	10	1	Kiste	Dörrobst —	13	38	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
39	F D	1223	1	„	leer —	10	39	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
40	F H	1435	1	Fass	gefüllt —	50	40	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
41	G	5	1	—	Schliesskorb —	8	41	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
42	G A — H F	3284	1	Kiste	leer —	20	42	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
43	G L	4467	1	Verschlag	Fahrrad —	20	43	Anvers Sud	Gr. Central Belge	
44	G P	816	1	—	leere Kiste —	23	44	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	beschr.: Cöln B 338.
45	G Sch	6213	1	—	leeres Fass —	34	45	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
46	G T	8001	1	Kiste	Zwirn —	38	46	Gr. Brittannien	K. E.-D. Königsberg	
47	H	3	1	Ballen	Buntpapier —	34	47	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
48	H	1457/1459	2	Säcke	Leim —	100	48	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
49	H K	I	1	Koffer	gefüllt —	—	49	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	anschein. altes Zeichen.
50	H K	1234	1	Pack	12 Sensen —	9	50	Nimkau	K. E.-D. Breslau	
51	H L 20 u. SS 6063		1	—	leeres Fass —	24	51	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
52	H L	2360	1	—	leeres Fass —	10	52	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	H M	181/5	5	Pack	Säcke —	—	53	Harburg	K. E.-D. Hannover	alte Bezeichnung: 814 Hagen.
54	H P	1892	1	Ballon	— —	12	54	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
55	HR	5	1	—	Amboss —	50	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
56	H S	6614	1	Kiste	Badeapparat —	45,5	56	Elberfeld	„	
57	H S	678	1	Ballen	Nessel —	16	57	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
58	H T	55	1	—	l. Blechflasche —	2	58	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
59	J G	2656	1	Stange	Stahl —	17	59	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
60	J H	542	1	Kiste	gefüllt (verschnürt) —	36	60	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
61	J H	865 866	2	—	leere Fässer —	30	61	Appenweier	Badische Stsb.	
62	J K	12	1	Kiste	? —	17,5	62	Pleinting	Bayerische Stsb.	
63	J L	21	1	Koffer	Kleider —	32	63	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
64	J M	—	1	—	Pumpenstange —	2,5	64	Plattling	Bayerische Stsb.	*)
65	J M	690	1	—	leeres Fass —	15	65	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
66	J P	1	1	Kiste	Cigarettenpapier —	14	66	Metz	Reichsbahn	
67	J S & Cie	1609	2	—	Stühle —	11	67	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Wiesbaden.
68	J W B	—	1	Kiste	Maschinentheile —	72	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	
69	J Z	—	1	Ballen	Wolle —	115	69	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
70	K oder R	—	1	Kollo	Ofentheil —	18	70	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
71	K H C	—	1	—	l. Petroleumfass —	33	71	Hohenstein W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
72	K K	II	1	Sack	Kartoffeln —	51	72	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
73	K P M	2574	1	Kiste	Porzellanköpfe —	93	73	Aachen	K. E.-D. Köln	
74	L	243	2	Pack	Ofenknie —	25	74	Krefeld	„	
75	L	860	1	Ballen	Bettfedern —	8	75	Nassau a/L.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	L & J	1095	1	Stück	Kommode (Büffetuntersatz) —	—	76	Hannover	K. E.-D. Hannover	
77	L M E P E O R	24	1	—	l. Petroleumfass —	33	77	Hohenstein W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
78	L & O	304	1	Sack	Pantoffelhölzer —	42	78	Mahlwinkel	K. E.-D. Magdeburg	
79	L S	7223	1	Kiste	leer —	20	79	Esslingen	Württemberg. Stsb.	
80	M B	5719	1	Sack	Grassamen —	21	80	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
81	M M	3	1	Kiste**)	Kleidungsstücke für ein Dienstmädchen oder Schnitterin	18	81	Dölitz	K. E.-D. Bromberg	**) mit Scharnirdeckel und Vorhängeschloss.
82	M R	7536	1	—	leere Kiste —	—	82	Düren	K. E.-D. Köln	
83	M S	1005	1	—	l. Petroleumfass —	—	83	Bremen	K. E.-D. Hannover	
84	M U	4	1	Block	Zinn —	38	84	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
85	O G	—	2	—	Pflugschaaren —	7	85	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
86	O p C	31	1	Korb	leere Flaschen —	16	86	Aachen	K. E.-D. Köln	
87	P A S F	76274	1	Blechfass	Oelfarbe —	24	87	Krefeld	„	
88	R B	8374	1	Kiste	Kaffee in Päckchen mit Firma „Brandkaffee“	73	88	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	
89	S	96	1	Kollo	Pflugtheil —	1,5	89	Bremen	K. E.-D. Hannover	
90	S	4593	1	Fass	leer —	33	90	Minden	„	
91	S	2	2	—	Abflussrohre —	11,5	91	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	S A K	5159	1	Ballen	Tabak —	19	92	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
93	S C	1801/4	4	Säcke	leere Säcke —	105	93	Bremen	„	
94	S G	2056	1	Ballen	grauer Läuferstoff —	10	94	Falkenburg	K. E.-D. Danzig	
95	S H	1357	1	Pack***)	Feuerzangen —	17	95	Eller	K. E.-D. Elberfeld	***) in Leinen.
96	S S	300	1	Bund	Messing —	25	96	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
97	S S	7919	1	Kiste	Zündhölzer —	20	97	Plauen unt. B.	Sächsische Stsb.	
98	T	—	1	—	eis. Träger —	62	98	Sagan	K. E.-D. Breslau	1,5 m lang.
99	T C	5/1189	1	Ballen	Reis —	51	99	Puschkowo	„	
100	V O C	1114	1	Kiste	— —	61,5	100	Bremen	K. E.-D. Hannover	
		1100	1	„	leer —	35,5				
101	V S H	—	1	Sack	2 Kübel Schmalz —	59	101	Bonn	K. E.-D. Köln	
102	W	9886	1	„	Tapeten —	19	102	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
103	W	36	1	—	Matratze —	—	103	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
104	W B	10604	1	—	leeres Fass —	26	104	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Magdeburg beklebt.
105	W H	6379/80	2	Kisten	Teigwaaren —	35	105	Mainz	Direktion Mainz	
106	W K	9/10	2	—	Vorstellbretter —	—	106	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
107	W S	36	1	Kiste	Nägel —	12	107	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
			1	Korb		33				
108	W S	—	1	Sack	Lumpen —	15	108	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
109	Z R	100	1	Kiste	gefüllt —	72,5	109	Bonn	K. E.-D. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
110	Bingerbräu	56993	1	Fass	leer —	27	110	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
111	F. C. B. doublement rafine	—	1	Block	Blei —	50	111	Velbert	„	
112	F. A. Frankfurt a/M.	30	1	—	Bohrzange nebst Bügel	—	112	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	

*) Roth angestrichen. War an der Decke des Wagens 35394 angebunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	Domaine Friedrichswerth	—	1	—	leerer Käfig —	58	113	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
114	Hannover	423	1	Stück	Bindekette —	—	114	Hameln	K. E.-D. Hannover	3 m lang.
115	Henniger	3062	1	Fass	leer —	18	115	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
116	H. S. M. Holland	969	1	—	Decke —	—	116	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
117	C. Höfft Goldbeck	—	1	Sack	Seradella —	51	117	Karow	Meckl. Friedr. Franzb.	
118	Goldberg	56	1	eis. Fass	Petroleum —	200	118	Goldberg	„	
119	J. A. W. Jacob Wizigmann	—	1	Fass	leer —	12	119	München Südb.	Bayerische Stsb.	
120	V. H. Höchst	—	1	Bund	Axtstiele —	—	120	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	Julius Müller	—	1	Pack	alte Kleider —	—	121	Ansbach	Bayerische Stsb.	
122	Panceri Milano	—	1	Kollo	frische Blumen —	6	122	München C.	„	
123	Domäne Pottlitz	—	1 5	Plan u. Stricke	Stricke ohne Bezeichnung	110	123	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
124	Ludwig Röder in Steinau i/H.	—	1	Bund	13 Stück neue Henkelkörbe	9	124	Steinau i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Adresse scheint alt zu sein.
125	Peter Sommer	—	1	Pack	alte Kleider —	—	125	Ansbach	Bayerische Stsb.	
126	Strohschein Duisburg	—	1	runder Korb*)	Kleider für Männer und Frauen u. 1 Pack Bauzeichnungen	18	126	Nakel	K. E.-D. Bromberg	*) mit einen Stück Zeug übernäht.
127	Tuchel	—	1	Buttertonne	(leer, neu) —	—	127	Tuchel	K. E.-D. Danzig	
128	Waldschlösschen Brauerei Weissenburg	—	1/8	Tonne	(leer, gebr.) —	10	128	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
129	Fr. Zicheritz	164	2	Stück	Eisen —	22	129	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
130	roth	1	1	Bund	Messingbruch —	55	130	Hannover	K. E.-D. Hannover	
131	—	2	1	—	Wagendecke mit Leine	—	131	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
132	—	2	1	—	l. Eisenfass —	80	132	Mannheim	Badische Stsb.	
133	—	2	1	—	leeres Fass —	46	133	Colmar	Reichsbahn	
134	—	2	1	—	Ofentheil —	2,5	134	Bremen	K. E.-D. Hannover	
135	—	16	1	—	leeres Fass —	11,5	135	Armsheim	Direktion Mainz	
136	roth	111	3	—	eiserne Rohre —	80	136	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
137	—	119	1	Fass	gefüllt —	114	137	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
138	—	366	1	Pack	Eisenwaaren —	5	138	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
139	—	465	1	Koffer	Kleider —	8	139	Pfaffenhofen	Reichsbahn	
140	—	485	1	Kollo	Drahtgeflecht —	12	140	Oberehnheim	„	
141	—	528	1	Bund	3 Eisenrohre —	39	141	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	ca. 5 m lang.
142	—	1891	1	—	leeres Fass —	12	142	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
143	—	2110 Phönix	6	—	Schienen —	528	143	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	6805/11	7	Bund	Holzpfähle —	58	144	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
145	weiss ✕✕	—	1	—	eis. U-Träger —	16	145	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
146	2 rothe Striche	—	31	Stück	Roststäbe —	155	146	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
147	roth ////	—	5	„	gusseis. Fenster —	132	147	Bremen	K. E.-D. Hannover	
148	1 roth	—	1	Kollo	Eisentheil (Kurbel) —	1	148	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
149	M	—	1	Fass	Schmalz —	56	149	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
150	(Eule) K & M I ma	—	1	Bund	Drahtgeflecht —	51	150	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
151	O	2674	1	Kiste	rothe Farbe —	63	151	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
152	T	743	1	„	3 Flaschen Essenzen zu Rum usw.	21	152	Driesen-Vord.	K. E.-D. Bromberg	
153	LC	2795	1	—	leere Kiste —	45	153	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
154	MLM	134	1	Ballen	Pflanzentheile —	70	154	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
155	–	–	1	Ballon*)	gefüllt —	78	155	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	*) in Weidengeflecht.
156	—	—	92	Bund	Besenreisig —	400	156	Erfurt	„	
157	—	—	1	„	eis. Bettröste —	78	157	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
158	—	—	1	Kiste	Blechwaaren —	65	158	Danzig	K. E.-D. Danzig	anschein. Wiener Kalk oder Bleiweiss.
159	—	—	1	—	gefüllte Blechbüchse	20	159	Kastel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	—	—	2	—	l. Blechflaschen —	5	160	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	—	kl Blechkanne —	?	161	Düsseld.-Derend.	„	
162	—	—	1	Korb	Blumenerde mit Zwiebeln	—	162	Opladen	„	
163	—	—	1	—	eiserne Bratpfanne —	2	163	Altenstein	K. E.-D. Königsberg	
164	—	—	1	—	Brettstuhl —	—	164	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
165	—	—	—	—	Briketts —	200	165	Benrad-St. Tönis	K. E.-D. Köln	
166	—	—	1	Sack	Brot —	16	166	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	—	Carpenter-Luftpumpe	154	167	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
168	—	—	2	Säcke	Cement —	100	168	Frankf. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	—	—	1	Sack	Chilisalpeter —	50	169	„	„	
170	—	—	2	Stück	verzinkte Dachdeckerhaken	—	170	„	„	
171	—	—	1	—	blau emaillirter Eimer	2	171	Sülze	Meckl. Friedr. Franzb.	
172	—	—	3	Stangen	Eisen —	2	172	Warnemünde	„	
173	—	—	1	Stab	□-Eisen —	10	173	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	wahrscheinl. zu einer Lokomotive gehörig.
174	—	—	1	Stange	Eisen —	20	174	Buchloe	Bayerische Stsb.	
175	—	—	3	Stäbe	Eisen —	16	175	Strassburg	Reichsbahn	
176	—	—	1	Kollo	Eisen (ansch. Bremse für einen Wagen)	—	176	Frkfrt. a/M. H. L. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	—	—	2	Bund	U-Eisen —	84	177	Karlsruhe	Badische Stsb.	
178	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	30,5	178	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
179	—	—	1	—	Fahrrad (Damen-) —	?	179	Leichlingen	„	
180	—	—	1	Pack	Fahrradtheile —	13	180	Velbert	„	
181	—	—	1	Stück	Formeisen —	16	181	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
182	—	—	1	Bund	16 Stangen Façoneisen	40	182	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	—	leeres Fass —	5	183	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
184	—	—	2	—	lose Rollen Fassreifen	15	184	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
185	—	—	3	—	Flanschen —	2	185	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Kollo**)	gebrauchte Frauenkleider	9	186	Znin	K. E.-D. Bromberg	**) in grauer Leinwand.
187	—	—	1	Säckchen	2 Frauenhemden, 1 Fenstervorhang	2	187	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
188	—	—	1	Ballot	lebende Gehölze —	22	188	München Ostb.	Bayerische Stsb.	
189	—	—	1	Rolle†)	Gummi —	18	189	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	†) in Leinen.
190	—	—	1	—	eis. Handknarre —	48	190	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	mit grauem Leinwandüberzug.
191	—	—	1	—	grauer Handkoffer —	13	191	Rostock C.	Meckl. Friedr. Franzb.	
192	—	—	1	Kollo	1 Harke, 1 Forke, 1 Hacke	3	192	Grevesmühlen	„	
193	—	—	1	„	Heerdrost —	2	193	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
194	—	—	1	—	linker, rother Hausschuh	—	194	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
195	—	—	1	Bund	20 Holzleisten —	3,5	195	Esslingen	Württemberg. Stsb.	à 3 m Länge.
196	—	—	2	„	Holzreifen —	—	196	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	—	Holzschnitzerei (Möbelaufsatz)	1,5	197	Gemünden	Bayerische Stsb.	
198	—	—	1	Korb	3 Käse —	21	198	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	—	—	1	—	alte 2 messerige Kappusschabe	1,5	199	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
200	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	200	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
201	—	—	1	„	Kartoffeln —	52	201	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
202	—	—	1	—	Kegelkugel —	—	202	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
203	—	—	1	Korb	Kleider —	33	203	Köln Eilg.	K. E.-D. Köln	
204	—	—	1	„	Kleider u. Wäsche, ausserdem Packpapier mit „Dortmund“ bedruckt	60	204	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
205	—	—	1	Sack	Knochen —	44	205	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
206	—	—	1	Kollo	leere Körbe —	7	206	Mariembourg	Grand Central Belge	
207	—	—	3	—	leere Körbe —	5	207	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	—	Korbblechflasche —	6	208	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	—	leere Korbflasche —	4	209	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	—	Korbwagen —	36	210	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
211	—	—	1	Kollo	10 Stück eis. Kugeln	10	211	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
212	—	—	1	Sack	Kunstdünger —	45	212	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	2	Bund	eiserne Laschen —	67	213	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
214	—	—	47	Kolli	Latten —	—	214	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
215	—	—	1	Pack	Leinwand —	10	215	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
216	—	—	1	Sack	Lumpen —	5	216	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
217	—	—	1	Kollo	Maschinenrohr —	59	217	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
218	—	—	1	—	Maschinentheil —	11,5	218	Gardelegen	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
219	—	—	1	Korb	Maurerkellen —	28	219	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	1	Kollo	Messer z. Futterschneidemaschine	—	220	Frkfrt. a/M. Hptb.	„	
221	—	—	1	—	Messerreiniger —	1	221	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
222	—	—	1	Päckchen	Nägel —	3	222	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
223	—	—	1	„	Nägel —	4,25	223	„	„	
224	—	—	2	Säcke	Oelkuchen —	100	224	„	„	
225	—	—	8	—	Ofenfüsse (Guss) —	7	225	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	1	Kollo	Ofenrohrkapsel —	—	226	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
227	—	—	1	Kiste	Packstroh —	14	227	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
228	—	—	1	Bund	Pflanzen —	11	228	Lauterburg	Reichsbahn	
229	—	—	1	—	Pflugschaar —	2	229	Immendingen	Badische Stsb.	
230	—	—	9	—	Pflugschaare —	14	230	Nabburg	Bayerische Stsb.	
231	—	—	1	—	alte eis. Platte —	—	231	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
232	—	—	2	—	eis. Rohre —	60	232	Wesserling	Reichsbahn	
233	—	—	1	Kollo	eis. Rohr —	30	233	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
234	—	—	1	Pack	Rohrschellen —	8	234	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	—	—	1	Bund	Rohrschellen —	?	235	„	„	
236	—	—	1	Stange	Rundeisen —	111	236	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	5,7 m lang.
237	—	—	1	Sack	Saatkartoffeln —	10	237	Laskowitz	K. E.-D. Danzig	
238	—	—	1	—	Säge mit Holzarm —	—	238	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
239	—	—	2	Säcke	ansch. Salz —	à 50	239	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
240	—	—	20	—	Schaufeln —	36	240	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
241	—	—	1	—	Schleifstein —	37	241	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
242	—	—	6	Packete	Schnürbänder u. Litzen	—	242	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
243	—	—	6	Stück	eis. Schienen —	5	243	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	†)
244	—	—	3	—	Senfkübel —	—	244	Harburg	K. E.-D. Hannover	
245	—	—	1	Bund	6 Stäbe ○ Stahl — 6 Stäbe □ Stahl —	74	245	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
246	—	—	1	Stange	□ Stahl —	20	246	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	—	2	—	Stahlstangen —	36	247	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
248	—	—	1	Bund	Stahlstangen —	23	248	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
249	—	—	1	Partie	gebrauchter Stahldraht u. Ketten von Zugleitungen, Signalen u. Weichenstellwerken	—	249	„	„	
250	—	—	1	—	Stahlschaar —	1,5	250	Regensburg	Bayerische Stsb.	
251	—	—	1	Bund	Steinschrauben —	29	251	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
252	—	—	1	—	Stein —	11	252	Aachen	K. E.-D. Köln	
253	—	—	1	Haufen	Steinkohlen —	ca 200	253	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
254	—	—	1	Kollo	roher, hölz. Stuhl —	5	254	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	—	2	Kolli	4 mit Papier u. Stroh bewickelte Stühle	15	255	Osterlinde-Burgdorf	Braunschw. Land.-E.	
256	—	—	1	—	eis. Stuhl —	6	256	Viersen	K. E.-D. Köln	
257	—	—	1	—	Strohdecke —	—	257	Mainz	Direktion Mainz	
258	—	—	1	Bund	Tannenpflanzen —	16	258	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	—	Tischuntergestell (3 beinig)	5,5	259	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
260	—	—	1	—	Tragfeder —	55	260	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
261	—	—	1	—	doppelter eis. Träger	—	261	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
262	—	—	1	Ballen	Tuch —	17,5	262	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
263	—	—	1	—	hölz. Verladebrücke mit eingebrannter Krone	—	263	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	1 m lg. u. 1 m breit.
264	—	—	1	—	leerer Verschlag —	26	264	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	3	—	Viehsalzlecksteine —	15	265	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
266	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	266	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
267	—	—	1	Rolle	Wachsleinwand —	3	267	Danzig	K. E.-D. Danzig	
268	—	—	1	—	kleines, rundes Waffeleisen	—	268	Driesen-V.	K. E.-D. Bromberg	zu 5 Waffeln.
269	—	—	1	Eimer	Wagenfett —	5	269	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
270	—	—	1	—	eis. Wasserkasten —	16	270	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
271	—	—	1	—	spanische Wand —	—	271	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
272	—	—	1	—	l. neuer Waschkorb —	4,5	272	Bremen	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	1	Bund	5 verzinkte Wasserröhren	36	273	Immenstadt	Bayerische Stsb.	
274	—	—	1	kleines Säckchen	Werkzeug —	?	274	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
275	—	—	1	Kollo*)	eiserne Welle —	11	275	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	*) in Leinen.
276	—	—	1	Korb	Zinn —	28	276	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
277	—	—	2	Bund	neue Zugleinen —	4	277	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	

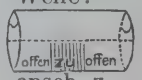
Nachtrag.

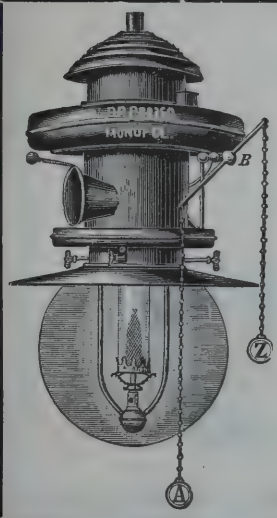
1	A K	—	1	—	Maschinentheil —	102	1	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
2	B M	10	1	Beutel	Schrauben u. Muttern	0,5	2	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
3	B G C	308	1	Korb	Eisenwaaren —	110	3	Wattenscheid	„	

†) Die Schienen sind gekrümmt u. haben an einem Ende einen gabelförmigen Ausschnitt; Länge ders. 43 u. 49 cm.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
4	B T	477	1	Kiste	Plockwurst —	30	4	Altendorf-Kronenberg	K. E.-D. Essen	
5	C roth	—	26	Stück	Eisentheile —	208	5	Rheine	K. E.-D. Münster	Winkel.
6	D	2422	2	Kisten	Nudeln —	20 u. 8	6	Hamm	K. E.-D. Essen	
7	D W S	5	1	—	leerer Koffer —	13	7	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
8	E P	—	1	—	Pflugschaar —	—	8	Münster	„	
9	F	854	1	Bund	Blumenstöcke —	14	9	Lippstadt	„	
10	F C	1827	10	Stangen	Stahl —	65	10	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
11	F E	—	1	—	leeres Fass —	10	11	Münster	K. E.-D. Münster	
12	F H	3	1	Sack	Säcke —	24	12	Witten W.	K. E.-D. Essen	
13	F M	—	2	Kisten	Pflaumen, Apfelschnitzel	41	13	Dorsten	„	
14	F O B	579	1	Kiste	Schinken —	33	14	Carnap	„	
15	G C	366	1	—	leeres Fass —	20	15	Darmstadt Hptb.	Main-Neckarbahn	
16	G K	4217	1	Ballen	Leinen —	53	16	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
17	G P	554	1	„	Düten —	16	17	Posen	K. E.-D. Posen	
18	G S	—	1	Sack	Gries —	100	18	Styrum	K. E.-D. Essen	
19	H P S	1687	1	Ballen	? —	24	19	Dorsten	„	
20	J F	979	1	Pack	Bretter —	3	20	Essen Hptb.	„	
21	J M	3614	1	Ballen	ansch. Linoleum —	40	21	Paderborn	K. E.-D. Münster	beschr.: Paderborn.
22	K F	52793	1	—	lose Kette —	130	22	Osterfeld N.	„	bekl. von Paris la Chapelle.
23	O D	—	1	Fass	Kartoffeln —	95	23	Haltern Westf.	„	
24	R T	—	1	Block	Kupfer —	8	24	Kirchweyhe	„	
25	W	12	1	Fass	Petroleum —	—	25	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
26	Z	—	1	Kollo	Flacheisen —	5,5	26	Dorsten	„	
27	Essen	7113	1	Wagen	80 Sack altes Papier	—	27	Duisburg	„	
28	Naumann	17360 17363	2	Kisten	? —	53	28	Posen	K. E.-D. Posen	
29	L. S. & Comp.	122142	1	(mangelhaft)	Sportwagen —	—	29	Bocholt	K. E.-D. Münster	beschr.: Düsseldorf.
30	Schwan	28121	1	Sack	Bettfedern —	42	30	Meppen	„	
31	Otto Stiller	—	1	—	leeres Bierfass —	—	31	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
32	Heinrich Wildner Reichenberg i/B.	—	1	Sack	Roggen —	82	32	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
33	1 gelber Strich	—	1	Bund	7 Stangen Rundeisen	33	33	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
34	B	45	1	Fass	Oel —	225	34	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
35	G	380	1	Korbflasche	Säure —	—	35	Oberhausen	„	
36	—	88	1	Sack	Kartoffeln —	75	36	Dortmund B. M.	„	
37	—	356	1	—	eis. Platte —	80	37	Dülmen Stsb.	K. E.-D. Münster	
38	—	921	1	Kiste	4 eis. Schraubengewinde	9	38	Posen	K. E.-D. Posen	
39	—	—	1	Pack	2 Ankerschrauben —	28	39	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
40	—	—	1	Kiste	Apfelsinen —	34	40	Osnabrück Hptb.Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	*)
41	—	—	1	Ballen	Bindfaden? —	15	41	Gronau	„	seit 28/3. 98.
42	—	—	1	Bund	eiserne Bolzen —	14	42	Speldorf	K. E.-D. Essen	
43	—	—	1	Pack	Buchsbaum —	0,5	43	Essen H. B.	„	
44	—	—	1	Bund	dünne Eisenröhren —	20	44	Bochum Süd	„	
45	—	—	2	—	Eisenstangen —	67	45	Münster	K. E.-D. Münster	
46	—	—	1	Bund	4 Eisenstangen —	9	46	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
47	—	—	1	Kollo	Eisen mit Schraube	11	47	Hamm	„	
48	—	—	1	Bund	3 Stangen durchlochtes Flacheisen	37	48	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
49	—	—	1	Korb	Gemüse —	23	49	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
50	—	—	1	Bund	Glasflaschen —	17	50	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
51	—	—	1	Kollo	Gusseisen —	2	51	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
52	—	—	1	„	Heckenscheere u. 2 Forken (ohne Stiel)	4	52	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
53	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	34	53	Carnap	K. E.-D. Essen	
54	—	—	1	„	Kartoffeln —	46	54	Bochum Süd	„	
55	—	—	1	—	Kinderwagen mit Verdeck	20	55	Dortmund Süd	„	
56	—	—	1	Pack	Körbe —	48	56	Borken	„	
57	—	—	1	—	Leiter mit 2 angebundenen Brettern u. 1 Krätze	—	57	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	**)
58	—	—	1	Kiste	11 Flaschen Leder-Appretur	5	58	Jarotschin	K. D.-D. Posen	***)

*) Mit Blei beschr.: Osnabrück; seit 5/4. 98.
**) Bekl. von (unleserlich) nach Enschede, mit Kreide beschr. Enschede.
***) Die Flaschen tragen die Bezeichnung der Firma: C. M. Müller & Co., Berlin, Beuthstr.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
59	—	—	1	—	Maschinentheil —	—	59	Altenbeken Eilg.-Abf.	K. E.-D. Münster	
60	—	—	10	—	eiserne Muffen —	16	60	Kosten	K. E.-D. Posen	
61	—	—	2	—	eiserne Schrauben mit Muttern	—	61	Wesel	K. E.-D. Münster	bekl.: ab Frankfurt a/M. H. Güterbh.
62	—	—	1	Beutel	eiserne Muttern —	5	62	Bocholt	„	
63	—	—	1	Fass	Oel —	250	63	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
64	—	—	1	—	braun gestrichener Rahmen	1,5	64	B.-Borbeck	„	
65	—	—	1	Reisekorb	Kleidungsstücke u. Wollgarn	12	65	Soest	K. E.-D. Münster	bezett. Gepäckschein Nr. 382 B.-Rittershausen-Soest
66	—	—	1	—	eiserner Ring —	132	66	Meiderich	K. E.-D. Essen	
67	—	—	1	Bund	3 Stangen Rundeisen	30	67	Dortmund K. M.	„	
68	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	30	68	Hattingen	„	
69	—	—	1	—	eis. Schutzvorrichtung, 200 cm lg., 65 cm hoch, 70 cm br.	103	69	Haltern Westf.	K. E.-D. Münster	Welle:  ansch. z. Schutze einer Walze oder bewegl. Maschinentheile.
70	—	—	1	—	Sensenbaum —	1	70	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	seit 9/4. 98.
71	—	—	1	—	Stahlstange —	11,5	71	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	seit 17/3. 98.
72	—	—	1	—	Sturmhandlaterne —	—	72	Paderborn	„	
73	—	—	1	—	hölzerne Treppe —	50	73	Duisburg	K. E.-D. Essen	
74	—	—	2	—	Vorlegebäume —	—	74	Bochum Nord	„	
75	—	—	1	Pack	2 Paar neue Zugstiefelschäfte	1	75	Dortmund B. M.	„	



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27.
— Fernspr. V. 1877. —
Die Spiritusglühlicht-Lampe
„Monopol“ D. R.-P. 88360
ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**
Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.
Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14[1]
Kommandantenstr. 63/64.

Alle Pflanzen
zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf.
J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.
Prima Calcium-Carbid
hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!
Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.
Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.
Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.
Lager in Berlin.

Für ein unter **Nr. 81402** in **Deutschland**

patentirtes Relais

werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber vergeben. Interessenten mögen sich wenden betreffs Bedingungen und näherer Angaben an **C. Kesseler**, Patent- u. technisches Büreau, Dorotheenstr. 32, **Berlin N.W.**

Eiserne Radvorleger

D. R. G. M. No. 75 462

aus schmiedbarem Eisenguss mit einem Gewicht von ca. 3,5 kg, welche die bisherigen Systeme durch die praktische Handhabung, welche eine Gefährdung der Bediensteten ausschliessen und auch durch den niedrigen Preis bei weitem übertreffen, empfiehlt

C. Fiebrandt,
Bromberg-Schleusenau,
Eisenbahn-Signalbauanstalt
und Maschinenfabrik für Eisenbahn-Betriebsgegenstände.

Prospekte auf Wunsch gratis und franko.
Preis pro Vorleger 4,— Mark.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen.** — **Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

Das beste Holzanstrichöl & bleibt ist

Avenarius Carbolineum

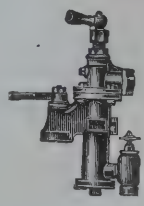
D.R.PAT. Nº 46021

Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Co
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Wasserstationen

mit Pulsometer „Neuhaus“

oder Elevatorbetrieb



Locomotiv-Injector

„System Neuhaus“
absolut zuverlässig, leicht zu handhab. u. zu reinigen.
Keine Reparaturen.

Ueber 500 Einrichtungen im Betriebe.

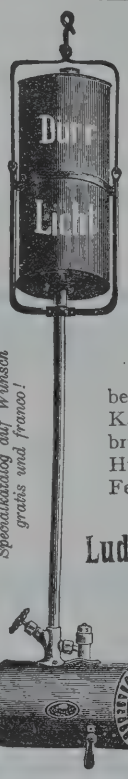
Kosten-Anschläge, Skizzen etc — gratis! —

M. NEUHAUS & Co., Luckenwalde

Filial-Büreau: Berlin SW., Wilhelmstr. 143.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.



Beste Zeugnisse und Spezialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht

***ist das stärkste** bis jetzt existirende*
vollkommen selbstthätige Licht.
Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.

Linoleum-Fabrik Maximiliansau am Rhein

liefert das **beste** unter Benutzung aller techn. Fortschritte der Neuzeit erzeugte Fabrikat unter der Bezeichnung:

System Walton. **Adler-Marke.** *System Taylor.*

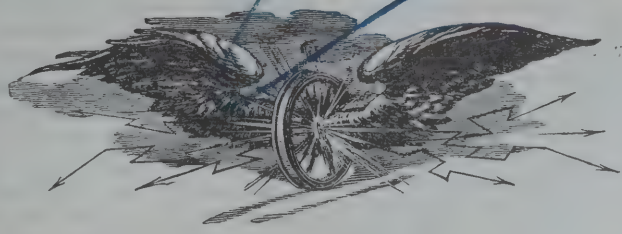
Grosse Auswahl von Original-Mustern. ❁ Durchgemustertes Granitlinoleum. ❁ Vorzügl. haltbarer Farbendruck.

Vortheilhafte Bezugsquellen weist die Fabrik nach.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 37. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. Mai 1898.

Inhalt:

Die Wiener Stadtbahn.
Staatseisenbahn - Arbeiterwohnungen in Preussen.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung d. Betriebsunfälle. — Benachrichtigung der Wagenbesteller bei voraussichtlich nicht rechtzeitigem Eintreffen bestellter Wagen. — Einführung eines Staffeltarifs für Stückgüter auf den preuss. Staatsbahnen. — Tarifpolitik der preuss. Eisenb.-Verwaltung. — Treuenbrietzen-Nauen. — Dortmund-Gronau-Enscheder E. — Organisation der bayer. Verkehrsanstalten. — Pfälzische E. — Einnahmen der württemberg. Staatsbahnen. — Neue Schnellzüge Berlin-Italien über Württemberg. — Richtungstafeln der Personenwagen der württemb. Staatsbahnen. — Filderbahn. — Braunschweig. Bahnprojekte. — Fürsorge für die weibliche Jugend (Bahnhofsmission). — Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt.
Oesterreich-Ungarn: Eröffnung der Wiener Stadtbahn. — Veränderungen in der Statistik der Eisenbahnunfälle. — Verkehr der österr. Eisenbahnen im März. — Verrechnung der Gebühren für die neuen Statuten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Fahrkartenstadtbüreaus der ungar. Staatsbahnen.
Vereins-Ausland: Lohnbewegung der Angestellten der Jura-Simplonbahn. — Schweizer Centralbahn. — Garantievorschüsse des französischen Staates an die Eisenbahngesellschaften. — 9. Jahreskongress der französ. Eisenbahnergewerkschaften. — Selbstfahrende Omnibusse in Frankreich. — Herabsetzung der Frachtsätze für Nahrungsmittel in Italien. — Seefischtransporte auf den Bahnen Grossbritanniens. — Russische Eisenbahnprojekte. — Moskau-Windau-Rybinsk-E. — Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika. — Südnördliche Eisenbahnverbindung der afrikanischen Kolonien Englands. — Tarifkrieg der amerikanischen Bahnen.
Allgemeines: Entwickelung der Eisenbahnen der Erde 1892—1896. — Fremdenverkehr. — Salonwagen für die Kaiserinwittwe von China. — Einfluss der sibirischen Bahn auf die Arbeitsverhältnisse der Eisenindustrie des Urals. — Verschiebung der Obrabrücke bei Bentschen.
Technische Neuerungen:
Verbesserung an selbstwirkenden Bremsen. — Verschweissen der Schienenenden in Strassenbahngleisen.
Bücherschau:
Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen u. Abhandlungen.
Hermann Esser †.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.
2. Bilanzen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Lieferfristen.
6. Generalversammlungen.

Die Wiener Stadtbahn.

Der 11. Mai d. J. wird als ein Gedenktag von epochemachender Bedeutung für die Entwickelung Wiens verzeichnet werden müssen. An diesem Tage ist die erste Theilstrecke der Wiener Stadtbahn, die sogen. Vorortelinie (Heiligenstadt-Penzing), eröffnet worden. Was da geschaffen wurde, ist noch keine wirkliche Stadtbahn; es ist nur eine Art äusserer Ringbahn, welche in weitem Bogen die nördliche und westliche Peripherie der Hauptstadt berührt. Allein es ist doch der Anfang zu einer Umwälzung der lokalen Verkehrsverhältnisse. In höherem Maasse wird sich wohl schon der Einfluss der Stadtbahn fühlbar machen, wenn der ersten Stadtbahnstrecke zwei weitere sich angliedern werden, die Gürtellinie und die obere Wienthallinie, welche anfangs Juni dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen. Diese Strecken werden naturgemäss auch einen bei weitem dichteren Verkehr haben als die Peripheriebahn, auf welcher vorläufig nur stündlich ein Zug in jeder Richtung fährt. Wenn aber erst einmal die untere Wienthallinie, welche dicht bevölkerte Stadttheile durchzieht und eine bedeutende Strecke hart dem innersten Stadttheile entlang läuft, bis zum Prater mit der Verbindungslinie zur Südbahn, sowie die Donaukanallinie mit der Verbindung zur Franz Josefbahn eröffnet sein werden, dann wird sich unausweislich derselbe Umgestaltungsprozess wie in anderen Grossstädten vollziehen. Es werden dann die inneren Bezirke mit den hohen Häusern und den engen, dumpfen Gassen vorwiegend dem geschäftlichen Treiben gewidmet bleiben, die Bevölkerung aber sich mehr nach der Peripherie der Stadt und darüber hinaus ziehen, dorthin, wo die Lebensbedingungen bessere, wo Raum, Luft, Licht, Erholungsstätten für die abgemüdeten Menschen sich finden. Und wenn mit Recht gesagt wird, dass dem heute in Durchführung begriffenen Stadtbahnprojekte noch vieles zu einer wirklichen, allen Bedürfnissen gerecht werdenden Stadtbahn fehle, so kann man wohl prophezeien, dass mit dem rapid anwachsenden Verkehr das Bedürfniss nach weiterer Ausgestaltung des Geschaffenen

sich mit solcher Vehemenz Bahn brechen wird, dass die fehlenden Maschen gar bald sich werden einfügen müssen in das Netz, und dass insbesondere auch Hoch- oder Tiefbahnen werden geschaffen werden, welche die inneren Stadtbezirke durchqueren und Verbindungen zwischen den Linien des bisherigen Stadtbahnnetzes herstellen.

Die auf die Sicherstellung einer Stadtbahn gerichteten Bestrebungen kann man bis zum Jahre 1867 zurück verfolgen. Diese Bestrebungen sind von allem Anfang an gleichzeitig mit dem Versuch aufgetreten, die durch die Lage des Wienflusses hervorgerufenen Missstände in Wien zu beseitigen. Die hygienischen Verhältnisse der längs des Wienflusses gelegenen Stadtbezirke wurden insbesondere zur Sommerzeit ungünstig beeinflusst, und sowohl dieser Umstand, als der auch sonst einer grossen Stadt nicht würdige Zustand der Ufer, sowie die erschwerte Verbindung zwischen denselben, verhinderten die wünschenswerthe bauliche Gestaltung der angrenzenden Stadttheile. Diesen Verhältnissen wollte zuerst das im Jahre 1867 vom Grafen Hugo Henckel-Donnersmark vorgelegte Projekt einer Wiener Gürtelbahn Rechnung tragen, ebenso das im Jahre 1869 aufgetauchte Projekt der Wiener Bank und des Bauraths Karl Schwarz für eine Eisenbahn in und um Wien. Für diese Vorschläge wurden auch Projekte verfasst und dem Handelsministerium überreicht, ohne über die ersten Stadien der Behandlung hinaus zu gelangen. Erst einige Jahre später, als die Wirkungen der Stadterweiterung sich geltend zu machen begannen und auch die bauliche Thätigkeit in den Vororten einen grösseren Aufschwung nahm, empfingen diese vielgestaltigen Bemühungen zur Verbesserung der Gesundheits- und Verkehrsverhältnisse Wiens einen neuen starken Ansporn, der wenigstens die eine Wirkung hatte, dass mit dem Bau von Pferdebahnen der Anfang gemacht wurde. Die Wiener Weltausstellung vom Jahre 1873 sowie die dieser vorangegangene lebhafte Bauthätigkeit in den Vororten hatte, begünstigt durch die Entwickelung des Geldmarktes, wieder weitergehende Projekte für die Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse hervorgerufen. Auch jetzt trat die Frage der Umgestaltung des Wienflusses wieder in den Vordergrund, und bei den dem Handelsministerium vorgelegten Projekten für den Bau einer Stadtbahn trugen die Trassen in der Regel den durch den Wienfluss geschaffenen Verhältnissen Rechnung. Der nach der Finanzkrise im Jahre 1873 eingetretene Umschwung der Verhältnisse des Geldmarktes liess die Aussichten auf Ausführung des einen oder anderen Projektes tief herabsinken. Um so mehr fühlte sich die Regierung veranlasst, die Frage weiter zu verfolgen. Schon zu Beginn des Jahres 1873 hatte der Handelsminister alle vorgelegten Projekte an die Gemeinde Wien zur Abgabe eines Gutachtens gesendet. Der Handelsminister machte die Gemeinde besonders darauf aufmerksam, dass aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten die Anlage von Lokomotivbahnen in der Ebene bestehender Strassen nicht gestattet werden könne. Gleichzeitig trat die Regierung auch an das Parlament heran, dem am 3. April 1873 eine Regierungsvorlage, betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse für die Sicherstellung von den Lokalverkehr in Wien und Umgebung vermittelnden Eisenbahnen, zuging. Der Gesetzentwurf sollte die Regierung lediglich ermächtigen, bei Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb derartiger Bahnen die Steuer- und Gebührenbefreiung bis zur Dauer von höchstens 30 Jahren zu gewähren, eine Bestimmung, die verallgemeinert im Jahre 1880 in das Lokalbahngesetz aufgenommen wurde.

Von praktischen Folgen war dieser Gesetzentwurf nicht begleitet. Ein Jahr später, im Jahre 1874, brachte der Bürgermeister von Wien die vom Gemeinderath gefassten Beschlüsse zur Kenntniss des Handelsministers. Die Gemeinde bezeichnete unter den vielen vorliegenden Entwürfen das Projekt des Konsortiums Graf Edmund Zichy sowohl hinsichtlich des beantragten Lokalbahnnetzes als auch der vorgeschlagenen Wienflussableitung als das den öffentlichen Interessen am meisten entsprechende.

Für den 28. Mai 1874 ordnete der Handelsminister eine Konferenz an, zu der ausser den betheiligten Ministerien die Vertreter der in der Frage berührten Körperschaften, sowie der in Wien einmündenden Eisenbahnen zugezogen wurden. In dieser Konferenz wurde mehrseitig auf die Nothwendigkeit hingewiesen, vorerst Radiallinien ins Innere der Stadt zu bauen, sodann sollte die Gürtellinie folgen, und zwar als Verbindung der in Wien einmündenden Bahnen. Die Ausbreitung der Bevölkerung Wiens nach dem Westen der Stadt, als dem Gebiet, das nebst genügendem Raum auch die grössten sanitären Vortheile bietet, wurde nachdrücklichst befürwortet und demgemäss nach dem Westen führende Radiallinien als vorzugsweise geeignet bezeichnet. Die Ergebnisse der Konferenz wurden vom Handelsminister dahin zusammengefasst, dass mit Rücksicht auf die damaligen Verhältnisse der Ausbau von Lokalbahnen für Wien wohl der Zukunft vorbehalten werden müsse, jedoch der Linienplan jetzt schon festzustellen sei, damit nicht durch spätere Verbauung einzelner Gründe die Ausführung der Stadtbahnprojekte noch weiter erschwert werde. Die in den nächsten Jahren sich immer drückender gestaltenden Verhältnisse des Geldmarktes liessen die auf die Sicherstellung eines Stadtbahnnetzes gerichteten Bestrebungen sichtlich erlahmen.

In der Folge wurden die Mittel des Staates durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes der Monarchie, so z. B. durch den Bau der Arlbergbahn, der galizischen und böhmisch-mährischen Transversalbahn, derart in Anspruch genommen, dass von dieser Seite eine Initiative in der Stadtbahnfrage nicht erhofft werden konnte.

Ein wichtiger Abschnitt in der Entwickelung der Stadtbahnfrage beginnt mit dem Jahre 1881. Im Juni dieses Jahres überreichten die Civilingenieure James Bunten und Josef Fogerty dem Handelsministerium die Bitte um Ertheilung der Konzession für eine normalspurige doppelgleisige Wiener Gürtelbahn nebst Abzweigungen zu sämmtlichen in Wien einmündenden Bahnen und einem Flügel nach Hietzing. Nach diesem Projekt bildeten die Donaukanal-, Wienthal- und Gürtellinie einen geschlossenen Ring, von welchem aus Abzweigungen, mit unmittelbarem Anschluss an die Hauptbahnen Wiens, in Aussicht genommen waren.

Gegen dieses Projekt erhob die Gemeinde Wien sofort ernstliche Einwendungen, die sich nicht nur gegen dessen Grundprinzipien wendeten, sondern überhaupt die Zustimmung zu jedem Stadtbahnprojekt von der befriedigenden Lösung einiger Vorfragen prinzipieller Natur abhängig machten. In erster Linie hatte das Projekt den Fehler, auf die Wienflussregulirung keine Rücksicht zu nehmen, ausserdem lehnte die Gemeinde Wien die durchgehende Ausführung der Linie als Hochbahn ab, und zwar einestheils wegen der hierbei erforderlichen Ueberschreitung der Ringstrasse nächst der Aspernbrücke, der Verunstaltung des Prospekts an der Schwarzenbergbrücke und andererseits wegen der Verstellung des Donaukanalufers. Trotzdem entschloss sich das Handelsministerium, mit den Konzessionswerbern in weitere Verhandlung einzutreten und diese erlangten endlich am 28. Januar 1883 die Konzession. Die Länge des konzessionirten Bahnnetzes betrug infolge Einbeziehung mehrerer Zweiglinien im ganzen rund 28 km, wovon 22,7 km zweigleisig hergestellt werden sollten. Nachdem mittlerweile der Wiener Gemeinderath das vom Stadtbauamt ausgearbeitete Projekt der Wienflussregulirung angenommen hatte, wurde den Konzessionären noch auferlegt, beim Bau der Wienthallinie sich dem genannten Projekt anzupassen. Die Konzessionäre glaubten durch das hierbei bewiesene Entgegenkommen die bisherige Gegnerschaft der Kommune beseitigt zu haben. In dieser Annahme irrten sie sich jedoch. Das Stadtbauamt hatte mittlerweile ein Projekt für die Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflussregulirung ausgearbeitet, welches vom Gemeinderath angenommen wurde. Auf Grund dieses Beschlusses erhoben die Vertreter Wiens Protest gegen die Ausführung des Fogerty'schen Projekts. Diese Vorgänge wirkten auf die Konzessionäre entmuthigend, um so

mehr als die Haltung der Kommune die Geldbeschaffung für das Unternehmen erschwerte. Auch hatten sich die Verhältnisse des englischen Geldmarktes inzwischen wesentlich verschlechtert, und die Konzessionäre, welche bereits eine Kaution im Betrag von 1 000 000 fl. bei der österreichischen Staatsverwaltung erlegt hatten, waren genöthigt, das Projekt, das mehrere Jahre lang die Bevölkerung Wiens lebhaft beschäftigt und den Gegenstand heftiger Kämpfe gebildet hatte, aufzugeben und die bedeutende Kaution verfallen zu lassen, nachdem die Aussicht, die entsprechenden Geldmittel zu beschaffen, völlig geschwunden war. Mittelst Kundmachung des Handelsministeriums vom 14. März 1886 wurde schliesslich die Konzession infolge Nichterfüllung der hiermit eingegangenen Verbindlichkeiten als erloschen erklärt.

Wenn auch dem Gürtelbahnprojekt Fogerty manche Mängel anhafteten, so war doch die Linienführung eine zweckmässige und ist dieselbe bei den späteren Projekten mit geringen Veränderungen beibehalten worden. Auch wollten die Konzessionäre der Gürtelbahn ihr Unternehmen ohne jede Unterstützung durchführen, was bei den späteren Stadtbahnprojekten nicht mehr der Fall war.

Schon während der Aktion Fogerty hatte die Firma Siemens & Halske verschiedene Projekte von elektrischen und Lokomotivbahnen ausgearbeitet und dem Handelsministerium vorgelegt, welches auch durch eine Enquete diese Projekte einer eingehenden Prüfung unterzog. Das Resultat dieser Enquete war eine bedeutende Erhöhung der Anlagekosten, zu deren Verzinsung die Firma mehrfache Zugeständnisse in Bezug auf die durch die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen zu bewirkende Betriebsführung verlangte, welche aber nicht gewährt werden konnten.

Im Jahre 1890 trat die Dampftramwaygesellschaft vormals Krauss & Co. mit einem Stadtbahnprojekte hervor, welches aber in mehrfacher Beziehung, insbesondere mit Rücksicht auf die unvollständige Ausbildung der einzelnen als nothwendig erkannten Bahnlinien nicht befriedigte. Schon zur damaligen Zeit nahm die Regierung, welche fortwährend die Stadtbahnfrage mit grossem Interesse verfolgte, die eingehendsten Studien vor, um diese hochwichtige Angelegenheit endlich zur Lösung zu bringen.

Den unmittelbaren Anstoss zur Lösung der Stadtbahnfrage gab die durch das niederösterreichische Landesgesetz vom 19. Dezember 1890 erfolgte Vereinigung mehrerer Vorortegemeinden mit Wien. Bei den Verhandlungen, welche dieser Aktion vorausgingen, wurde allseitig hervorgehoben, dass infolge der bedeutenden Vergrösserung der Stadt (ihr Flächenraum stieg von 55,4 qkm auf 178 qkm, die Einwohnerzahl von 800 000 auf 1 315 000 Seelen) eine durchgreifende Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse sich vollziehen werde und die Schaffung eines Stadtbahnnetzes nicht weiter hinausgeschoben werden könne.

Die eingehenden Studien, welche nunmehr der Stadtbahnfrage gewidmet wurden, ergaben, dass die Anlage einer Stadtbahn nicht ohne die gleichzeitige Durchführung verschiedener anderer hochwichtiger Bauanlagen ausgeführt werden könnte. So erforderte die Anlage der Donaukanallinie entschieden die Ausführung des rechtsseitigen Unrathskanals am Donaukanalufer, welche Herstellung die bisherigen Projektanten wohl voraussetzten, aber nicht in ihr Stadtbahnprojekt aufnahmen. Weiter erforderte die Wienthallinie entschieden die gleichzeitige, längst als Bedürfniss anerkannte Regulirung des Wienflusses, weil sonst die diesbezüglichen Projekte für die Bahn sowie für die Regulirung der Wien rationell nicht aufgestellt werden konnten.

Es war also die Nothwendigkeit vorhanden, sowohl aus technischen als auch aus finanziellen Gründen die Herstellung des Stadtbahnnetzes mit der gleichzeitigen Herstellung von weiteren öffentlichen Bauanlagen zu verbinden, und zwar sollten ausser der Wienflussregulirung und der Anlage von Sammelkanälen längs des Donaukanals auch die Umgestaltung des letzteren in einen Handels- und Winterhafen ins Werk gesetzt werden. Der Zusammenhang dieser grossen öffentlichen Arbeiten und die verschiedenen Interessen, welche hierbei in Frage kommen, haben das Handelsministerium zu der Erkenntniss geführt, dass die Ausführung dieser grossartigen Bauten nur im Zusammenwirken des Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien möglich gemacht werden könne und dass zur Durchführung und einheitlichen Leitung des ganzen Unternehmens eine Kommission, welche gleichfalls aus Vertretern der obengenannten drei Kurien zusammengesetzt werden sollte, in Aussicht zu nehmen wäre.

Von Seite der Regierung wurde nunmehr ein Programm für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen aufgestellt und ist dasselbe unter Heranziehung von Delegirten der Staatscentralstellen, des Landes und der Gemeinde eingehend in der Zeit vom 5. Oktober bis 16. November 1891 durchberathen und vereinbart worden. Es gelang, schon am 6. Februar 1892 den Gesetzentwurf, betreffend die Ausführung von öffentlichen Bauten in Wien, dem Reichsrathe in Vorlage zu bringen. Derselbe ist von beiden Häusern des Reichsrathes nahezu unverändert angenommen und als Gesetz vom 11. Juli 1892 veröffentlicht worden.

In der Voraussicht, dass so grossartige Arbeiten bei Ausarbeitung der Details möglicherweise Aenderungen erheischen dürften, wurde bei Berathung dieses Gesetzes das vorgelegte Programm unbeschadet jener Aenderungen genehmigt, welche von den zuständigen Organen als nothwendig erkannt werden sollten und die gesetzlich bestimmten Höchstkosten nicht übersteigen.

Das Gesetz vom 18. Juli 1892 bestimmt, dass das in Wien auszuführende Stadtbahnnetz in zwei grosse Gruppen zu theilen ist, und zwar in Hauptbahnen, welche bei Ausstattung mit dem Charakter der Vollbahnen und bei vollständiger Uebergangsfähigkeit für sämmtliche Fahrbetriebsmittel der Anschlussbahnen sofort einen direkten Schienenanschluss mit denselben erhalten, und in Lokalbahnen, bei welchen, von einzelnen Strecken abgesehen, auf die auch Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen unter gewissen Beschränkungen übergehen können, ein direkter Schienenanschluss an die bestehenden Bahnen nicht unbedingt nothwendig erscheint. Die projektirten Linien sollten durchweg doppelgleisig ausgeführt werden.

Ausser der Stadtbahn waren im Programm die Wienflussregulirung nebst dem Bau der Sammelkanäle, die Regulirung des Donaukanals und der beiden Sammelkanäle links und rechts vom Donaukanal, sowie die Umwandelung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen vorgesehen.

Die Gesammtkosten der projektirten Verkehrsanlagen waren mit 97 635 000 fl. veranschlagt. Die erforderlichen Geldmittel sollten durch eine Anleihe aufgebracht werden, zu deren Verzinsung und Tilgung innerhalb 90 Jahren Staat, Land und Stadt wie folgt beizutragen haben:

	Staat %	Land %	Stadt %
1. Stadtbahn: Hauptbahnen	87,5	5	7,5
Lokalbahnen	85	5	10
2. Hauptsammelkanäle	5	5	90
3. Donaukanalregulirung	$66^2/_3$	25	$8^1/_3$

4. Wienflussregulirung: Staat und Land übernahmen die Verpflichtung zur Verzinsung und Tilgung eines Anlehensbe-

trages von je 5 000 000 fl., der Rest des Aufwandes ist von der Gemeinde Wien zu bestreiten.

* * *

So waren denn die finanziellen Vorbedingungen geschaffen und man konnte an die Arbeit gehen. Die Durchführung der sämmtlichen Werke wurde einer aus den drei Kurien (Staat, Land und Gemeinden) gebildeten „Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen“ übertragen, welche sich am 25. Juli 1892 konstituirte. Ihr erster Vorsitzender war der Handelsminister Marquis Bacquehem, dem dann im Laufe der Jahre die Herren von Wittek (als Leiter des Handelsministeriums), von Glanz, Feldmarschall-Lieutenant von Guttenberg (als erster Eisenbahnminister) und endlich wieder Herr von Wittek als nunmehriger Eisenbahnminister folgten.

Am 18. Dezember 1892 erhielt die Kommission die Konzession für die Erbauung der Stadtbahn (ausschliesslich der Lokalbahnen, deren Herstellung der Privatthätigkeit überlassen bleiben sollte), welche der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen übertragen wurde; nach deren Auflösung gingen ihre Agenden rücksichtlich der Stadtbahn an eine eigene Abtheilung im Eisenbahnministerium, die Baudirektion für die Wiener Stadtbahn, über, an deren Spitze der sich eines hervorragenden Rufes erfreuende Ingenieur Sektionschef Bischoff von Klammstein steht. Im März 1893 wurden drei Bauleitungen für die Herstellung der einzelnen Linien eingesetzt, an deren Spitze die Oberbauräthe Millemoth, Gatnar und Oelwein traten. Am 16. Februar 1893 wurden die eigentlichen Arbeiten in der Station Michelbeuern (Gürtellinie), wo auch die eigentliche Eröffnungsfeier in Anwesenheit des Kaisers stattfand (siehe den Bericht hierüber S. 576 d. Ztg.), in Angriff genommen.

Die hervorragende Bedeutung der Wiener Stadtbahn als Bauwerk und ihr Einfluss auf die bauliche Entwickelung der von ihren Linien durchzogenen Stadttheile liess es geboten erscheinen, innerhalb des durch die verfügbaren Mittel begrenzten Rahmens der Ausgestaltung dieser Anlagen in ästhetisch-künstlerischer Hinsicht ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden. Als am besten zum Ziele führender Weg wurde vom damaligen Vorsitzenden der Verkehrskommission, Handelsminister Grafen Wurmbrand, die Heranziehung eines Mitgliedes der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens als künstlerischer Beirath der Kommission für Verkehrsanlagen erkannt, welcher die von der bauleitenden Stelle verfassten Projektsoperate der zumeist ins Auge fallenden Bauten vom künstlerischen Standpunkte zu beurtheilen hat und zu diesem Zwecke von Fall zu Fall den Berathungen der Kommission beizuziehen ist.

Der von der Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens, welche der Einladung des Handelsministers mit dankenswerther Bereitwilligkeit entsprach, auf Grund einstimmiger Wahl in Vorschlag gebrachte Oberbaurath und Professor Otto Wagner wurde in der Vollversammlung vom 25. April 1894 als künstlerischer Beirath der Kommission vorgestellt, und hat derselbe von diesem Zeitpunkte an die Beistellung der Entwürfe für die architektonische Ausstattung der Bauobjekte sämmtlicher Linien übernommen.

In den Vollversammlungen am 3. und 5. Juni 1893 waren einstweilen auch die Konzessionsbedingnisse für die Lokalbahnlinien der Wiener Stadtbahn in der Verkehrskommission berathen und angenommen worden. Die im Handelsministerium mit der Unternehmung vormals Krauss & Co. geführten Verhandlungen hatten aber gezeigt, dass die Finanzirung dieser Linien nur im Falle der Uebernahme der auszuführenden Linien in den Staatsbetrieb und unter Bedingungen möglich gewesen wäre, welche dem Effekte nach, der Garantie einer Jahresrente durch den Staat in der Höhe des voraussichtlichen Reinertrages gleichgekommen wäre. Es ist nun der Initiative des damaligen Handelsministers Grafen Wurmbrand zu danken, dass in der Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen am 16. Januar 1894 ein einhelliger Beschluss der drei Kurien dahingehend gefasst wurde, auch diese Lokalbahnen durch die Kommission für Verkehrsanlagen auszuführen.

Diesem Beschlusse entsprechend wurden mit Gesetz vom 9. April 1894 unter gleichzeitigen anderweitigen Abänderungen und Verschiebungen des Programms des 1892 er Gesetzes „weitere Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien“ getroffen. Mit Allerhöchster Entschliessung vom 3. August 1894 wurde sohin die Konzession zum Baue und Betriebe der Lokalbahnen (Wienthal- und Donaukanallinie) an die Kommission für Verkehrsanlagen verliehen. Weitere Abänderungen des Programms erfolgten schliesslich noch mit Gesetz vom 23. Mai 1896. Inzwischen wurde rastlos gearbeitet und ist es in der That nur bei dem Aufgebote aller Kräfte möglich geworden, die ausserordentlichen Schwierigkeiten, welche sich dem Baue nach vielfacher Richtung entgegenstellten, in verhältnissmässig kurzer Zeit zu besiegen.

Unbestritten gebührt das Hauptverdienst an dem endlichen Zustandekommen der Stadtbahn dem gegenwärtigen Eisenbahnminister Dr. Ritter v. Wittek, der von Anbeginn als die Seele des Projektes galt, und insbesondere unter der Ministerschaft des Marquis Bacquehem die Grundlagen der Verkehrslinien festsetzte, gegen jede Verschiebung und Einschränkung nach Kräften und mit dem ganzen Lokalpatriotismus des auf das Interesse seiner Vaterstadt mit Eifer bedachten Wieners vertheidigte und in allen Phasen und nach jeder Richtung fördernd für das grosse Werk eintrat, von welchem wir zuversichtlich hoffen wollen, dass dasselbe für die alte Kaiserstadt an der Donau ein neues Zeitalter der Blüthe und des Glanzes einleiten werde.

Staatseisenbahnarbeiterwohnungen in Preussen.

Durch Gesetz vom 13. August 1895 über Bewilligung von Staatsmitteln zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben und gering besoldeten Staatsbeamten wurde der preussischen Regierung ein Fonds von 5 000 000 ℳ überwiesen, der nunmehr, wie aus dem kürzlich dem Abgeordnetenhause zugegangenen Gesetzentwurf über die Bewilligung weiterer Staatsmittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in staatlichen Betrieben usw. hervorgeht, erschöpft ist und zwar ganz überwiegend zu Gunsten von Staatseisenbahnarbeiterwohnungen. Aufgewendet wurden zur Herstellung staatseigener Miethswohnhäuser im Bereich der Eisenbahnverwaltung insgesammt 2 790 760 ℳ, ferner zu Baudarlehen 839 000 ℳ.

Nach der Denkschrift der Regierung wurde im Oktober 1895 die Erbauung von Miethswohnhäusern in folgenden 21 Orten angeordnet: Gerolstein, Neunkirchen, Völklingen (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken); Oppum (Eisenbahndirektionsbezirk Köln); Brügge, Langenberg, Lennep, Holzwickede (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld); Oberhausen I und II, Speldorf, Wanne, Osterfeld (Eisenbahndirektionsbezirk Essen); Leinhausen (Eisenbahndirektionsbezirk Hannover); Eilsleben (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg); Laurahütte, Deutsch-Rasselwitz, Tarnowitz (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz); Posen, Jarotschin (Eisenbahndirektionsbezirk Posen); Dirschau (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig); Osterode I (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.).

Diese Wohngebäude (erste Gruppe) sind sämmtlich vollendet und bezogen. Sie enthalten insgesammt 458 Wohnungen*), und zwar 155 Wohnungen mit 4 Räumen, 221 mit 3 Räumen, 82 mit 2 Räumen (überall die Küche als ein Raum mitgerechnet).

Der Bau einer zweiten Gruppe von Miethshäusern wurde im August 1896 an folgenden acht Orten angeordnet: Frankfurt a/M., Giessen (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.); Kalk (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld, jetzt Köln); Göttingen (Eisenbahndirektionsbezirk Cassel); Angermünde (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin); Thorn (Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg); Allenstein, Osterode II (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.).

Von diesen Bauten sind diejenigen in Kalk, Angermünde, Allenstein und Osterode II im Laufe des Jahres 1897 vollendet und bezogen; die übrigen werden bis zum 1. Juli d. J. der Benutzung übergeben werden können. Diese Gruppe enthält insgesammt 244 Wohnungen und zwar 76 mit vier Räumen, 93 mit drei und 75 mit zwei Räumen.

Im April 1897 wurde der Auftrag zur Errichtung von Miethshäusern in folgenden acht Orten ertheilt: Hanau (Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M.); Dortmund, Essen (Eisenbahndirektionsbezirk Essen); Niedersalzbrunn, Oberlangenbielau (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau); Neustettin (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig); Schwerte, Radevormwald (Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld).

Diese Häuser werden voraussichtlich bis zum 1. Oktober d. J. vollendet und bezogen sein. Sie werden 110 Wohnungen enthalten und zwar 46 mit 4 Räumen, 49 mit drei und 15 mit zwei Räumen.

*) Die ursprünglich für Unverheirathete geplanten fünf einräumigen Wohnungen in Dirschau sind als solche nicht eingerichtet worden. Die Räume sind fünf zweiräumigen hinzugelegt worden, sodass die Zahl der letzteren sich um fünf verminderte und die Zahl der dreiräumigen sich um fünf erhöhte.

Näheres über die Zahl und Art der in den einzelnen Orten erbauten Häuser und Wohnungen findet sich in den betreffenden Denkschriften der preussischen Regierung.

Hiernach sind insgesammt 812 Wohnungen hergestellt oder im Bau begriffen, und zwar 277 vierräumige, 363 dreiräumige, 172 zweiräumige. Die vierräumigen haben fast sämmtlich eine Nutzfläche von 52 qm, die dreiräumigen der Regel nach eine solche von 37 oder 39 qm, die zweiräumigen eine solche von 28,5 oder 30 qm. 296 Wohnungen liegen in zweigeschossigen Häusern mit je vier Wohnungen, 468 Wohnungen in dreigeschossigen Häusern mit je sechs Wohnungen, 48 Wohnungen (Frankfurt a/M.) in viergeschossigen Häusern mit je acht Wohnungen. Die Herstellung von Einfamilienhäusern (einfach oder doppelt) verbot sich, weil wegen des beträchtlich höheren Kostenaufwandes die im Gesetze (§ 3) zur Bedingung gemachte angemessene Verzinsung des gesammten Anlagekapitals (zu rund 3 % angenommen) neben der Amortisation sämmtlicher Baukosten (0,5 %) nach Deckung der Kosten für die Verwaltung und die bauliche Unterhaltung der Gebäude (zu 1 % des gesammten Anlagekapitals angenommen) aus dem Miethszinse nicht erwartet werden konnte. Es hätten wesentlich höhere Miethssätze in Rechnung gezogen werden müssen, als die Bediensteten gewöhnt, geneigt, und theilweise imstande sind, zu entrichten. Die (48) Wohnungen in Leinhausen haben je besondere Zugänge, die übrigen nicht. Zu jeder Wohnung gehört ein Keller und (ausser Leinhausen) ein Bodenraum nebst Anrecht auf Benutzung des Trockenbodens. An manchen Orten sind besondere Waschküchen eingerichtet. Jede Wohnung hat einen besonderen Abort, der in Frankfurt a/M. und Brügge innerhalb des Hauses, im übrigen auf dem Hofe hergestellt ist. Zu den meisten Wohnungen gehört ein Stallgebäude mit darüber liegendem Futterboden; nur in Langenberg, Brügge, Lennep, Frankfurt a/M., Giessen, Kalk, Thorn, Hanau fehlen Stallgebäude. Meistens ist jeder Wohnung ein Stück Gartenland zugetheilt.

Vor Genehmigung der Bauten wurden die Geldmittel und Erträgnisse wie folgt veranschlagt:

	1. Gruppe (458 Wohnungen) ℳ.	2. Gruppe (244 Wohnungen) ℳ.	3. Gruppe (110 Wohnungen) ℳ.	Alle drei Gruppen (812 Wohnungen) ℳ.
1. Baukosten mit Einschluss der Kosten für alle Nebenanlagen	1 501 700	810 660	374 680	2 687 040
2. Für den Grund und Boden, der noch nicht im Staatsbesitz war	30 600	29 760	860	61 220
zusammen	1 532 300	840 420	375 540	2 748 260
3. Werth des staatseigenen Geländes zur Zeit der Bebauung	53 670	25 430	19 353	98 453
4. Mithin das gesammte Anlagekapital	1 585 970	865 850	394 893	2 846 713
5. Das Miethserträgniss	69 420	37 480	16 920	123 820
6. Davon ab:				
a) für Verwaltung und Unterhaltung 1 % des gesammten Anlagekapitals	a) 15 860	a) 8 658	a) 3 949	a) 28 467
b) für Amortisation ½ % der Baukosten	b) 7 509	b) 4 053	b) 1 873	b) 13 435
	23 369	12 711	5 822	41 902
so dass ein Reinerträgniss in Höhe von	46 051	24 769	11 098	81 918
d. h. Prozent des Gesammtanlagekapitals verbleiben würde	2,90	2,86	2,81	2,88

In den Baukosten (zu 1) sind ausser den Baukosten im engeren Sinne (für die Wohn- und Stallgebäude) und den Kosten für Strassenregelung, Ent- und Bewässerung, Einfriedigung, Anpflanzung usw. auch die Kosten der Bauleitung eingeschlossen. Als solche müssen 5 % aller Grunderwerbs- und Baukosten zu Gunsten des Eisenbahnbetriebsfonds in Rechnung gestellt werden (vergl. die Allgemeinen Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1. April 1896/97 Seite 30), obwohl die wirklichen Kosten für die Bauleitung im vorliegenden Falle diese Höhe bei weitem nicht erreichen dürften; denn die Ausführung dieser Wohngebäude wurde zur thunlichsten Herabminderung der Kosten im Generalverdingungsverfahren gegen feste Bauschsummen vergeben.

Die Bau- und Bodenkosten (zu 1 und 2) werden in Wirklichkeit etwas mehr betragen, als sie veranschlagt sind. Es haben bisher für die Häuser der Gruppe I 20 040 ℳ, der Gruppe II 10 500 ℳ, der Gruppe III 7 455 ℳ, zusammen rund 38 000 ℳ nachbewilligt werden müssen, während an einzelnen Orten die

Anschlagssummen nicht voll nothwendig gewesen sind. Das vorausgesetzte Miethserträgniss wird nicht überall erreicht werden. Ein abschliessendes Ergebniss kann noch nicht festgestellt werden, weil ein Theil der Bauten noch nicht vollendet ist.

Ausserdem ist im Jahre 1895 auf den Antrag des von Eisenbahnbediensteten in Dirschau gebildeten Spar- und Bauvereins das von diesem erbaute Häuschen mit zwei zweiräumigen Wohnungen für rund 4500 ℳ angekauft worden, weil der Verein dem weiteren Bedürfniss an Wohnungen abzuhelfen nicht stark genug war und es deshalb nothwendig wurde, staatsseitig in nicht grosser Entfernung von jenem Hause 54 Wohnungen in Dirschau zu erbauen. Der Kaufpreis ist aus den Mitteln des Gesetzes vom 13. August 1895 entnommen.

Gemäss § 4 des Gesetzes sind zur Bewilligung von Baudarlehen an Baugenossenschaften, deren Mitglieder ganz oder zu einem erheblichen Theil aus unteren Staats-, insbesondere Staatseisenbahnbediensteten bestehen, im Laufe der Jahre 1896 und 1897 folgende Beträge den örtlich zuständigen Eisenbahndirektionen zur Verfügung gestellt worden, und zwar:

1. für den Volksbauverein Conz-Karthaus zu Karthaus 25 000 ℳ,
2. für die Baugenossenschaft zu St. Johann 70 000 ℳ,
3. für den Beamtenwohnungsverein zu Münster (Westfalen) 200 000 ℳ,
4. für den Wilhelmsburger Bau- und Sparverein von Eisenbahnbediensteten 120 000 ℳ,
5. für den Spar- und Bauverein in Greifswald 94 000 ℳ,
6. für den Bauverein in Stralsund 130 000 ℳ,
7. für den Brockauer Bau- und Sparverein in Breslau 200 000 ℳ,

insgesammt 839 000 ℳ. Hierauf sind bisher, entsprechend dem Fortgang der Bauten gemäss den Darlehnsbedingungen 559 500 ℳ zur Auszahlung gelangt.

Die genannten Vereine sind sämmtlich Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht.

Die Bedingungen, unter welchen solche Darlehne gewährt werden können, sind mit der ersten Denkschrift (Nr. 234 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1895/96, Nr. 116 der Drucksachen des Herrenhauses 1895/96) mitgetheilt.

Auf den beliehenen Grundstücken sind seither errichtet:

in Conz-Karthaus 4 zweigeschossige Häuser mit je 2 Wohnungen (noch 2 gleiche Häuser sind für 1898 in Aussicht genommen),

in St. Johann 2 dreigeschossige Häuser mit 6 und 9 Wohnungen,

in Münster (Westfalen) 13 dreigeschossige Häuser mit zusammen 39 Wohnungen (noch 2 dreigeschossige Häuser sind in Aussicht genommen),

in Greifswald 7 dreigeschossige Häuser mit zusammen 40 Wohnungen,

in Stralsund 4 dreigeschossige Doppelhäuser mit zusammen 48 Wohnungen,

in Brockau 3 dreigeschossige Doppelhäuser mit 76 Wohnungen, auch 2 Läden.

In Wilhelmsburg haben die Bauten noch nicht begonnen werden können, weil Hindernisse in Ansehung der baupolizeilichen Genehmigung noch zu beseitigen waren.

Bei Bewilligung der ersten 5 000 000 ℳ durch Gesetz von 1895 handelte es sich zunächst nur um einen Versuch durch Errichtung staatlicher Miethswohnhäuser und durch die Gewährung von Darlehen an Baugenossenschaften die Wohnungsverhältnisse der in staatlichen Betrieben beschäftigten Arbeiter und gering besoldeten Beamten allmählich einer Verbesserung entgegenzuführen. Da die Versuche den gehegten Erwartungen im Allgemeinen entsprochen und die Billigung des Landtages gefunden haben, da ferner nach den angestellten Erhebungen das Bedürfniss, auf dem eingeschlagenen Wege weiter vorzugehen, unverändert fortbesteht, die dazu erforderlichen Mittel aber erschöpft sind, bringt die Staatsregierung die Bereitstellung eines weiteren Betrages von 5 000 000 ℳ zur Verfolgung der Zwecke des mehrgenannten Gesetzes in Vorschlag.*)

Die bisher beobachteten Grundsätze haben sich im allgemeinen bewährt, es hat sich indess ergeben, dass der für die Unterhaltung, Verwaltung und Amortisation der Miethshäuser geforderte Gesammtsatz von 1,5 % — 1 % des gesammten Anlagekapitals und 0,5 % des Baukapitals — zu hoch gegriffen ist. Nach den von der Bergverwaltung an mehreren Stellen hinsichtlich der vom Staate erbauten Arbeitermiethshäuser gemachten Erfahrungen und nach dem Vorgange grösserer gewerblicher Unternehmer kann angenommen werden, dass der Gesammtsatz für Unterhaltung und Verwaltung und für die Amortisation des Baukapitals mit 1 % des gesammten Anlagekapitals ausreichend bemessen ist, zumal an vielen der in Betracht kommenden Orte die Steigerung des Bodenwerthes den etwaigen Ausfall in der Amortisation der Gebäude hinreichend ergänzen wird. Der Grundsatz, dass eine durchschnittliche Verzinsung von etwa 3 % zu fordern ist, wird hierdurch nicht berührt und auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten sein.

Das Bedürfniss zur Gewährung von Darlehen an Baugenossenschaften wird voraussichtlich in nächster Zeit in verstärktem Maasse hervortreten und die Bereitstellung staatlicher Mittel in erheblicherem Umfange, als bisher erfordern. In den Jahren 1893 bis 1897 hat nämlich der Vorstand der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aus Mitteln der Kasse an Baugenossenschaften, die überwiegend aus Eisenbahnbediensteten bestehen, Baudarlehne zum Gesammtbetrage von nahezu 5 000 000 ℳ bewilligt. Im wesentlichen ist dies unter denselben Bedingungen geschehen, welche für die Gewährung staatlicher Darlehne festgesetzt sind, nur ist der Zinsfuss meist auf 3,25 % bestimmt worden. Der Vorstand ist zwar in der Lage, zunächst noch weitere Darlehne, indess nur bis zur Gesammtsumme von 6 000 000 ℳ zu bewilligen. Es ist daher anzunehmen, dass der Staat demnächst zur Befriedigung des Kreditbedürfnisses der Baugenossenschaften in höherem Maasse als bisher in Anspruch genommen werden wird.

*) Am 11. d. Mts. hat das Abgeordnetenhaus in dritter Lesung diesen Gesetzentwurf angenommen und damit einen weiteren Fonds von 5 000 000 ℳ bewilligt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 11. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Theilstrecke der Wiener Stadtbahn (Vororteline) Penzing-Heiligenstadt (k. k. österreichische Staatsbahnen) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Fortfall von Verkehrsbeschränkungen. Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Da infolge Verstärkung des Oberbaues auf der Strecke Sarnau-Frankenberg nunmehr dort auch mit mehr als 10 000 kg beladene Wagen verkehren können, ist die in den Tarifen für die Stationen Birkenbringhausen, Ernsthausen b. Marburg, Frankenberg (Hessen-Nassau), Münchhausen und Simtshausen vorgesehene Bestimmung,

dass die Beladung von Eisenbahnwagen im Verkehr mit diesen Stationen nur bis zu dem Gewichte von 10 000 kg stattfinden darf und die für verschiedene Ausnahmetarife bestehenden Bestimmungen über die Berücksichtigung des Ladegewichts der gestellten Wagen bei der Frachtberechnung daher bei diesen Sendungen nicht in Anwendung zu kommen haben,

zu streichen. Die sonst noch für die fraglichen Stationen bestehenden Dienstbeschränkungen erfahren durch vorstehende Verfügung keine Aenderung.

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn . .	7
in Stationen . .	18
Zusammenstösse auf freier Bahn .	1
in Stationen . .	20
sonstige Betriebsunfälle	153
zusammen	199

Die Betriebslänge betrug 40 300 km, an Zugkilometern wurden geleistet 29 951 757, so dass je ein Unfall auf 203 km Betriebslänge oder auf 150 511 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	3	12
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst .	28	102
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	1	4
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	16	14
zusammen	48	132

— **Benachrichtigung der Wagenbesteller bei voraussichtlich nicht rechtzeitigem Eintreffen bestellter Wagen.** Bei den diesjährigen Verhandlungen des Eisenbahnetats im preussischen Abgeordnetenhause ist darüber Klage geführt worden, dass die Anordnung häufig nicht befolgt wird, wonach in Fällen, in denen vorauszusehen ist, dass angeforderte Wagen nicht rechtzeitig eintreffen können, hiervon sofort allen — auch den auswärtigen — Bestellern auf die schnellste Weise (durch Telephon, Telegraph, Boten) auf Kosten der Verwaltung Kenntniss zu geben ist. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb die königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, den betheiligten Dienststellen die Vorschriften über die Benachrichtigung der Versender von der nicht rechtzeitigen Gestellung bezw. von dem späteren Eintreffen angeforderter Wagen nochmals einzuschärfen, zu Zeiten des Wagenmangels auch besonders zu beaufsichtigen, dass die Vorschriften nicht unbeachtet bleiben. Dabei soll noch besonders darauf hingewiesen werden, dass, falls es möglich ist, an Stelle angeforderter, aber nicht verfügbarer Fahrzeuge Wagen anderer Gattung, z. B. an Stelle bedeckter Wagen offene Wagen, zu überweisen, dies in der Benachrichtigung bemerkt und gleichzeitig bei den Versendern angefragt werden soll, ob sie von diesen Wagen Gebrauch machen wollen.

— Der Centralausschuss Berliner kaufmännischer, gewerblicher und industrieller Vereine hat in Bezug auf die **Einführung eines Staffeltarifs für Stückgüter auf den preussischen Staatsbahnen** eine Resolution angenommen des Inhalts, dass diese Maassregel eine Schädigung des Handels und der Industrie von Mitteldeutschland, speziell von Berlin bedeute, und dass ein Vortheil nur darin zu erblicken sein werde, dass eine allgemeine Verbilligung der Stückgutfrachten auf Grundlage des bestehenden Reformtarifs durchgeführt werde. Sollte die Tarifermässigung in dieser Form versagt werden, so erachtet der Centralausschuss es für nothwendig, dass gleichzeitig mit dem Staffeltarife für Stückgüter der Normalklasse auch ein analoger Staffeltarif für die beiden allgemeinen Wagenladungsklassen A[1] und B zur Einführung gebracht werde.

— In der freihändlerischen Presse wird bei der Besprechung der heutigen Getreidepreise der **Tarifpolitik der preussischen Eisenbahnverwaltung** insofern ein Vorwurf gemacht, als sie durch die Einführung billiger Getreideausfuhrtarife die Landwirthe verleitet habe, zu niedrigeren Preisen, als sie jetzt im Inlande bekommen könnten, an das Ausland zu verkaufen und so den inländischen Vorrath zu vermindern. Diesem Vorhalt setzt die „Post“ folgende Ausführungen entgegen: „Die Thatsache, dass im Verlauf des letzten Winters vielfach deutsches Getreide in das Ausland zu geringeren Preisen, als sie jetzt im Inlande erzielt werden, verkauft worden ist, lässt sich nicht bestreiten; aber, abgesehen davon, dass aus einer so ganz ausnahmsweisen Gestaltung der Getreidepreise, wie sie jetzt stattfindet, Schlussfolgerungen in Bezug auf die Nützlichkeit jener Tarifmaassregel so wenig gezogen werden können, wie man aus dem Wagenmangel des letzten Herbstes den Schluss ziehen darf, dass die Herabsetzung der Kohlenfrachten verfehlt gewesen sei, so ist es doch mehr als fraglich, ob die ins Ausland verkauften Getreidemassen jetzt noch zur Verfügung ständen und nicht vielmehr zu weniger lohnenden Preisen im Inlande abgesetzt worden wären. Bei der geringen Entwickelung unserer Einrichtungen für die Lagerung und Lombardirung von Getreide ist der grösste Theil unserer Landwirthe gar nicht in der Lage, die Erntevorräthe beliebig aufzubewahren, sondern er muss, wenn irgend sich die Gelegenheit bietet, sein Getreide preiswerth los zu werden, zum Verkauf schreiten. Es ist daher eben nicht zu wahrscheinlich, dass die deutschen Landwirthe einen sehr erheblich grösseren Vortheil von der jetzigen Preissteigerung gehabt hätten, wenn die Eisenbahnverwaltung jene im Prinzip durchaus richtigen und als Regel sehr zweckmässigen Ausnahmetarife nicht gewährt hätte.“

— Die **Sekundärbahnlinie Treuenbrietzen-Nauen**, die das preussische Abgeordnetenhaus am 10. d. Mts. mit einem Aufwand von 11 580 000 ℳ bewilligt hat, soll nach den Erklärungen des Ministers Thielen ein Betriebsdefilee umgehen, das zu Bedenken Veranlassung gegeben hat. Wie der Berichterstatter Graf Arnim darlegte, wurde in der zweiten Kommissionsberathung besonders darauf hingewiesen, dass kriegstechnische Gründe den Bau dieser Linie erforderlich machen, abgesehen von den wirthschaftlichen Gründen. Die Schwierigkeiten, welche der Bewilligung der Linie aus den Absichten eines Privatkomitees, eine normalspurige Kleinbahn Treuenbrietzen-Neustadt a. D. zu bauen, erwuchsen, seien durch wohlwollende Erklärung seitens der Regierung bezüglich Genehmigung dieser Privatbahn gehoben worden. Die militärischen Gründe für die Linie gingen hauptsächlich vom Tegeler Schiessplatz aus, zu dem der Verkehr bei Manövern usw. unter Umgehung Berlins geleitet werden könnte. Der Vertreter des Kriegsministeriums habe in der Kommission erklärt, dass eine absolute Nothwendigkeit für die Linie aus militärischen Gründen zwar nicht bestehe, dass aber jedenfalls sowohl für Mobilisirungszwecke wie für Friedensverhältnisse die Linie in hohem Grade erwünscht sei; jedenfalls könnten die militärischen Interessen durch keine andere Linie als die von der Regierung geplante befriedigt werden. Infolge der Entlastung der Hauptlinie durch die neue Bahnstrecke werden nach der Berechnung des Abg. Möller Ersparnisse in der Eisenbahnverwaltung erzielt werden können. Mit der Entlastung der Hauptbahnen werde hier endlich einmal der Anfang gemacht. Graf Limburg-Stirum meinte, man hätte vielleicht sonst für die Verbesserung der Bahnhöfe in Berlin 10 000 000 ℳ aufwenden müssen. Wie Minister Thielen ferner hervorhob, wird durch die Strecke Treuenbrietzen-Nauen die Privatlinie Treuenbrietzen-Neustadt nicht geschädigt werden. Der Staat konnte diese Linie bisher der Privatthätigkeit nicht früher überlassen, bevor nicht die Linie Treuenbrietzen-Nauen in Aussicht genommen war. Die Regierung hat im Interesse der betheiligten Kreise ihre anfänglichen Bedenken fallen lassen. Sie will die Privatbahn im Durchgangsverkehr nicht ungünstiger behandeln als andere Privatbahnen und ist bereit, sich unter den gleichen Bedingungen, wie die Kreise und Provinzen, an der Aufbringung des Aktienkapitals in angemessener Höhe zu betheiligen.

In seiner Rede hatte Graf Limburg-Stirum u. a. gesagt: Die Staatseisenbahnverwaltung habe eine so absolute Allmacht, wie keine andere Stelle im Staate. Aber gerade deshalb muss sie bei den Privatunternehmern den Eindruck aufrechterhalten, dass hier die Dinge sachlich entschieden werden, und dass ihnen immer klarer Wein eingeschenkt wird. Manchmal sind die Leute aber, nachdem sie Bahnen gebaut hatten, durch Entscheidungen überrascht worden, die sie nicht erwarteten. Darauf erwiderte Minister Thielen: „Dem Grafen Limburg kann ich für seine Ermahnungen nur dankbar sein. Die Staatsbahnverwaltung ist sich ihrer ausserordentlich schweren Verantwortung, die ihr auferlegt ist dadurch, dass ihr eine grosse Gewalt in die Hand gegeben ist, Entscheidungen von der grössten Bedeutung zu treffen, wohl bewusst. Darin aber, dass diese Entscheidung nicht einseitig, sondern auch von anderen Ressorts getroffen war, liegt doch eine grosse Gewähr. Was wir thun und lassen, unterliegt der öffentlichen Kritik im Landtag und der Presse, und das ist für die Eisenbahnverwaltung eine absolute Nothwendigkeit. Wäre das nicht so, dann würde die Eisenbahnverwaltung mehr Fehler machen, als es jetzt der Fall ist. Wenn ich auf Fehler aufmerksam gemacht worden bin, so bin ich den Fehlern nachgegangen und habe sie redressirt. Gerade auf dem vom Grafen Limburg erwähnten Gebiet sind viele Fehler gemacht worden. Darum haben wir gerade statt der Hergabe des Grund und Bodens ein Pauschquantum den Gemeinden auferlegt.“

— Nach dem Berichte des Aufsichtsrathes der **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft** verbleibt nach Abzug der Rücklagen für den Erneuerungs- und Reservefonds sowie einer Einlage in die Beamtenpensionskasse in Gesammthöhe von 585 586 ℳ aus dem Betrieb im Jahre 1897 ein Reingewinn,

der die Zahlung einer Dividende von 7 % auf das gesammte Aktienkapital gestattet. Die Gesammteinnahme betrug:

aus dem Personenverkehr	357 592 ℳ.
„ „ Güterverkehr	2 206 903 „
„ den Extraordinarien	1 048 364 „
zusammen	3 612 859 ℳ,

das ist mehr gegen das Vorjahr: 249 574 ℳ.

Die Betriebsausgaben stellten sich auf 33,75 % der Betriebseinnahmen gegen 34,75 % im Vorjahre.

— Im bayerischen Abgeordnetenhause gab Minister Dr. Freiherr von Crailsheim die Erklärung ab, dass nach seiner Ansicht die dermalige **Organisation**, wonach die **bayerischen Verkehrsanstalten** mit dem Ministerium des königlichen Hauses und des Aeussern verbunden seien, nicht für alle Zeit aufrecht erhalten bleiben könne. Die Verkehrsanstalten wüchsen von Jahr zu Jahr und die Arbeitsleistung des Ressorts ebenso, und so sei die Zeit abzusehen, wo die Geschäfte einen derartigen Umfang annehmen würden, dass der Minister des königlichen Hauses und des Aeussern neben seinen sonstigen Aufgaben die Geschäfte des Verkehrsministeriums nicht mehr besorgen könne.

Der Minister fügte hinzu, er wisse nicht, wenn dieser Zeitpunkt eintreten werde, weil das auch mit persönlichen Verhältnissen in Beziehung stehen könne; er wisse auch nicht, wie die Organisation beschaffen sein werde und ob man ein Verkehrsministerium schaffen oder ob man vom Ministerium des Aeussern Zweige abtrennen und anderen Ministerien anfügen werde.

— In der am 10. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung der **vereinigten pfälzischen Eisenbahngesellschaften** wurde die Tagesordnung nach den Anträgen der Verwaltung erledigt und die Superdividende für sämmtliche Aktien der drei Gesellschaften auf 2 % festgesetzt. Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wiedergewählt. Die Bilanz vom 31. Dezember v. J. ist im Inserathentheil der heutigen Nummer veröffentlicht.

— Die **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich in der zweiten Hälfte des Rechnungsjahres 1. April 1897/31. März 1898 wie folgt:

Monat	Personenverkehr ℳ.	Güterverkehr ℳ.	sonstige Quellen ℳ.	im ganzen ℳ.
Oktober . .	1 426 900	3 112 100	492 800	5 031 800
November . .	1 086 500	2 582 300	349 200	4 018 000
Dezember . .	1 116 200	2 212 500	417 200	3 745 900
Januar . . .	1 002 300	2 127 300	327 700	3 457 300
Februar . . .	911 500	2 021 800	244 300	3 177 600
März	1 109 800	2 519 200	527 500	4 156 500
zusammen	6 653 200	14 575 200	2 358 700	23 587 100

Die Einnahmen vom 1. April 1897 bis letzten März 1898 haben betragen 48 860 400 ℳ, dem Vorjahre gegenüber mehr 2 586 840 ℳ. Die Bahnlänge betrug am letzten März 1898 1 753,88 km.

— Die **neuen Schnellzüge zwischen Berlin und Italien über Württemberg**, durch welche bekanntlich eine weitere, dem internationalen Verkehr dienende Verbindung geschaffen wurde, sind im Fahrplan als D-Züge bezeichnet. Die für solche Züge zur Erhebung kommende Platzgebühr wird jedoch nur bei Reisen nach und von den preussischen, von den Zügen berührten Stationen erhoben. Die Züge führen zwischen Berlin und Mailand Wagen I. und II. Klasse und daneben zwischen Würzburg und Zug (Luzern) auch Wagen III. Klasse. Es laufen in den Zügen nur Wagen des Durchgangssystems und zwar ein vierachsiger Wagen mit Seitengang zwischen Berlin und Mailand, zwei Wagen zwischen Osterburken und Luzern, ferner zwei Wagen zwischen Stuttgart und Konstanz. Zwischen Berlin und Stuttgart läuft ein Schlafwagen der internationalen Schlafwagen- und europäischen Expresszuggesellschaft. Derselbe enthält 17 Schlafplätze I. und II. Klasse. Neben jeder Abtheilung I. Klasse und von dieser unmittelbar zugänglich befindet sich ein Toiletteraum. Ausserdem ist ein Toiletteraum für die II. Klasse vorhanden. Um die Reisenden durch wiederholte Fahrkartenkontrole möglichst wenig zu belästigen, fährt ein Schaffner zwischen Berlin und Stuttgart durch. Zur Einnahme des Mittagessens ist in beiden Richtungen in Zürich Gelegenheit, auch läuft zwischen Arth-Goldau und Mailand ein Speisewagen in den Zügen. Gelegenheit zum Frühstücken ist bei dem Zuge in der Richtung Berlin-Mailand in Stuttgart durch ein am Bahnsteig aufgestelltes Buffet geboten.

— Zur leichteren Orientirung, namentlich auf den Anschlussstationen, sind seit 1. d. Mts. auf sämmtlichen **württembergischen Bahnlinien** an den in den fahrplanmässigen Zügen laufenden **Personenwagen**, soweit sie nicht blos zur zeitweiligen oder streckenweisen Verstärkung der Zugsausrüstungen dienen, **Richtungstafeln** angebracht, auf denen die Ausgangs- und die Endstation des Wagenlaufs angegeben ist.

— Die **Filderbahngesellschaft** (Stuttgart-Degerloch Zahnradbahn, Degerloch-Möhringen-Hohenheim, Möhringen-Neuhausen, Möhringen-Vaihingen a/Fildern) hat für das verflossene Jahr eine Dividende auf die Prioritätsaktien von 6 %, auf die Stammaktien von 3 % vertheilt.

— **Braunschweigische Eisenbahnprojekte.** Dem braunschweigischen Landtage ist eine Vorlage zugegangen, wonach der in Aussicht genommene Staatszuschuss für die von der Firma Vering & Wächter in Berlin zu erbauende normalspurige Nebeneisenbahn Vorwohle-Bodenwerder-Emmerthal von 435 090 ℳ. endgültig bewilligt werden soll. Für die geplante schmalspurige Nebenbahn Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg bezw. Thale hatte die Regierung eine Subvention von 210 000 ℳ. gefordert. Die Finanzkommission beantragt indess nur 157 500 ℳ. zu bewilligen und die Aufbringung des Restes von 52 500 ℳ. der Stadt Blankenburg und den anderen Interessenten zu überlassen. Dagegen beantragt die Finanzkommission unveränderte Bewilligung der von der Regierung geforderten Subvention von 135 000 ℳ. für eine normalspurige Bahn von Duingen nach Delligsen.

— Im Leipziger Frauenverein „Mädchenschutz“ hielt dieser Tage Pastor Hasse-Berlin einen Vortrag über die Arbeit der **Fürsorge für die weibliche Jugend** mit besonderer Berücksichtigung der **Bahnhofsmission**. Der Schutz der Frauen, so führte er aus, sei eine Volksfrage. Durch die Industrie sei die Frau im letzten Jahrzehnt in die Oeffentlichkeit herausgerissen worden. Ein besonderer Zweig der Fürsorge für die weibliche Jugend sei die Bahnhofsmission, die Arbeit des Rosakreuzes. Vom Lande aus sei die Jugend bestrebt, nach der Stadt zu ziehen, ein Bestreben, das durch die Vermiether und Agenten besonders genährt werde. Der Freiheitsdrang, der die Mädchen aus dem Elternhause treibe, lasse sie in der Stadt lieber in Fabriken gehen, als in einen Dienst. Die Nacht brächten sie in elenden Schlafstellen zu, oft ihr Lager mit anderen Personen theilend. Den Frauenvereinen, die hiergegen Stellung nähmen, läge eine dreifache Fürsorge am Herzen, die speziell durch die Bahnhofsmission bewirkt werde. Die vorangehende Fürsorge warne die Mädchen vor einem Einzug nach der Stadt, wenn sie nicht feste Stellung hätten. Diese Fürsorge habe schon einige Erfolge aufzuweisen. In den Wagen IV. Klasse seien diesbezügliche Plakate aufgehängt, ausserdem ertheilen die Helferinnen in den Vorstationen der grossen Städte den Mädchen ihre Rathschläge. Die mitgehende Fürsorge nähme die Mädchen am Bahnhofe in Empfang, damit sie nicht den Vermiethern in die Hände fielen, bringe sie im Heime unter, bezw. sorge für eine Stelle. Die nachgehende Fürsorge endlich, die Krone der Arbeit, suche mit den Mädchen in den Städten Fühlung zu behalten durch die Jungfrauenvereine, in denen sie den Sonntag zubringen können. In Berlin gäbe es allein 70 Jungfrauenvereine, während ganz Deutschland deren 2 076 zähle.

— Zur Konstituirung einer **Aktiengesellschaft zur Förderung der Luftschifffahrt** hat am 9. d. Mts. im Hotel Marquardt in Stuttgart eine Versammlung stattgefunden, der auch Herzog Wilhelm von Urach anwohnte. Die Gesellschaft will auf der Grundlage eines bereits gezeichneten Grundkapitals von 800 000 ℳ. zunächst die Verwirklichung des Planes des Grafen von Zeppelin in die Hand nehmen. Die verhältnissmässig günstigen Ergebnisse, welche die Versuche mit dem Schwarzschen Aluminiumschiff auf dem Tempelhofer Felde bei Berlin bei der königlichen Luftschifferabtheilung im November v. J. zeitigten, haben dem Projekt zur wesentlichen Förderung gedient. Eine Anzahl hervorragender deutscher Industrieller hat sich für das Unternehmen durch Beitritt zu der Aktiengesellschaft interessirt. Das erste Zeppelin'sche Luftschiff wird sobald wie möglich gebaut werden, die ersten Versuchsfahrten sollen auf dem Bodensee und, um gefahrlos zu bleiben, in in mässiger Höhe über dem Wasserspiegel stattfinden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Eröffnung der Wiener Stadtbahn.** In feierlicher Weise hat am 9. d. Mts. die Eröffnung der Vororte-, oberen Wienthal- und Gürtellinie der Wiener Stadtbahn durch den Kaiser stattgefunden. (Die Eröffnung der beiden letzteren Linien für den allgemeinen Verkehr erfolgt erst anfangs Juni d. J.) Die Eröffnungsfeier ging auf dem als Festplatz hergerichteten Bahn-

hof Michelbeuern vor sich. In der Mitte des Platzes war für den Kaiser ein Zelt errichtet worden, links davon befand sich das Altarzelt, in dem sich das Domkapitel versammelte und rings im Bogen vier Tribünen für die geladenen Gäste. Die Stationsgebäude sowie die Strassen der Bahntrasse entlang wiesen festlichen Schmuck auf. Auf dem Gleise, dem Kaiserzelt gegenüber, stand der Hofsonderzug, mit welchem der Kaiser nach der feierlichen Einweihung die Strecke befahren sollte. Die Lokomotive und die Wagen waren mit Blumen und Reisig bekränzt. Vier weitere Züge waren für die grosse Zahl der Festgäste bestimmt.

Beim Erscheinen des Kaisers richtete der Eisenbahnminister an denselben folgende Ansprache:

„Euer Majestät! Als Vorsitzender der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erlaube ich mir ehrerbietigst den Gefühlen des tiefsten Dankes, der innigsten Freude und des patriotischen Stolzes darüber Ausdruck zu geben, dass Euer Majestät die heutige Feier durch die Allerhöchste Anwesenheit und Theilnahme zu beglücken und zu verherrlichen geruhen. Diese Allerhöchste Huld und Gnade wird der Kommission zur erhebendsten Aneiferung gereichen, in ihren Bemühungen nicht nachzulassen, auf dass die jetzt noch in Ausführung begriffenen Theile der Wiener Verkehrsanlagen baldmöglichst zur Vollendung gelangen, wodurch die jetzt zu eröffnenden Theilstrecken erst ihre volle Bedeutung für den Verkehr der Reichshauptstadt erlangen werden. Dies ist das Ziel, dem die Kommission mit allen Kräften entgegenstrebt und das sie zuversichtlich zu erreichen hofft, wenn ihr — um was sie inständig fleht — unter dem Schutze des Allmächtigen die schirmende Huld und Gnade Eurer Majestät erhalten bleibt."

Der Kaiser begab sich hierauf, gefolgt von den Mitgliedern des Kaiserhauses, in das Kaiserzelt. Der Kardinal-Fürsterzbischof und die übrige Geistlichkeit betraten das Altarzelt. Dort verrichtete der Kardinal ein Gebet und trat dann zur Lokomotive des Hofzuges, um sie einzusegnen.

Im Kaiserzelt richtete sodann der Landmarschall von Niederösterreich an den Kaiser folgende Ansprache:

„Euer Majestät!

Die ehrwürdige Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und das mit derem Schicksale innigst verbundene Land Niederösterreich feiert heute einen der bedeutungsvollen Tage ihrer vielhundertjährigen Geschichte. Wie seinerzeit durch Euer Majestät Machtwort jene beengenden Schranken gefallen sind, die sich der Entwickelung aller Theile der Stadt hemmend entgegenstellten, so wurde weiter, der fortwährenden Fürsorge Euer Majestät entsprungen, das Riesenwerk der Wiener Verkehrsanlagen geschaffen, berufen, im lebendigen Pulsschlage des wirthschaftlichen und gesellschaftlichen Verkehres den Wohlstand der Erwerbsthätigkeit und die Errungenschaften der Kultur zu verallgemeinern, die Bande zwischen Stadt und Land fester zu knüpfen und endlich eine rege Verbindung zwischen jenen Verkehrsadern herzustellen, welche aus allen Theilen des weiten Reiches in diesem Mittelpunkte zusammentreffen. Euer Majestät Allerhöchstem Wahlspruche folgend, haben die Kurien des Staates, des Landes und der Stadt einträchtig zusammengewirkt, dieses Werk zu schaffen; unter dem Zeichen der Eintracht und des Gemeinsinnes ist es zustande gekommen, und unter diesem Zeichen und unter dem Segen des Allmächtigen, getragen von der Weihe der allergnädigsten Gegenwart Euer Majestät, wird Wohlstand, Glück und Zufriedenheit daraus emporblühen. In diesem erhebenden Augenblicke schlagen die Herzen aller Bewohner des Landes Euer Majestät unserem allergnädigsten Herrn und Kaiser in dem Gefühle dankbarer Huldigung entgegen, und in deren Namen wage ich es, das Gelöbniss unwandelbarer Treue des angestammten Kronlandes Niederösterreich Euer Majestät ehrerbietigst zu Füssen zu legen."

Sodann hielt der Bürgermeister von Wien an den Kaiser folgende Ansprache:

„Mit freudigem Herzen erfüllt am heutigen Tage der Bürgermeister der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die Pflicht, Eurer Majestät gegenüber dem ehrfurchtsvollsten Danke Ausdruck zu geben, welchen jeder Wiener seinem Herrn und Kaiser für Allerhöchstdessen rastlose Sorge um das Wohl und Gedeihen der Stadt schuldet. Die Bahnlinien, welche nunmehr vollendet sind und dem Verkehre übergeben werden, sollen ein mächtiger Faktor für die Entwickelung der Stadt werden. Sie sollen ein einigendes Band zwischen den einzelnen Theilen der Stadt bilden, sie sollen ein bequemes, billiges und schnelles Mittel zur Bewältigung des grossstädtischen Personenverkehres sein, sie sollen aber auch dem Gewerbe und der Industrie dienen, sie sollen es möglich machen, dass die Wohnungsverhältnisse, welche derzeit noch gar manches zu wünschen übrig lassen, sich bessern, und sie sollen hierdurch zur Gesundung der Stadt beitragen. Mögen sich alle Hoffnungen verwirklichen, welche an dieses Werk geknüpft werden! Möge Eurer Majestät kaiserliche Huld dasselbe auch fernerhin begleiten! Möge Gottes Segen darüber walten!

Eure Majestät! Wenn der Wiener in seiner Vaterstadt Umschau hält, überall begegnet er dem väterlichen Walten Eurer Majestät! Wenn er ein Glas Wasser trinkt, denkt er an den Kaiserbrunnen; wenn er seine Stadt durchwandelt, so predigen ihm der geregelte Laut der Donau, die Strassen, die Paläste und Denkmäler, die Schöpfungen für die geistige Ausbildung des Volkes wie gross der Dank ist, welchen er Eurer Majestät schuldet. Aber ich kann auch sagen: Unbegrenzt ist die Liebe und Verehrung des Volkes für seinen Kaiser und Herrn. Aus den Herzen aller spreche ich, wenn ich den Ruf erschallen lasse: Seine Majestät unser allergnädigster Kaiser und Herr, Er lebe hoch!"

Se. Majestät der Kaiser erwiderte folgendes:

„Gern bin Ich der Einladung der Kommission für Verkehrsanlagen gefolgt, an der feierlichen Eröffnung der ersten vollendeten Strecke der Wiener Stadtbahn theil zu nehmen. Durch das einträchtige Zusammenwirken der autonomen Kurien und des Staates geschaffen, wird dieser Bahnbau — wie Ich zuversichtlich hoffe — der Bevölkerung mannigfache Vortheile bringen und die Mir am Herzen liegende gedeihliche Entwickelung Wiens wirksam fördern. Ich danke den Herren für die kundgegebenen loyalen und patriotischen Gesinnungen und spreche den bauführenden Organen für ihre der österreichischen Technik zur Ehre gereichenden Leistungen, deren künstlerische Ausgestaltung wohlthuend hervortritt, Meine volle Anerkennung aus."

Der Kaiser liess sich hierauf durch den Eisenbahnminister die Mitglieder der Verkehrskommission, dann die Organe der Baudirektion der Stadtbahn sowie die Bauunternehmer vorstellen und richtete an jeden einzelnen huldvolle Worte.

Indessen war der Hofzug langsam vorgefahren. Der Kaiser begab sich, von den Erzherzögen und der Suite gefolgt, in den Salonwagen, welcher als der letzte im Zuge einrangirt war, und blieb auf der Plattform stehen. Unter den Klängen der Volkshymne und begeisterten Hochrufen begann der Hofzug die Eröffnungsfahrt, welche zur vollsten Zufriedenheit verlief.

Der Kaiser nahm während der Fahrt zu wiederholten Malen Anlass, sich über die Ausführung der Bahnanlage in anerkennendster Weise zu äussern. Diese Anerkennung sowie ganz besonders der Inhalt der kaiserlichen Ansprache, in welcher der Leistungen der österreichischen Technik in überaus ehrender Weise gedacht wurde, hat in den Kreisen der Techniker grosse Freude erregt. Der Verwaltungsrath des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins hat, wie mitgetheilt wird, einstimmig beschlossen, die Bauleitung der Wiener Stadtbahn zu dieser kaiserlichen Anerkennung herzlichst zu beglückwünschen.

— **Veränderungen in der Statistik der Eisenbahnunfälle.** Das Eisenbahnministerium hat an alle Staatsbahndirektionen und Verwaltungen der Privatbahnen einen Erlass gerichtet, der eine Neuregelung der Statistik der Eisenbahnunfälle bezweckt. Die Veranlassung hierzu bot die in Deutschland vor kurzem erfolgte Neuregelung der Unfallstatistik, durch welche eine wesentliche Einschränkung der Zahl der amtlich zu registrirenden Unfälle erfolgte. Der Erlass besagt, „dass die heimische Unfallstatistik, wenn sie auf der weitaus breiteren Basis aufgebaut bliebe, bei Durchführung eines eventuellen Vergleiches, wie dies ja schon heute der Fall ist, auch in Hinkunft dem Anscheine nach eminent ungünstige Resultate aufweisen muss". Deshalb sollen jene Gruppen von Unfällen, welche hinsichtlich ihrer Kriterien den deutschen statistischen Unfallkategorien entsprechen, derart plastisch zum Ausdruck gebracht werden, dass sich eine sachgemässe Vergleichsbasis ergibt. Dagegen soll die österreichische Eisenbahnstatistik keineswegs, wie dies von der österreichischen Direktorenkonferenz beantragt war, auf diese Unfallgruppen allein beschränkt bleiben.

Bei der Neuregelung der Unfallstatistik schien es dem Ministerium in prinzipieller Hinsicht geboten, die bisher zu Grunde gelegene Ableitung des Unfallbegriffes aus den dem einzelnen Ereignisse anhaftenden Folgen aufzugeben und sämmtliche aussergewöhnliche Betriebsereignisse, welche als Unfälle im abstrakten Sinne zu betrachten sind, aber andererseits auch nur die im Betriebe vorgefallenen Ereignisse, zur statistischen Registrirung zu bringen. Hierdurch allein wird es möglich, die Unfallstatistik dermaassen auszugestalten, dass ihre Ergebnisse als vollständige und sachgemässe Grundlage für die aus ihnen zustehenden Ortes abzuleitenden Wahrnehmungen und Folgerungen, sowie für die aus letzteren sich ergebenden Maassnahmen angesehen werden können.

Was die formelle Seite der Neugestaltung anbelangt, so soll durch dieselbe dreierlei Rücksichten entsprochen werden. Abgesehen von der Bedachtnahme auf die vollständige Darstellung des Materials, soll nämlich einerseits, wie ebenfalls bereits angedeutet wurde, ein sachgemässer Vergleich mit den entsprechenden Rubriken der deutschen Eisenbahnstatistik ermöglicht werden. Ausserdem soll aber auch die Möglichkeit einer retrospektiven Vergleichung der künftigen Daten mit jenen der heimischen Statistik der Vorjahre auf thunlichst gleichförmiger Grundlage vorgesehen werden.

Um gleichzeitig allen diesen vorstehend entwickelten Gesichtspunkten sachlicher und formeller Natur Rechnung zu tragen, ist nach Anhörung der Vertreter der Hauptbahnen und des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen seitens des Eisenbahnministeriums ein neues Tabellenformular, welches an die Stelle der bis nun in Geltung stehenden Tabelle zu treten hat, sowie eine die Ausfüllung dieses Formulars erläuternde „Anleitung" ausgearbeitet worden. Hierbei ist einerseits durch die in der „Anleitung" enthaltenen Ausführungen der Begriff des Eisenbahnunfalles, und zwar unter Eliminirung einer Reihe demselben bis nun zugerechneter unbedeutender Betriebsvorfälle und nach Ausscheidung der als nicht im Betriebe vorgefallen zu erachtenden Ereignisse, taxativ umschrieben. Andererseits ist das Moment der mit den einzelnen Unfällen jeweilig verknüpften Folgen durch Kategorisirung derselben in drei Gruppen derart berücksichtigt, dass, wo die Folgen eines Unfalles in Betracht kommen, die eine dieser Gruppen für sich allein mit dem derzeit im Deutschen Reiche angewendeten Schema sich deckt, während dieselbe im Zusammenhalte mit der zweiten Gruppe jenem Schema entspricht, welches bis heute der österreichischen Statistik zu Grunde liegt. Die dritte Gruppe enthält auch jene Unfälle, welche bis nun einer statistischen Erfassung nicht unterlagen.

Als Einführungstermin für die neue Tabelle wurde rückgreifend der 1. Januar 1898 bestimmt.

— Ueber den **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen** im Monate März d. J. liegen folgende amtliche Mittheilungen vor: Es wurden in diesem Monate auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 7 912 185 Personen und 8 074 206 t Güter befördert; die Gesammteinnahme betrug 21 302 310 fl., d. i. für das Kilometer 1 219 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 441 113 Personen und 7 468 173 t Güter 20 624 524 fl. oder für das Kilometer 1 218 fl., daher ergibt sich für den Monat März 1898 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,08 %.

Im ersten Vierteljahre 1898 wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 21 838 710 Personen und 22 372 247 t Güter, gegen 20 168 802 Personen und 21 331 479 t Güter im Jahre 1897, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1898 auf 59 527 338 fl., im Jahre 1897 auf 57 795 450 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 17 474 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 16 911 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die vorerwähnte Betriebsperiode 1898 auf 3 407 fl., gegen 3 418 fl. im Vorjahre, d. i. um 11 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1898 auf 13 628 fl., gegen 13 672 fl. im Vorjahre, d. i. um 44 fl., mithin um 0,3 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in dem ersten Vierteljahre 1898 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres bei folgenden Hauptbahnen:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn	11,1 %
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	10,1 „
Eisenbahn Wien-Aspang	6,0 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	5,5 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	5,2 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4,7 „
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	4,7 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4,2 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	3,2 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2,4 „
österreichische Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0,3 „

Dagegen hat das kilometrische Ergebniss im ersten Vierteljahre bei folgenden Hauptbahnen abgenommen:

südnorddeutsche Verbindungsbahn	0,9 %
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1,3 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	1,7 „
böhmische Nordbahn	1,9 „
österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	5.9 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	7,1 „

— **Verrechnung der Gebühren für die neuen Statuten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Bekanntlich hat der Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor kurzem den Beschluss gefasst, die Gebühren von 446 876 fl. 41 kr., welche der Gesellschaft für die anlässlich der Erneuerung ihrer Eisenbahnkonzession neuerrichteten Gesellschaftsstatuten durch die Finanzverwaltung vorgeschrieben wurden, zu Lasten der Betriebsrechnung des Jahres 1897 zu verrechnen. Diese Verrechnung würde eine Schmälerung des Antheils zur Folge haben, mit welchem der Staat an dem Reingewinne des öffentlichen Eisenbahnunternehmens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn theilnimmt. Wie gemeldet wird, hat das Eisenbahnministerium den gedachten Verwaltungsrathsbeschluss sofort nach dessen Zustandekommen einer Prüfung unterzogen und nach dem Ergebnisse derselben nunmehr einen Erlass an den Verwaltungsrath gerichtet, in welchem diesem letzteren bekannt gegeben wird, dass die fraglichen Gebühren zu den Lasten des Anlagekapitals zu verrechnen sind und dass somit die beabsichtigte Buchung zu Lasten der Ertragsrechnung des öffentlichen Eisenbahnunternehmens bei Prüfung des Ertragsantheiles der Staatsverwaltung bemängelt werden müsste.

— Laut Mittheilung der Direktion der **ungarischen Staatseisenbahnen** wurden die in Arad, Klausenburg, Grosswardein, Fünfkirchen und Agram bisher bestandenen **Fahrkartenstadtbüreaus** mit Ende April d. J. aufgelöst, gleichzeitig jedoch in Arad, Klausenburg, Miskolcz und Agram bei den dortigen Betriebsleitungen neue errichtet, welche mit denselben Agenden betraut wurden, wie die aufgelösten Stadtbüreaus, demnach in denselben insbesondere zusammenstellbare Fahrscheinhefte zur Ausgabe gelangen werden. Die Fahrkartenstadtbüreaus in Budapest, Wien, Belgrad, Kronstadt, Fiume und Temesvár bleiben unverändert weiter bestehen.

Vereins-Ausland.

— Eine stark besuchte Versammlung der Angestellten der **Jura-Simplonbahn** fasste kürzlich einstimmig folgenden Beschluss: Die Antwort der Direktion auf die Beschwerde der Angestellten, betreffend die unvollständige Ausführung der denselben anlässlich der **Lohnbewegung** gemachten Zugeständnisse, wird in jeder Hinsicht für ungenügend erklärt. Der Centralvorstand des Personalverbandes der schweizerischen Transportanstalten und das früher ernannte Aktionskomitee werden beide zusammen beauftragt, an den Forderungen der Angestellten festzuhalten. Ein Schiedsspruch des Bundesraths wird angestrebt, jedoch eine Vertretung der Angestellten bei den schiedsgerichtlichen Verhandlungen verlangt. Für Erledigung der schwebenden Fragen wird eine Frist von 14 Tagen eingeräumt.

In der jüngsten Sitzung des Verwaltungsrathes der Gesellschaft gab die Direktion, über die Natur der Reklamationen eines Theils des Personals befragt, nähere Erklärungen über die den Beschwerdeführenden ertheilte Antwort. Danach wurden letztere nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage in den meisten Punkten zufriedengestellt. Die Direktion ist entschlossen, ein Gutachten des Eisenbahndepartements einzuholen, wenn die Beschwerdeführenden noch unzufrieden sein sollten.

— Der Verwaltungsrath der **schweizer Centralbahn** genehmigte die Jahresrechnung für 1897, welche eine Gesammteinnahme von 17 720 000 Frcs. oder 1 282 000 Frcs. mehr als im Jahre 1896 aufweist. Nach Abzug der Betriebsausgaben und der Abschreibungen verbleibt ein Aktivsaldo von 4 320 000 Frcs., wovon 4 000 000 Frcs. oder 40 Frcs. für die Aktie an die Aktionäre vertheilt und der Rest von 320 000 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen.

— Bis zum 1. Januar 1896 hatte der **französische Staat** an die französischen Eisenbahngesellschaften **Garantievorschüsse** in Höhe von 876 800 000 Frcs. gezahlt, darunter 782 600 000 Frcs. an die fünf grossen Eisenbahngesellschaften. In den letzten Jahren hat der Garantiebedarf erheblich abgenommen und belief sich 1893 auf 106 300 000 Frcs., 1894 auf 86 600 000 Frcs., 1895 auf 59 900 000 Frcs. und 1896 auf 36 600 000 Frcs. Für 1897 wurde der Garantiebedarf auf 40 200 000 Frcs. veranschlagt, dürfte indessen diesen Betrag nicht erreichen. In einer Abhandlung über „Frankreichs Finanzlage Ende 1897" („Finanzarchiv" 15. Jahrgang, I. Band) vertritt R. von Kaufmann aufs neue die Ansicht, dass es den grossen französischen Eisenbahngesellschaften in der That gelingen werde, „nicht nur die Garantiebedürftigkeit innerhalb der für die Garantiedauer festgesetzten Termine zu überwinden, sondern vor Ablauf der Konzessionen auch ihre inzwischen aufgelaufene Garantieschuld derart zu tilgen, dass der französische Staat etwaige kleine Rückstände dieser Garantieschuld bei einer oder der anderen Gesellschaft durch inzwischen eingetretene Gewinnbetheiligung bei anderen Gesellschaften kompensirt sehen wird und dass ihm somit dank der gleichzeitig erfolgenden Zwangsamortisation der Gesellschaftskapitalien und -Schulden die Netze der grossen Gesellschaften in der That frei von deren Schulden seinerzeit zufallen würden". Unserer Ansicht nach erfreut sich R. von Kaufmann ein wenig zu früh an einer noch sehr entfernten und noch einigermaassen unsicheren Zukunftsmusik.

— In sozialdemokratischen Blättern finden sich nähere Mittheilungen über die Beschlüsse des — auch von uns bereits erwähnten — **neunten Jahreskongresses der französischen Eisenbahnergewerkschaften**, der in der Zeit vom 28. April bis

1. Mai zu Paris abgehalten wurde. Nach dem Bericht des Vorstandes zählten die französischen Eisenbahnergewerkschaften im Jahre 1897 45 419 Mitglieder, während in den früheren Kongressen die Mitgliederzahl auf über 70 000 angegeben wurde. Es hat demnach ein sehr erheblicher Rückgang dieser Gewerkschaften stattgefunden. Anfang 1898 sollen indessen wieder 3 000 neue Mitglieder eingetreten seien. Von einer gewissen Wichtigkeit waren die Verhandlungen des Kongresses über die Zweckmässigkeit eines Generalausstandes der Eisenbahner. In einem solchen allgemeinen Ausstande erblickt die Leitung der Gewerkschaften das einzige wirksame Mittel zur Durchsetzung ihrer Forderungen. Nach langen Vorberathungen beschloss der Kongress mit 52 gegen 13 Stimmen bei 28 Enthaltungen den Generalausstand mit der Einschränkung, dass der Vorstand ermächtigt ist, kommenden Falls die Initiative zur thatsächlichen Erklärung des Generalausstandes zu ergreifen. Danach ist die Verkündigung des Generalausstandes von dem Ermessen des Vorstandes der französischen Eisenbahnergewerkschaft abhängig. Ob er von der Mehrzahl der französischen Eisenbahnarbeiter unterstützt und wirksam werden wird, lässt sich noch nicht absehen. Ferner erörterte man einen Vorschlag auf Erwerbung von Eisenbahnaktien durch die Gewerkschaft, um in den Versammlungen der Aktionäre einen gewissen Einfluss zu Gunsten der Arbeiter auszuüben, doch wurde dieser Vorschlag schliesslich abgelehnt. Dagegen beauftragte der Kongress den Vorstand, von neuem Agitationsreisen auf allen Eisenbahnen zu veranstalten. Als Kuriosität mag erwähnt werden, dass ein Vorschlag der algerischen Sektion, die Juden aus der Gewerkschaft auszuschliessen, von dem Kongress durch Annahme folgender Resolution beseitigt wurde: „Sämmtliche Kollegen erachten, dass es unter den Arbeitern keine Rassenfrage geben kann, dass sie alle in gleicher Weise ausgebeutet werden von den Juden der Nordbahn, den Katholiken der Westbahn und den internationalen Protestanten der Ostbahn."

— Vielleicht am häufigsten trifft man **selbstfahrende Omnibusse in Frankreich** an, das man gelegentlich das Land des Automobilismus genannt hat. Auf der Landstrasse von Nantes nach Vetheuil und von Nantes nach Roche-Guyon cirkuliren gegenwärtig Automobilomnibusse, von denen der eine die Strecke in 45 Minuten, der andere in einer Stunde zurücklegt. Ersterer bewegt sich mit Dampfbetrieb von Dion und Bouton, bietet Platz für 18 Reisende, wiegt etwa 2 600 kg und hat eine Maschine von 30 Pferdekräften; ausserdem wird für diesen Betrieb ein Automobilomnibus mit Petroleummotor verwendet. Bei diesem Gefährt befindet sich der Motor unter dem Vordergestell des Wagens, derselbe hat vier Cylinder mit 16 Pferdekräften; der Omnibus wiegt bei voller Belastung mit 18 Reisenden 6 600 kg.

— Die in der vorigen Woche von der **italienischen Regierung** verfügte **Tarifermässigung für Getreide** um 50 % stützt sich auf Artikel 38 des Betriebsüberlassungsvertrages, der seit Bestehen der Konvention zum ersten Male zur Anwendung gelangt. Die drei grossen italienischen Eisenbahngesellschaften, welche anfangs hiergegen protestirten, haben sich nunmehr gefügt, sodass etwaige Einnahmeausfälle zu ihren Lasten gehen.

— Im Güterverkehr der Eisenbahnen **Grossbritanniens** nehmen die **Erzeugnisse der Seefischerei** eine ganz hervorragende Stellung ein, ja sie scheinen nächst den Steinkohlen die bedeutendsten Einnahmen zu bringen. Im Jahre 1897 beförderten die Eisenbahnen Grossbritanniens insgesammt 513 000 t Seefische und zwar die englischen Eisenbahnen von dem Gesammterträgniss der englischen Seefischerei von 397 000 t nicht weniger als 352 235 t Fische von der Küste nach dem Inlande, die schottischen Eisenbahnen 150 000 t von 250 100 t und die irländischen Eisenbahnen 10 894 t von 40 950 t. Auf gewissen Linien folgen die sogenannten Fischzüge einander in fast ebenso kurzen und regelmässigen Zwischenräumen als die Kohlenzüge, und selbst London, Liverpool, Manchester, Bristol und andere bevölkerte Städte erhalten täglich grössere Fischzufuhren mittelst Bahn und Schiff. So beförderte die Great Central Railway im verflossenen Jahre 91 000 t Fische, die North Eastern Railway 65 546 t, die Great Eastern Railway, hauptsächlich von Lowestoft und Yarmouth an der englischen Ostküste, 61 401 t, die Great Western Railway 44 386 t, die Great Northern Railway 10 198 t und die North Western Railway 9 665 t, während kleinere Mengen auf die Zweigbahnen entfallen. Von den schottischen Bahnen verfrachteten in 1897 die North British Railway Company 37 520 t, die Caledonian Railway 32 764 t, die Great Northern of Scottland Railway 15 299 t und die Highland Railway 13 554 t Fische. Beiläufig bemerkt, beschäftigt die englische Seefischerei etwa 111 000 Personen auf nahezu 27 000 Fahrzeugen, sie soll ein Kapital von 400—500 000 000 ℳ angelegt haben. Das Erträgniss der britischen Seefischerei wurde im Jahre 1897 auf 174 000 000 ℳ geschätzt.

— **Russische Eisenbahnprojekte.** Die neuesten Nummern der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" bringen Mittheilungen über den in Aussicht genommenen Bau folgender neuer Eisenbahnen.

1. Es hat sich eine Aktiengesellschaft gebildet, die den Bau einer Bahn von der Station Ssumy der Charkow-Nikolajewbahn bis zur Stadt Belgorod an der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn zum Zwecke hat. Die Bahn soll 145 Werst lang werden. In dem grossen Dreieck Kursk-Charkow-Woroshba liegen nämlich eine Anzahl Zuckerfabriken, deren Besitzer die Aktiengesellschaft gebildet haben, um einem fühlbaren Mangel abzuhelfen. Allein an Getreide wird die neue Bahn, so meinen die „Nowosti", gegen 5 000 000 Pud jährlich zu befördern haben, ausserdem aber kann sie auf eine Menge landwirthschaftlicher Produkte aller Art rechnen, wie Gemüse und Obst, ferner Hornvieh, Schafe, Eier, Geflügel usw. Auch Bauholz wird wahrscheinlich in Mengen von der Bahn transportirt werden. In nächster Nähe der projektirten Eisenbahnlinie liegen 8 grosse Zuckerfabriken (in den Dörfern: Weliki Bobrik, Grjäsnoje, Mesenowka, Sslawgorod, Grebennikow, Ugrojedy, Krassnaja Jaruga und Rakitnoje), die im Jahre 1 800 000 Pud Sandzucker und gegen 600 000 Pud Zuckersyrup produziren. Ausser der Hauptlinie von Belgorod nach Ssumy wollen die Unternehmer mehrere Zweigbahnen (Zufuhrbahnen) nach Bobrik, Krassnaja Jaruga, Ugrojedy, Grjäsnoje, Rakitnoje und Grebennikowka erbauen, die zusammen etwa 40 Werst lang sein werden. Die Kosten aller Linien sind auf 8 000 000 Rbl. veranschlagt. Die Regierungskommission, deren Aufgabe es ist, alle derartige Projekte vor der Genehmigung zu prüfen, fand, dass die projektirte Linie Belgorod-Ssumy sehr wünschenswerth sei, kam aber nach sorgfältiger Prüfung des Voranschlages zur Ueberzeugung, dass die Baukosten zu hoch veranschlagt seien. Bevor daher eine endgültige Entscheidung erfolgt, müssen nochmals genaue technische Untersuchungen vorgenommen werden, damit die Bahn möglichst billig gebaut werden kann.

Nach Lage der Verhältnisse in dem zu erschliessenden Produktionsgebiete kann es aber kaum einem ernstlichen Zweifel unterzogen werden, dass der Bau der Gesellschaft gestattet werden wird.

2. Ferner ist von der vorbezeichneten Regierungskommission der Antrag eines Konsortiums von Kapitalisten geprüft worden, eine Bahn vom Grenzpunkt Belshez über die Stadt Tomaschew bis Samostje und von dort einerseits nach Ljublin und andererseits nach Cholm zu bauen. Die Länge der projektirten Linien wird gegen 180 Werst betragen. Wie in der Kommission klargestellt wurde, wird die neue Eisenbahn vor allen Dingen von grosser lokaler Bedeutung sein. Der „Handels- und Industriezeitung" zufolge wird die Linie durch eine dicht bevölkerte Gegend gehen, in welcher, nach den Angaben der letzten Volkszählung, 85 bis 100 Personen auf die Quadratwerst kommen. Ausser der gut entwickelten Landwirthschaft, welche gegen 3 000 000 Pud Getreide für den Export liefern kann, sind in dieser Gegend einige Zweige der Fabrikindustrie ebenfalls entwickelt. Nach den vorläufigen Berechnungen kann der lokale Waarenverkehr insgesammt 15 000 000 Pud erreichen. Aber ausserdem ist auch noch ein bedeutender Transitverkehr zu erwarten. Durch die neue Linie soll die Entfernung bis Danzig über Ljublin und bis Königsberg über Cholm verkürzt werden; für einige Punkte wird diese Verkürzung über 250 Werst betragen. Falls daher die österreichische Eisenbahn sich mit der neuen Bahn in Belshez vereinigt, wird eine grosse Menge Transitwaaren auf die neue Bahn entfallen. Vorläufig lässt sich die Summe dieser Waaren noch nicht genau angeben, doch wird sie in keinem Fall weniger als 10 000 000 Pud betragen. Dementsprechend wird die Gesammteinnahme der neuen Linie auf 680 000 Rbl. veranschlagt, die Ausgaben werden sich voraussichtlich auf 425 000 Rbl. belaufen, so dass auf einen Reingewinn von 255 000 Rbl. gerechnet wird. Die Baukosten der projektirten Linie sind auf 10 000 000 Rbl. veranschlagt worden, was 60 000 Rbl. für die Werst ergibt.

— **Die Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft.** In einer der letzten Sitzungen der mit der Prüfung neuer Eisenbahnprojekte betrauten Kommission wurde, der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge, das Projekt der Erweiterung des Unternehmens durch den Bau einiger neuer Linien durchgesehen. Uebrigens handelt es sich nicht um eine selbstständige Erweiterung des Unternehmens, sondern nur um eine definitive Regelung der bereits im vorigen Jahre genehmigten Erweiterung. Bekanntlich erhielt die Rybinsk Eisenbahn im Mai 1897 die Genehmigung zum Bau der Linie von Moskau bis Windau. Da aber die mittlere Theilstrecke der Hauptlinie — von der Stadt Tuckum bis Riga der Riga-Orel Eisenbahn — parallel der bereits bestehenden Eisenbahnlinie von Riga bis Tuckum projektirt worden ist, so wurde der Gesellschaft als Vergünstigung das Recht eingeräumt, zum Bau dieser Theilstrecke nicht sofort, sondern erst nachdem sich der Waarenverkehr zum Windauer Hafen lebhafter entwickelt haben würde, zu schreiten.

Gegenwärtig ist die Gesellschaft aber zu dem Beschluss gekommen, dass der bei Genehmigung besagter Linie ins Auge gefasste Zweck — die Erleichterung der Waarenzustellung von den centralen Eisenbahnen nach Windau — nur in dem Fall erreicht werden kann, wenn Moskau direkt mit Windau verbunden wird. Infolge dessen hat die Gesellschaft beschlossen darum nachzusuchen, sofort zum Bau der oben erwähnten Strecke der Moskau-Windauer Hauptlinie schreiten zu dürfen. Gleichzeitig mit der Genehmigung des Baues der Moskau-Windauer Linie erhielt die Gesellschaft die Erlaubniss, die Linie von der Station Dno bis zur Station Ssokolniki zu bauen. In Anbetracht dessen, dass gegenwärtig die Frage angeregt worden ist, eine Hauptbahn von Petersburg über Witebsk bis Kiew oder zu einem anderen Punkt des Südwestgebiets zu bauen, hat die Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahn gebeten, die bereits genehmigte Linie Dno-Ssokolniki einerseits bis Witebsk und andererseits bis Petersburg ausbauen zu dürfen. Die Verwirklichung dieses Projekts wird davon abhängen, ob der Bau der oben erwähnten Hauptbahn von Petersburg nach dem Süden von der Regierung genehmigt werden wird. Endlich ist von der Gesellschaft noch ein drittes Gesuch eingereicht worden, betreffend den Umbau der schmalspurigen Nowgorod Eisenbahn in eine breitspurige. Falls die Projekte der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahngesellschaft sich verwirklichen, wird dieselbe über ein recht bedeutendes Eisenbahnnetz verfügen, das einen grossen Bezirk im Nordwesten Russlands bedienen wird. Dementsprechend soll die Gesellschaft dann auch nach einem Projekte des Finanzministeriums in „Gesellschaft der Nordwesteisenbahnen“ umbenannt werden.

Ob die letztere Absicht eine glückliche Idee ist, mag dahingestellt bleiben, neu ist dieselbe jedenfalls nicht, vielmehr lehnt sie sich offenbar an französisches Muster an. Aber bei einem Lande von der Ausdehnung Russlands wird das Volk und ebenso das Ausland sich voraussichtlich leichter mit den Namen Moskau-Windau - Rybinsk-Petersburg-Witebsk-Kiew die geographische Lage der Bahn vergegenwärtigen können, als wenn es den Sammelnamen „Gesellschaft der Nordwesteisenbahnen“ hört. Die praktische Seite dieser Umtaufung ist daher nicht recht zu erkennen.

— Wie die „Berl. N. N.“ melden, ist jetzt die **Eisenbahn in Deutsch-Südwestafrika** von Swakopmund bis zum Kilometer 40 vollendet. Der neue, am Hallnoasberg belegene Bahnhof Roessing, benannt nach dem Kommandeur der Eisenbahnbrigade, soll am 17. d. Mts. dem Verkehr eröffnet werden. Die Station kommt hauptsächlich für die Verbindung nach Omaruru und den anderen Plätzen des Nordens in Betracht.

— Im englischen Unterhause kam am 6. d. Mts. das Rhodes'sche Projekt einer **südnördlichen Eisenbahnverbindung der englischen Kolonien in Afrika vom Kap bis zum Sudan** zur Sprache. Rhodes plant zunächst eine Eisenbahn von Südrhodesien bis Sansibar (?). Harcourt von der Opposition frug, ob die Regierung gewillt sei, für eine Eisenbahn von Südrhodesien nach Sansibar 2 000 000 £ zu garantiren. Diese Eisenbahn im Zusammenhang mit General Kitchener's Vormarsch nach Khartum scheine England thatsächlich das gesammte Afrika in die Hände liefern zu sollen. Darauf erwiderte der englische Kolonialminister Chamberlain zurückhaltend, die Anlage einer Eisenbahn von Südrhodesien nach Sansibar bedürfe eingehender Erwägung, er könne nicht sagen, was die Regierung beschliessen werde; aber, wenn Harcourt das Projekt lächerlich mache, so erinnere er ihn an die Pacificbahn, die Kanada zu einem grösseren Reiche gemacht habe. In wie weit die Regierung ein derartiges Projekt unterstützen solle, sei eine andere Frage; in dieser Hinsicht sei er keine Verpflichtungen eingegangen.

— Sämmtliche Direktoren der am **Tarifkrieg** betheiligten **amerikanischen Eisenbahnlinien** verabredeten ein Meeting in Milwaukee, um den Tarifkrieg durch persönliche Intervention zu beendigen.

Allgemeines.

— Ueber die **Entwickelung der Eisenbahnen der Erde in den Jahren 1892 bis 1896** enthält das soeben erschienene Maiheft des „Archivs für Eisenbahnwesen“ eine eingehende Darstellung, der wir folgende Zahlen entnehmen: Zu Ende 1896 hatten die Eisenbahnen der Erde einen Umfang von rund 715 000 (genau 714 998) km gegen 654 523 km im Jahre 1892. Das Eisenbahnnetz ist in den fünf Jahren ziemlich gleichmässig jährlich um 13 000—16 000 km gewachsen, prozentual betrug die Vermehrung von 1891 auf 1892 2,8 %, in den vier folgenden Jahren 2,6, 2,3, 1,8 und 2,1 %. Bis 1895 zeigt sich also ein fortschreitender Niedergang, wesentlich eine Folge des Rückganges des Eisenbahnbaues in den Vereinigten Staaten von Amerika. Dieser Rückgang dauerte 1895 auf 1896 noch fort, wird aber mehr als ausgeglichen durch die grossen Fortschritte des Eisenbahnbaues in Sibirien und in Kleinasien. Im Jahre 1893 sind die ersten kurzen Strecken der sibirischen Bahn, 108 km, fertiggestellt, Ende 1896 waren 3 038 km dieser Bahn vollendet. Das kleinasiatische Eisenbahnnetz ist in dem Jahrfünft 1891/95 auf 2 509 km gewachsen. Der Niedergang des Eisenbahnbaues in den Vereinigten Staaten ist eine natürliche Folge der übertriebenen Entwickelung der Vorjahre. Im Jahrfünft 1885/89 wurden dort 52 179, im Jahrfünft 1892/96 nur noch 12 860 km gebaut. Diese Einschränkung hat wesentlich zu einer Besserung der wirthschaftlichen Lage der dortigen Eisenbahnen beigetragen. Amerika ist jedoch immer noch der an Eisenbahnen reichste Erdtheil mit 374 742 km, die Vereinigten Staaten allein besitzen mit 294 038 km mehr Eisenbahnen, als ganz Europa mit 257 203 km. In Asien sind 45 883 km, in Australien 22 372 km, in Afrika 14 798 km. Unter den europäischen Staaten nimmt das Deutsche Reich mit 47 348 km die erste Stelle ein, es folgen Frankreich mit 41 173 km, Russland einschliesslich Finland mit 38 642 km, Grossbritannien und Irland mit 34 221 km, Oesterreich-Ungarn mit 32 180 km.

Das Anlagekapital der Eisenbahnen der Erde wird auf 144 500 000 000 ℳ berechnet, die Anzahl ihrer Lokomotiven wird auf 131 219 Stück mit etwa 280 000 000 PS., die Gesammtzahl der unmittelbar beim Betriebe der Eisenbahnen beschäftigten Personen auf 5 000 000 geschätzt.

— Ziffermässig wie in seinen wirthschaftlichen Rückwirkungen wird der **Fremdenverkehr** im allgemeinen überschätzt. Zwar ist er in den letzten Jahren allerwärts stark gestiegen, doch im Verhältniss zu der ansässigen Bevölkerung sehr geringfügig. Allerdings lässt sich der Fremdenverkehr nicht leicht feststellen. Zu den Fremden im engeren Sinne gehören nicht diejenigen, die nur auf wenige Stunden nach der betreffenden Grossstadt kommen oder dort tagtäglich ihren Lebensunterhalt finden, während sie in den Vororten wohnen. Zum Fremdenverkehr sind im allgemeinen nur solche Zuzügler zu rechnen, welche auf eine gewisse Zeit die betreffende Stadt besuchen und mindestens eine Nacht daselbst verbleiben. Insoweit diese Fremden unangemeldet bei Verwandten und Bekannten absteigen, sind sie statistisch nicht nachzuweisen. Alle Ermittelungen über den Fremdenverkehr beziehen sich lediglich auf solche Fremden, welche in Gasthöfen eingetroffen und polizeilich angemeldet worden sind. An solchen Fremden hatten im Jahre 1896 aufzuweisen: Paris 908 000, Berlin 606 000 und Wien 358 000. In London und Newyork wird keine Fremdenstatistik aufgestellt. Paris wäre demnach die weitaus besuchteste Fremdenstadt und sie wird es besonders im Jahre 1900 wieder zur Zeit der Weltausstellung werden. Hatte sie doch im Weltausstellungsjahre 1889 über 1 250 000 Gasthofsfremde aufzuweisen. Aber selbst diese Zahl ist nicht erheblich im Verhältniss zur Gesammtbevölkerung, wenn man erwägt, dass die meisten Fremden nur Wochen, wenn nicht Tage, in Paris verweilen. Eine Statistik über den Fremdenverkehr der Grossstädte, die in Nr. 2862 der Leipziger „Illustr. Ztg.“ zu finden ist, ergibt, dass der Fremdenverkehr sich in den letzten Jahren fortwährend gesteigert hat, und zwar in der Zeit von 1884—1896 in Wien von 183 000 auf 358 000, in Berlin von 268 000 auf 606 000 und in Paris von 682 000 auf 908 000. Verhältnissmässig am stärksten war die Zunahme des Fremdenverkehrs in Berlin. Ein starkes Viertel dieses Verkehrs entfällt auf ausländische Fremde. Von Interesse ist die Thatsache, dass die Einführung des ungarischen Zonentarifs von 1890 auf die Entwickelung des Pester Fremdenverkehrs nur einen ganz unmerklichen Einfluss und auch diesen nur vorübergehend genommen hat.

— Die **Kaiserinwittwe von China** beabsichtigt im Laufe des Sommers in einem für sie gebauten Salonwagen eine Reise von Peking nach Lutai zu machen. Der **Salonwagen** ist in Tongschan (bei Tientsin) hergestellt worden, und zwar nach Zeichnungen des europäischen Chefs der nördlichen Eisenbahnen, Herrn Kinder. Der 12rädrige Wagen ist sehr stark gebaut und hat alle neuesten Verbesserungen nach dem „Pulman“-Stil. Die Polsterarbeit ist prächtig; die Patentdrehstühle, Sessel und Divans sind mit wunderschönem persischen Plüsch ausgeschlagen; türkische Teppiche bedecken den Fussboden; die Badezimmer lassen nichts zu wünschen übrig; der Wagen wird durch Dampf geheizt, die Beleuchtung ist eine elektrische. Ausser diesem Salonwagen sind zwei prächtige sogen. „Mandarin“-wagen fertiggestellt worden, für die Begleiter der Kaiserinwittwe bestimmt; einer der Wagen fährt vor dem „Palast“-wagen, und der andere hinter demselben. Wer würde jetzt noch sagen wollen, dass China sich nicht bewegt?

(„Östas. Lloyd.“)

— Der **Einfluss der sibirischen Eisenbahn auf die Arbeitsverhältnisse in der Eisenindustrie des Ural** wird in einer län-

geren Korrespondenz der „Ufaschen Gouvernementszeitung“ beschrieben. Wo in den vorhergehenden Jahren 1 000 Arbeiter in den Fabriken beschäftigt wurden, da haben jetzt 8 000 Arbeiter Beschäftigung. In einer Eisengiesserei wurden jährlich 20 000 Pud (1 Pud = 16,375 kg) Eisen gegossen, im vorigen Jahre schon 70 000 Pud. In einer Sensenfabrik, in welcher 18 000 Sensen jährlich angefertigt werden, ist die Produktion jetzt auf 200 000 Stück gestiegen.

— Die **Obrabrücke beim Bahnhof Bentschen** (Provinz Posen) ist, wie die „Züll. Nachr.“ mittheilen, um 6 m **verschoben** worden. Die Brücke ist 70 m lang und 3 000 Ctr. schwer. Uebernommen war die Ausführung der Brückenverschiebung durch die Dortmunder Brückenbaufirma C. H. Jacho. Als der Personenzug nach Wollstein die Brücke in ihrer alten Lage zum letzten Male passirt hatte, begannen unter Leitung des Ingenieurs Jöster 40 Mann die Arbeit. Schon nach wenigen Minuten sah man, dass die mächtige Brücke in Bewegung gerieth, und nach 47 Minuten war die eigentliche Verschiebung beendet. Der Ausführung der Translokation waren natürlich umfassende Vorarbeiten vorangegangen.

Technische Neuerungen.

— Die rhätische Bahn hat — wie die „Schweizer Bahnen“ mittheilen — in jüngster Zeit eine neue **Verbesserung an den selbstwirkenden Bremsen** ihres Fahrparks eingeführt, welche die zum Anhalten eines Zuges erforderliche Zeit erheblich kürzt und dadurch die Betriebssicherheit entsprechend erhöht. Die mit der vervollkommneten Bremse ausgeführten Versuche haben ergeben, dass ein Zug von 100 t Gewicht, der mit einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde auf einem Gefälle von 45 ‰ bergab fährt, nach Beginn der Bremsung auf 48 m angehalten werden kann. Auf einem Gefälle von 15 ‰ hat der Bremsweg bei 41 km Geschwindigkeit 63 m betragen. Die Kürzung des Bremswegs bezw. die Erhöhung der Betriebssicherheit, welche der neuen Bremseinrichtung zu verdanken ist, erreicht auf 45 ‰ Gefälle 17 %, auf 15 ‰ Gefälle 27 %. Die Bahnverwaltung ist mit der Hardy-Bremsgesellschaft in Wien in Unterhandlung betr. Einführung der erwähnten Verbesserungen an allen ihren Wagen.

— **Verschweissen der Schienenenden in Strassenbahngleisen**. In der Aprilsitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure in Berlin erörterte Regierungsbaumeister Fraenkel das „Falk'sche Verfahren“, nach welchem die aneinanderstossenden Schienenenden in den Strassenbahngleisen durch Umgiessen mit Gusseisen verschweisst werden, so dass thatsächlich ein ununterbrochenes Gestänge ohne Stosslücken entsteht. Dieses Verfahren wird seit einigen Monaten auf der Grossen Berliner Strassenbahn in der Gneisenaustrasse, der Potsdamerstrasse usw. versuchsweise angewandt und ist hier bereits auf 3 km ausgedehnt. Wie die vorgezeigten Proben erkennen liessen, tritt eine so innige Verbindung zwischen den Schienen und dem umgossenen Gusseisen ein, namentlich in den unteren zwei Dritteln des Schienenquerschnitts, dass das Schienengestänge praktisch einer einzigen, in der ganzen Länge durchlaufenden Schiene vergleichbar ist. Dieselbe kann demnach etwaige Längenänderungen infolge der Wärmeeinwirkung nicht mehr durch Verengerung oder Erweiterung der Spielräume am Stoss ausgleichen. Nach den mehrjährigen Erfahrungen bedarf es übrigens eines solchen Ausgleichs, also der Spielräume am Stoss, bei den Strassenbahngleisen nicht, weil die Wärmeänderung infolge der Einbettung der Schiene in die Pflasterung in mässigen Grenzen bleibt. Vor dem Umgiessen der Stösse werden die Schienenenden in eine genau zu einander passende Lage gebracht; bei alten Gestängen wird der Spalt zwischen denselben durch eine passende Blecheinlage geschlossen, bei neuen werden die Schienenenden scharf an einander gestossen. Die äussere Begrenzung für den „Gusseisenklumpen“ bildet eine zweitheilige eiserne Form. Das flüssige Gusseisen wird einem auf einen Strassenwagen gestellten Kupolofen entnommen, in welchem das Gusseisen ganz in derselben Weise niedergeschmolzen wird, wie in einer Eisengiesserei. Der Wagen trägt auch einen Dampfkessel und das nöthige Gebläse; letzteres wird von einer de Laval'schen Dampfturbine angetrieben. Man erspart bei dieser neuen Stossverbindung die störenden Unterhaltungsarbeiten und erhofft eine sehr viel längere Dauer der Gleise. Den Fahrgästen bietet sie die Annehmlichkeit einer stosslosen Fahrt und eine Verminderung des Geräusches.

Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Regierungsrath Dr. jur. Eger. XIV. Band. 3. Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1898.

Die Abweichungen des mit 1900 kommenden Rechts von dem geltenden können nicht schärfer hervorgehoben werden, als durch die Rechtsprechung zu dem der Aenderung unterliegenden Bestimmungen. Ein Beispiel dafür bringt Seite 232 des soeben ausgegebenen Aprilheftes. Der Beschluss des Oberlandesgerichts Köln vom 10. März 1897 begründet ausführlich und zutreffend die Pfändbarkeit der Rentenbezüge des Haftpflichtgesetzes im Gegensatze zu den Rentenforderungen des § 749 der Civilprozessordnung, deren Unpfändbarkeit durch den Alimenten- bezw. Unterstützungscharakter bedingt ist. Trotzdem wird allerdings nach 1900 die Unpfändbarkeit auch auf die Bezüge auf Grund des Haftpflichtgesetzes ausgedehnt. § 7 Abs. 2 desselben in der Form des Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Vergl. zu dieser Frage Coermann, Haftpflichtgesetz S. 100 ff.

Von den übrigen mitgetheilten 41 Entscheidungen verdienen die nachstehenden eine weitere Beachtung:

1. Die Internationale Schlafwagengesellschaft haftet nach französischem Recht nicht für gestohlenes Handgepäck, das bei ihr nicht angemeldet und dadurch gar nicht unter ihre Obhut gebracht ist. Art. 1782, 1784, 1952 c. N. Entsch. des Kassationshofs in Paris vom 3. Februar 1896 (abgedruckt Seite 207).

2. Ein im Zolldienste auf der Bahn überfahrener Zollbeamter ist durch die Dienstausübung noch nicht zum Bahnbeamten geworden, es stehen ihm bezw. seinen Hinterbliebenen mithin die vollen Bezüge des Haftpflichtgesetzes zu. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar vom 14. Mai 1897 (abgedruckt Seite 246).

3. Putzfrauen beim Bahn- und Postdienst unterliegen insofern dem Unfallversicherungszwang, als sich ihre Putzthätigkeit auf die Räume bezieht, die zur Ausübung des betreffenden Betriebs dienen. Als versicherungspflichtig bezeichnet das Gesetz den „gesammten Betrieb“, eine Bestimmung, die durch den in den Motiven erwähnten Ausschluss des gefahrlosen Büreaudienstes nicht geändert werden konnte. Entsch. des Reichsversicherungsamts vom 10. Juli 1897 (abgedruckt Seite 272).

Der zweite Theil des Heftes bringt den Schluss der drei Abhandlungen: „Das Verfahren bei Enteignungen für Eisenbahnzwecke in Sachsen (Oberregierungsrath Dr. W. Schelcher), „Das Speditionsgeschäft im neuen Handelsgesetzbuch“ (Privatdozent Dr. Burchard) und „Die Rechtsgültigkeit der Strafbestimmungen der Betriebsordnung“ (Referendar Dr. Betz). Bezüglich der beiden ersten Arbeiten genügt die Verweisung auf die früheren Besprechungen derselben, die Betz'sche Studie muss um deswillen besonders erwähnt werden, weil der zweite Theil zu dem nach dem ersten nicht zu erwartenden Schlusse kommt, die Strafen der Betriebsordnung entbehrten der rechtlichen Grundlage. Ohne näheres Eingehen auf die alte Streitfrage kann der Hinweis nicht unterlassen werden, dass eine langjährige Praxis die entgegengesetzte Ansicht als nunmehr allgemein angenommen, durchgerungen hat. Seite 289–292 füllt einige Erörterungen des Herausgebers über die Form freiwilliger Veräusserungen von Bahneinheiten, Bahntheilstrecken und Bahngrundstücken, die durch die vorzugsweise Behandlung und Abgrenzung der Bahneinheit ausserhalb Preussens, wo dieser Rechtsbegriff unbekannt ist, allerdings nur geringe Bedeutung hat, immerhin aber für Preussen durch die scharfe Entwickelung des Bahneinheitsbegriffs Beachtung verdient.

Die Litteraturübersicht enthält Besprechungen und eine Sammlung von Neuerscheinungen, die das Eisenbahn- und das mit diesem zusammenhängende Recht betreffen; daran schliesst sich ein Ueberblick über die neueste Eisenbahngesetzgebung Europas.

Mülhausen i. E. Amtsrichter Coermann.

Hermann Esser †

Baudirektor der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Am 2. April ist unerwartet der Baudirektor der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen Hermann Esser aus dem Leben geschieden, ein Mann, dessen Verlust von seinen Mitarbeitern und Untergebenen schmerzlich empfunden wird.

Esser wurde am 19. Januar 1840 in Köln a/Rh. als der Sohn des Justizraths Esser I geboren.

Nach Absolvirung des Gymnasiums seiner Vaterstadt besuchte er im Herbst des Jahres 1857 die technische Hochschule in Hannover, um sich dem Studium des Maschinenbaues zu widmen.

Der bedeutende Ruf, den das Polytechnikum in Karlsruhe zu dieser Zeit unter Redtenbacher's Leitung hatte, veranlasste Esser seine Studien in den folgenden Jahren an dieser Anstalt fortzusetzen, um sich nach Beendigung derselben zur weiteren Ausbildung nach England zu begeben, wo die Maschinenindustrie damals einen bedeutenden Aufschwung genommen hatte.

Infolge seiner besonderen Befähigung gelang es Esser in den ersten Maschinenfabriken rasch in leitende Stellungen einzurücken und konnte sich der Verstorbene hierdurch auf dem Gebiete des allgemeinen sowie des Werkzeugmaschinenbaues grosse Erfahrungen sammeln.

Nachdem sich Esser während seines Aufenthaltes in England auch noch mit den wichtigeren technischen Einrichtungen der bedeutendsten Bahnen vertraut gemacht hatte, wozu ihm seine berufliche Thätigkeit als erster Konstrukteur in der berühmten Maschinenfabrik von John Hetherington & Sons in Manchester vielfach Gelegenheit gab, trat er im Jahre 1867 in den badischen Staatsdienst ein.

Als Maschineningenieur für die Eisenbahnämter Mannheim, Heidelberg und Würzburg mit dem Sitz in Heidelberg war ihm die Leitung der Werkstätten und des technischen Fahrdienstes sowie die Kontrole des technischen Fahrpersonals übertragen.

Infolge Aenderung der Organisation des technischen Dienstes erfolgte seine Ernennung zum grossherzoglichen Bezirksmaschineningenieur und im Jahre 1874 die Verleihung des Titels Obermaschinenmeister, mit dem die Leitung der Eisenbahnhauptwerkstätte in Karlsruhe verbunden war. Hier war ihm Gelegenheit geboten, seine reichen Erfahrungen auf dem Gebiete des Werkzeugmaschinenbaues zu verwerthen, da Esser die Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätte zu einer Zeit antrat, als dieselbe noch in der Entwickelung begriffen war. Der Ausbau derselben erfolgte in den darauffolgenden Jahren unter seiner Leitung nach vorhandenen Plänen. Dank seiner eifrigen Thätigkeit entstand im Laufe der Jahre die mustergültige Werkstätte, die auch ausserhalb des engeren Vaterlandes durch die Zweckmässigkeit der Gesammtanlage sowie der Einrichtung der Arbeitsräume und nicht weniger auch durch die pünktliche Ordnung, die überall herrscht, bei den Fachgenossen Anerkennung gefunden hat.

Nach 10 Jahren erfolgreichen Wirkens wurde der Verstorbene zum Baurath ernannt. Im Jahre 1891 verliess er dann, zum Kollegialmitglied und Vorstand der maschinentechnischen Abtheilung der Generaldirektion berufen, die Stätte 17jährigen freudigen Schaffens. Ein Zeugniss dafür, dass Esser neben seiner beruflichen Thätigkeit als Vorstand der Eisenbahnhauptwerkstätte auf die Fürsorge seiner Untergebenen und Arbeiter bedacht war, war die von der Arbeiterschaft veranstaltete Abschiedskundgebung, bei der sie ihre Verehrung für den Scheidenden zum Ausdruck brachte.

Die Pünktlichkeit, Ruhe, Ordnung und Schaffensfreudigkeit, die sich bei der Leitung der Eisenbahnhauptwerkstätte schon gezeigt hatte, übertrug Esser auch auf das Gebiet seiner neuen Wirksamkeit.

Er verstand es meisterhaft, den vielseitigen Dienst in übersichtlicher, klarer Weise zu leiten und den immer mehr gesteigerten Anforderungen gerecht zu werden. Waren ihm doch Aufgaben, deren Lösung ihm in hervorragendster Weise gelungen ist, in ausserordentlicher Vielseitigkeit gestellt worden.

Mit grossem Fleiss arbeitete er selbst an dem Werke einer einheitlichen Regelung des technischen Betriebsdienstes, an der Vervollkommnung der Betriebsmittel und an der Verbesserung der hierzu nöthigen Einrichtungen. Auch in seiner neuen Stelle war Esser darauf bedacht, die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnhauptwerkstätte zu steigern, um dieselbe zu befähigen, den stetig wachsenden Anforderungen des Betriebes in vollem Maasse gerecht werden zu können.

Nicht minder schenkte Esser seine Aufmerksamkeit der richtigen Gestaltung und Verbesserung der kleineren Betriebswerkstätten, deren zweckmässigen Umbau und Erweiterung. Besondere Sorgfalt widmete der Verstorbene der Beschaffung eines für die badischen Bahnverhältnisse geeigneten Lokomotiv- und Wagenparkes.

Die seit 1892 eingeführten Schnellzuglokomotiven der Hauptstrecke, die für den Schwarzwalddienst bestimmten Personenzug- und Güterzuglokomotiven sowie die neuen Personenwagen sind ein rühmendes Zeugniss dafür, dass Esser die kommenden Anforderungen rechtzeitig voraussah und ihnen zu entsprechen wusste.

Auch die Einzelheiten wurden bei diesen grossen Aufgaben nicht vergessen. Durch gute Ausbildung der Drehgestelle der Lokomotiven, der Feuerbüchse, der Schieber und besonders auch durch Einführung des Verbundsystems wurde die Curvenbeweglichkeit sowie der ruhige Gang der Lokomotiven gesichert und gleichzeitig ihre Leistungsfähigkeit auch in wirthschaftlicher Hinsicht wesentlich gesteigert.

Die Unterhaltung und Neubeschaffung der Dampfboote auf dem Bodensee, die Ausrüstung der Stationen mit Brückenwaagen, die Erbauung von Getreidelagerhäusern und Werfthallen bildete gleichfalls einen Theil des umfangreichen Arbeitsgebietes Esser's.

Auf dem Gebiete der Telegraphie und des Fernsprechwesens wurden unter seiner Leitung manche Neuerungen eingeführt. Die Starkstromtechnik bot dem regen Geiste des Verstorbenen reiche Gelegenheit, dieses Gebiet im Interesse des Eisenbahnbetriebes sich dienstbar zu machen.

Auf den grösseren Bahnhöfen wurden für elektrische Beleuchtung besondere Centralen gebaut und theilweise auch für Kraftübertragung mit Erfolg nutzbar gemacht. Auch der mit der elektrischen Zugbeleuchtung gemachte Versuch ist der Anregung Esser's zu verdanken.

Alle Neuerungen auf dem gesammten Gebiet der Technik verfolgte der Verstorbene mit regem Interesse, durch Versuche suchte er deren Einführung im praktischen Betriebe zu ermöglichen. Auch nachdem Esser als Baudirektor im Jahre 1896 die Leitung der ganzen technischen Abtheilung der Generaldirektion übernommen hatte, schenkte er trotz der Vielseitigkeit der neuen Aufgabe, allen Fragen gebührende Beachtung. Leider war es ihm nicht vergönnt, in dieser Stellung längere Zeit zu wirken; ein Herzleiden, das in den beiden letzten Jahren sich zeigte, lähmte die Kraft des sonst so rüstigen Mannes. Er musste deshalb darauf verzichten, an den Berathungen des technischen Ausschusses des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Mitglieder den gediegenen Charakter des Verstorbenen sowie seine Fachkenntniss hochschätzten, sich zu betheiligen. Auch den Sitzungen des Karlsruher Bezirksvereins deutscher Ingenieure, denen er in früheren Jahren gern beiwohnte, blieb Esser in letzter Zeit fern.

Trotz seines Leidens war der Verstorbene in Ausübung seiner Pflichten unermüdlich thätig, wodurch es ihm auch gelang, die grosse auf ihm ruhende Arbeitslast zu bewältigen. Dabei fand er noch Zeit, die neueren Erscheinungen der Kunst und Litteratur zu verfolgen, ein Gebiet, dem die künstlerisch veranlagte Natur Esser's stets ein reges Interesse entgegenbrachte.

Nun hat das unerforschliche Geschick uns den Mann, der so viele Erfolge zu verzeichnen hatte, mitten in der Arbeit entrissen.

Die Ruhe, die er bei allen seinen Handlungen bewahrte, die Gewissenhaftigkeit und grossen Charaktereigenschaften erwarben dem Verstorbenen bei allen, die Gelegenheit hatten, ihn näher kennen zu lernen, warme Anerkennung. Er war seinen Mitarbeitern gegenüber ein treuer Freund und zuverlässiger Berather, der stets bereit war, seine reichen Erfahrungen zur Verfügung zu stellen. Seinen Untergebenen gegenüber verlangte er Pünktlichkeit und strenge Ordnung, dabei fanden sie aber bei ihm zu jeder Zeit Rath und Hilfe; sein freundliches Entgegenkommen sowie die Gerechtigkeit, die seine Handlungen kennzeichneten, verschafften ihm die Verehrung aller.

Der so früh Dahingeschiedene wird in der Erinnerung fortleben als ein Mann von schlichter Vornehmheit, der sich nicht nur durch sein reiches Wissen in seinem Fach grosse Anerkennung zu verschaffen wusste, sondern sich auch durch seine Charaktereigenschaften die volle Achtung seiner Kollegen und Untergebenen erwarb, als ein zärtlicher Gatte sowie als Mann von edler Gesinnung, der stets bestrebt war, die im Erwerbsleben auftretenden Interessengegensätze nach bestem Können zu mildern.

Er hat sich ein Denkmal gesetzt in den Herzen aller, die ihn kannten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 15. Mai d. J. wird die jetzige Station Obercassel b/Düsseldorf geschlossen und anstatt deren unter derselben Bezeichnung eine neue, um rund 1 km näher nach Neuss gelegene, Station dem Verkehr übergeben. Die neue Station Obercassel b/Düsseldorf ist, wie die bisherige, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, Leichen, Gütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet.

In den Güter- und Vieh- etc. Verkehren werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung für die neue Station Obercassel b/Düsseldorf, soweit Kilometertarife bestehen, die Entfernungen der bisherigen Station abzüglich 1 km, im übrigen aber die Frachtsätze der jetzigen Station zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 9. Mai 1898. (1172)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1897.

Aktiva.

		ℳ.	ℳ.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	112 401 774,21
II	„ „ Maximiliansbahn	—	32 204 077,60
III	„ „ Nordbahnen	—	54 592 026,64
	Untere Glanthalbahn im Bau		
IV	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	118 331,03	
	Wechselkonto	9 592,51	
	Guthaben bei Banquiers	4 131 217,24	
	„ für Frachten	1 191 251,46	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	942 477,40	
	„ für Bauvorschüsse etc.	102 154,31	6 495 023,95
V	Materialvorräthe	—	1 430 987,16
VI	Diverse Ausstände	—	104 856,13
VII	Passivreste des Betriebes	—	15 192 067,29
VIII	Kosten der Konvertirung	—	19 073,36
			222 439 886,34

Passiva.

		ℳ.	ℳ.	ℳ.
I	Ludwigsbahn-Aktienkapital	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	75 928 300,—	
	Amortisation bis inkl. 1896	13 471 577,04	14 100 977,04	110 016 134,18
	„ pro 1897	629 400,—		
II	Maximiliansbahn-Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	18 391 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1896	2 331 114,48	2 525 614,48	32 531 400,19
	„ pro 1897	194 500,—		
III	Nordbahnen-Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	33 038 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1896	4 028 714,32	4 358 214,32	56 065 485,75
	„ pro 1897	329 500,—		
	Demnach Amortisation pro 1897:			
	Ludwigsbahn . . ℳ. 629 400,—			
	Maximiliansbahn . „ 194 500,—			
	Nordbahnen . . . „ 329 500,—			
	Summa ℳ. 1 153 400,—			
	Total	20 984 805,84		
IV	Versicherungsfonds	—	—	597 452,11
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	3 112 451,68	
	Amortisationsrückstände	—	94 300,—	
	rückständige Zinskupons	—	68 511,30	
	„ Dividenden	—	26 627,22	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	8 571,45	3 310 461,65
VI	Baarkautionen	—	—	100 790,—
VII	Krankenkassen	—	—	26 160,05
VIII	Reservefonds	—	—	826 247,98
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung	—	—	145 003,58
X	Staatszinszuschüsse	—	—	15 192 067,29
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1897	—	—	3 628 683,56
				222 439 886,34

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1897.

Soll.

	ℳ.	ℳ.
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	8 678 418,85	
Sachliche Ausgaben	9 337 774,10	18 016 193,03
An Verzinsung des Prioritätskapitales	—	4 507 366,50
„ Amortisation „ „	—	1 153 400,—
„ Verzinsung des Aktienkapitales	—	2 068 718,44
„ Kosten der Konvertirung — erhöhte II. Rate	—	419 778,73
„ Aktivrest des Betriebes pro 1897	—	3 628 683,56
		29 794 140,26

Haben.

	ℳ.	ℳ.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	6 214 385,98	
Gütertransporte	15 280 603,01	
Kohlentransporte	4 504 995,85	
Sonstige Einnahmen	3 794 155,42	29 794 140,26

3. Güterverkehr.

Zum **Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken)** vom 1. April 1895 tritt am 15. Mai 1898 der 7. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu eröffnete Station Köln Hafen.

Köln, den 10. Mai 1898. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Gütertarif, Theil III B. In dem vom 20. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1898 ab gültigen VI. Nachtrag zum Theil III B, deutsch-russischen Gütertarifs, treten vom 19. Juni/1. Juli d. J. ab folgende Aenderungen ein: Der Frachtsatz der Differentiale 14 für die Station Sinelnikowo der Jekaterinenbahn und Sinelnikowo der Kursk-Charkow-Sewastopoler Bahn in Tabelle XII (Seite 64) ermässigt sich je von 1,48 auf je 1,44 R. und der Frachtsatz der Differentiale 42 für die Station Rudnja-Potschaewskaja im Ausnahmetarif 21 (Seite 83) erhöht sich von 1,33 auf 1,83 R.

Bromberg, den 5. Mai 1898. (1175)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Beförderung von Langeisen. Für den Bereich der preussischen Staatsbahnen können für Langeisentransporte, so lange hierfür nicht passende Langholzwagen ausreichend vorhanden sind, S. S.-Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden. (1176)

St. Johann-Saarbrücken, 9. Mai 1898.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer und deutsch-Warschauer Güterverkehr, deutsch-Sosnowicer, deutsch-Alexandrowoer, deutsch-Mlawaer Grenzverkehr und Verkehr nach Thorn transito. Infolge der Eröffnung der Station Köln Hafen am 1. Mai d. J. wird die genannte Station in die oben genannten Tarife mit Frachtsätzen aufgenommen, die bei den betheiligten Verbandsstationen zu erfahren sind. Gleichzeitig werden wegen Schliessung von Köln Rheinstation die in obigen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für die genannte Station mit dem 31. Mai d. J. neuen Stils aufgehoben.

Bromberg, den 6. Mai 1898. (1177)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III Heft 3 vom 1. Dezember 1896. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1898 ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide etc. bei den Stationen Laubendorf und Wilhermsdorf um 6 ₰ für 100 km.

München, den 7. Mai 1898. (1178)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Neuer Tarif, Theil I Abtheilung B.) Der in der Vereinszeitung Nr. 18 vom 5. März l. J. verlautbarte Tarif, Theil I Abtheilung B für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr tritt mit 1. Juni 1898 noch nicht

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 10. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1897 wie folgt zu verwenden:

1. garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn . . ℳ 1 115 532,98
2. Erstattung auf geleistete Staatszuschüsse gemäss Ziffer IVc der Fusionsgrundlagen die Hälfte von ℳ 2 513 150,58 . . . . „ 1 256 575,29
3. Bezugsantheil des Staates nach Ziffer IX b der Fusionsgrundlagen ½ % des Aktienkapitales . . . . . „ 251 348,57
4. Vertheilung einer Superdividende von 2 % = ℳ 17,14 pro Aktie „ 1 005 226,72

Summa ℳ 3 628 683,56

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1897 zur Auszahlung:

für die pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie 7 % = ℳ 60,—
„ „ „ Maximiliansbahn „ „ 3 „ = „ 25,71
und „ „ pfälzischen Nordbahnen „ „ 2 „ = „ 17,14

gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1897.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen am Rhein, sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, den 10. Mai 1898. (1173)

Die Direktion: v. Lavale.

---

in Kraft. Es bleibt somit der gleichnamige Tarif, Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896 bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Wien, am 10. Mai 1898. (1179)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vorgebirgsbahn Köln-Bonn. Am 1. April ist der Theil II des Tarifes für die Beförderung von Personen- und Gepäck, enthaltend:

Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn, nebst Anhang:

Kilometeranzeiger und Preistafeln

in Kraft getreten.

Vom 1. Mai d. J. ab tritt Nachtrag I, enthaltend:

Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Milch in den Personenzügen

in Gültigkeit.

Beide Drucksachen sind zum Preise von 50 resp. 20 ₰ bei der Betriebsdirektion der Vorgebirgsbahn in Bonn käuflich zu erhalten. (1180)

Der Vorstand.
Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn.
P. Dubelman.

---

5. Lieferfristverlängerungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. Von Sonntag, den 1. Mai d. J. angefangen, in den folgenden Jahren ab 1. März, wird alljährlich in der Zeit bis 31. August der Güterzugsverkehr auf den im Betriebe der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn stehenden Strecken an Sonntagen und überdies am zweiten Ostertage und zweiten Pfingsttage eingeschränkt.

Aus diesem Grunde werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Mai 1898 Z. 20175/16 für das Jahr 1898 vom Tage der Veröffentlichung bis zum 31. August 1898 die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den gedachten Strecken an einem in den bezeichneten Zeitabschnitt fallenden Sonntage oder an einem der bezeichneten Festtage unterbrochen wird, um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Die Thatsache einer solchen Unterbrechung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden; doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung keine Anwendung.

Wien, am 11. Mai 1898. (1181)

---

6. Generalversammlungen.

Die 28. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Mittwoch, den 22. Juni d. J.,
12 Uhr Mittags

in das Dienstgebäude der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1897/98.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für zwei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 7. Mai 1898. (1182)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Anzeigen.

Für ein unter **Nr. 81402** in **Deutschland**

patentirtes Relais

werden **Lizenzen** an geeignete Bewerber vergeben. Interessenten mögen sich wenden betreffs Bedingungen und näherer Angaben an **C. Kesseler**, Patent- u. technisches Büreau, Dorotheenstr. 32, **Berlin N.W.**

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste

LICHT

für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.

Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.

Transportable Gaslampen von 5 Mark an,

TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.

Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.

LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 38. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Mai 1898.

Inhalt:

Krupp und die Eisenbahnen.

„Flickwerk."

„Ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus."

Ein halbvergessener Weltverkehrsweg.

Aus den Verhandlungen der II. Kammer der badischen Landstände.

Vereinsmittheilungen:
Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Eröffnung von Stationen. — Rundschreiben.

Nachrichten:
Deutschland: Leistungsfähigkeit des preuss. Eisenbahnnetzes. — Die Steuerfrage der preuss. Kleinbahnverwaltungen. — Erklärung der Schifferversammlung gegen d. Einführung von Ausnahmetarifen für Massengüter. — Verhandlungen d. bayer. Abgeordnetenkammer, betr. Erbauung neuer Lokalbahnen. — Anweisung zur geschäftl. Behandlung v. Industrieanschlussgleisen b. d. bayer. Staatsb. — Lokalbahn Penzberg - Kochel. — Verhandlungen d. württemb. Abgeordnetenkammer, betr. generelle Projekte f. Nebenbahnen; Bau der Nebenbahn Freudenstadt - Reichenbach; Verstaatlichung der Ermsthalbahn. — Bayer. Verkehrsbeamtenverein. — Personalnachrichten.

Oesterreich-Ungarn: Die Anwendung des Distanzsignals. — Verallgemeinerung d. Einführung d. III. Wagenklasse in d. Schnellzügen. — Sonntagsruhe u. Verlängerung d. Lieferfristen. — Getreidepreise u. Eisenbahntarife. — Dienstpragmatik für das Personal d. Kaiser Ferd.-Nordb. — Böhm. Nordbahn. — Graz-Köflacher E. — Leoben-Vordernberger E. — Bozen-Meraner E. — Brünner Lokaleisenbahn. — Vermehrung d. Fahrparks d. Südbahn u. Nordwestbahn. — Transporteinnahmen der ungar. Hauptbahnen im März. — Eisenbahnfach-Lehrkursus. — Interpellation, betr. die durch den Budapester elektr. Strassenbahnen verursachten Unfälle.

Vereins-Ausland: Orientalische E. — Eisenbahnfrage in Deutsch-Südwestafrika. — Störungen im Eisenbahnverkehr durch Heuschreckenschwärme in Südafrika. — Eröffnung der siames. Staatsb. Bangkok-Gengkoi.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung eines amtlichen Reisebüreaus.
3. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
4. Güterverkehr.
5. Personen- u. Gepäckverkehr.
6. Lieferfristen.

Anzeigen.

Krupp und die Eisenbahnen.

In der Geschichte des deutschen, ja des gesammten Eisenbahnwesens nimmt auch jener Mann eine Stelle ein, der für die deutsche Industrie das gewesen ist, was Bismarck für das ganze Reich, eine Persönlichkeit von weitblickender Thatkraft, aussergewöhnlicher Befähigung und beispiellosem Erfolg. Solche Charakterköpfe sozusagen von Ueberlebensgrösse hat in der Neuzeit kein anderes Volk aufzuweisen; sie sind weltbekannt geworden und noch in ferner Zukunft wird man von ihnen sprechen.

Schon Friedrich Krupp, der Gründer der Firma († 1826) hatte sich mit aller Kraft auf die Gussstahlfabrikation geworfen. Als er 1812, dem Geburtsjahre seines grossen Sohnes Alfred, ankündigte, dass er von jetzt ab „alle Sorten feinen Stahl, auch Guss-, Rund- und Triebstahl" zu liefern imstande sei, waren die Verhältnisse günstig, da durch die Napoleonische Kontinentalsperre seit 1806 jede Einfuhr englischer Stahlwaaren hatte eingestellt werden müssen. Der Kleinindustrie im westlichen Deutschland begann es an Rohstoffen zu fehlen, die sie vordem von England bezogen hatte, und man war in Deutschland bemüht, Ersatz dafür zu finden, anfangs indessen nicht mit Erfolg. Auch dem Gründer der Firma Krupp fehlten die Mittel, um sich grosse Hämmer und Walzwerke zu beschaffen. Erst nach Jahrzehnten langsamer Entwickelung gelang es dem Sohne, durch Konstruktion und Ausführung der mächtigen Hämmer, welche die Welt in Staunen setzten, seinen Stahlblöcken eine unerreichte Güte und Leistungsfähigkeit zu geben. Immerhin konnte Friedrich Krupp am 18. Januar 1819 eine Gussstahlfabrik grösseren Stils zu Essen in Betrieb setzen. Die Firma würde also im nächsten Jahre ihr achtzigjähriges Jubiläum feiern können. Drei Jahre später wurde ihm von dem „Verein zur Beförderung des Gewerbefleisses in den königlich preussischen Staaten" die Anerkennung zu theil, dass sein Gussstahl „an Brauchbarkeit und innerer Güte dem besten englischen Stahl gleichzuachten, ja in mehrfacher Hinsicht ihm vorzuziehen ist." Aus Mangel an

Kapitalien konnte indessen Friedrich Krupp das Werk nicht, wie er wünschte, erweitern und ohne das Ziel, das er sich vorgesteckt hatte, erreicht zu haben, endete er schon im Jahre 1826 sein an Mühen und Sorgen überreiches Leben.

14 Jahre war Alfred Krupp alt, als sein Vater starb. In den Zeitungen machte die Wittwe Therese Krupp geb. Wilhelmi im Oktober 1826 den Geschäftsfreunden ihres verstorbenen Gatten die Anzeige, „dass durch sein frühes Hinscheiden das Geheimniss der Bereitung des Gussstahls nicht verloren gegangen, sondern durch seine Vorsorge auf unseren ältesten Sohn, der unter seiner Leitung schon einige Zeit der Fabrik vorgestanden, übergegangen ist.“ In der That hatte Alfred Krupp in wenigen Monaten vor dem Tode seines Vaters von ihm alles das erlernt, was ihn nicht nur zu einem geschickten Hüttenmann geeignet machte, sondern auch was als Ergebniss der Versuche und Studien des Vaters ihm überliefert werden musste, damit er seiner hohen Aufgabe gewachsen werde, dessen Erfindungen weiter zu fördern und auszubeuten. Das Erbe war vorläufig gering, denn die Schulden überstiegen beinahe den Werth des hinterlassenen Vermögens. Die Güte des Kruppschen Gussstahls ward zwar überall anerkannt, aber Bestellungen liefen immer dürftiger ein, da die Krankheit des Chefs eine pünktliche Ausführung unmöglich gemacht hatte. Die Zahl der ständigen Arbeiter war auf vier Mann heruntergegangen. So musste Alfred Krupp unter den ungünstigsten Verhältnissen gewissermaassen von vorn wieder anfangen, denn Englands Gussstahlfabrikate traten als übermächtige Konkurrenten überall in den Weg. In dem Lebensbilde, das Hermann Frobenius kürzlich unter dem Titel „Alfred Krupp“ (Dresden und Leipzig, 1898, bei Reissner) hat erscheinen lassen, schildert er auch liebevoll die Anfänge dieses merkwürdigen Mannes, wie er mit zwei Arbeitern vom Tagesgrauen bis zur einbrechenden Nacht am Ambos und vor der Esse stand und wenn er den überangestrengten jungen Körper hinaufgeschleppt hatte in die kleine Giebelstube, dann noch die geistige Arbeit als Ingenieur und Kaufmann begann. Es war eine übermenschliche Aufgabe, die er zu lösen hatte, und er bewältigte sie mit einer pflichtbewussten nie erlahmenden Thatkraft ohne Gleichen, unterstützt von der tiefempfundenen Verehrung für den Vater und von glühender Begeisterung für die Weiterführung von dessen Lebenswerk, unterstützt endlich von seiner Mutter, einer klugen und thatkräftigen Frau. Langsam nur ging es vorwärts. „15 Jahre lang“, sagte er in einem Aufruf an seine Arbeiter am 24. Juli 1872, „habe ich gerade so viel erworben, um den Arbeitern ihren Lohn auszahlen zu können. Für meine eigene Arbeit und Sorgen hatte ich weiter nichts, als das Bewusstsein der Pflichterfüllung.“

Nach einem Jahrzehnt errang Alfred Krupp den ersten wichtigen Erfolg. Er hatte eine Löffelwalze in Gussstahl zum Gebrauch bei Herstellung von Löffeln in Gold und Silber angefertigt und erhielt darauf nicht nur in den deutschen Staaten, sondern auch in England, Frankreich und Oesterreich ein Patent. Die Walze ward ausserordentlich vortheilhaft von den Löffelfabrikanten gefunden und in England dem Erfinder eine so ansehnliche Geldsumme für das Patent gezahlt, dass er sich nicht nur von den lästigsten Schulden befreien, sondern auch den Betrieb seines Werkes wesentlich erweitern konnte. Die erste schreckliche Periode der oft unheimlichen Angst und der beinahe übermenschlichen Anstrengung war damit überwunden; mit gehobenem Muthe sah der Jüngling einer besseren Zukunft entgegen.

Als Krupp die neue Erfindung auch in Deutschland ausnützen wollte, bedurfte er grösserer Anlagekapitalien und wandte sich an das angesehene Bankhaus v. d. Heydt, Kersten & Co. in Elberfeld. Anfangs zeigte sich diese Firma nicht abgeneigt, mit ihm in Verbindung zu treten, war indessen bald bestrebt, weniger dem Erfinder zu Hilfe zu kommen, als vielmehr seine Erfindung im Interesse des Bankhauses auszunützen. Man weigerte sich nämlich, ihm Kapital zur Verfügung zu stellen und verlangte die Gründung eines Werkes in Elberfeld, das den Namen des Geldleihers tragen sollte, so dass also Krupp mit seiner Person ganz in den Hintergrund gedrängt und mindestens um seinen Ruhm gebracht worden wäre. Auf solche Bedingungen konnte Krupp natürlich nicht eingehen, die Verhandlungen zerschlugen sich, die Beziehungen zu dem Bankhause scheinen aber Missstimmungen bei dessen Chef hinterlassen zu haben, welche er in seiner späteren Stellung als Handels- bezw. Finanzminister noch nicht überwunden hatte. Wenigstens glaubte Krupp, solche annehmen zu müssen, mit Rücksicht auf die Behandlung, die ihm später seitens dieses Ministers zu zu theil wurde.

In den 40 er Jahren entwickelte sich die Essener Fabrik erfreulicher und die Arbeiterzahl stieg im Jahre 1845 auf 122 Köpfe. Auch Krupp übte den Grundsatz, der in der deutschen Industrie so vielfach zu Tage tritt und zu ihrem raschen Anwachsen so nachhaltig beigetragen hat, von den Einnahmen nichts zu kapitalisiren oder im persönlichen Interesse zu verwenden, sondern stets zu Verbesserungen und Erweiterungen der Fabrikanlagen zu benutzen. Auch für Krupp war seine Fabrik stets die beste Kapitalsanlage und selbst die eigene Arbeitskraft und seine werthvollsten Erfindungen hielt er für am besten belohnt und verzinst, wenn er sie lediglich in den Dienst der Fabrik stellte. Hierbei kam ihm eine zweite Geschäftsregel wesentlich zur Hilfe, alle Bedürfnisse der Fabrik möglichst selbst mit deren eigenen Mitteln zu befriedigen. Was an Werkzeugen erforderlich war, erzählt Frobenius, suchte er selbst herzustellen und sparte damit den sonst in die Taschen anderer Fabrikanten fliessenden Verdienst. Dieses System der Selbstfabrikation hat er stetig durchgeführt und in einem grossartigen Maassstabe entwickelt. In Zeiten der Krisis war er hierdurch fast ganz unabhängig von anderen Lieferanten und entging allen etwaigen Pressionen und seinen Kredit gefährdenden Maassnahmen.

Ende der 40 er Jahre führte Alfred Krupp in seinem Betriebe ein neues, von dem bisherigen ganz abweichendes Verfahren ein, indem er selbst in Puddelöfen nicht nur das Schmiedeeisen aus Roheisen erzeugte, sondern in denselben Oefen durch ein vorzeitiges Abbrechen des Entkohlungsprozesses auch den Rohstahl fertigte. Sein zweites Augenmerk war auf die Herstellung schwererer, umfangreicherer Gussstücke aus Tiegelstahl gerichtet. Die Erfindung des Homogenstahls war, wie Frobenius in seiner Biographie ausführt, aus dem Bedürfniss hervorgegangen, kleine Gegenstände von ausserordentlicher Haltbarkeit und Leistungsfähigkeit zu erzeugen, wozu der gewöhnliche Stahl nicht tauglich war. Bei der Fabrikation solcher verhältnissmässig kleiner Stücke war die Stahlindustrie in England stehen geblieben. Alfred Krupp erkannte aber mit scharfem Blick, dass der Homogenstahl auch für grössere Gegenstände von Bedeutung sein müsse, welche einer besonderen Beanspruchung auf Festigkeit und Härte zu entsprechen hätten. Und gerade die 30 er und 40 er Jahre eröffneten ihm eine Perspektive in weite Gebiete, in denen der Gussstahl zur vollsten Anerkennung seiner Vorzüge kommen musste, wenn es gelang, ihn in grossen Stücken zu erzeugen. Es waren ja die Jahrzehnte, da die Dampfmaschine ihren siegreichen Einzug hielt in alle europäischen und überseeischen Länder; seit 1835 liefen die ersten Lokomotiven auf europäischen Schienengleisen und von Jahr zu Jahr vermehrten sich die Eisenbahnen, deren Linien bald den ganzen Erdtheil mit einem eng gemaschten Netz überziehen sollten; schneller noch hatten sich die Dampfschiffe auf den Weltmeeren und den grossen Strömen eingebürgert.

Hier galt es überall einen Fortschritt zu erzielen durch leistungsfähigere und haltbarere Eisentheile, als sie bisher aus Schmiedeeisen hergestellt wurden. Hier war der Gussstahl am Platze und ihm diesen zu erobern, war Krupp unablässig bemüht. Hier war das Gebiet, auf welchem die englische Industrie überflügelt werden konnte, wo der deutschen alle Aussichten auf einen erfolgreichen Wettbewerb sich eröffneten.

Bewunderung erregte auf der ersten internationalen Industrie- und Kunstausstellung zu London von 1851 das Krupp'sche Hauptstück in Gestalt eines rohen Gussstahlblocks von etwa

2000 kg Gewicht. Daneben fand sich noch ausser Walzen, Trag- und Stossfedern eine Eisenbahnachse von zähestem Material und von da an richtete Krupp sein Hauptaugenmerk auf die Herstellung solcher Achsen. Die Einführung des Gussstahls für Eisenbahnwagenachsen hatte sofortiges Verständniss gefunden und ihm eine starke Lieferung für die Ostbahn eingetragen. Hatten sie doch schon seit zwei Jahren in der Borsig'schen Maschinenfabrik zu Berlin die schärfsten Erprobungen mit Erfolg überstanden; sie fanden bald allgemein Eingang und die Produktion stieg namentlich in den 60er Jahren so gewaltig, dass 1865 bereits über 11000 Stück geliefert wurden.

Aber auch die Verwendbarkeit für Schiffsachsen war ohne weiteres einleuchtend und bald liefen in Essen Bestellungen für die Rheindampfschiffe sowie für die des österreichischen Lloyds ein. Man erkannte in allen Betrieben, wo die Achsenbrüche an Fahrzeugen und Maschinen bisher häufig genug störend geworden waren, die grossen Vortheile, welche das Krupp'sche Material bot, und so reihten sich auch bald die Achsen an Förder- und Wasserhaltungsmaschinen in diese Fabrikate ein.

Krupp's aufmerksam spähendes Auge fand aber bald, wie Hermann Frobenius in seinem Lebensbilde weiter erzählt, noch einen anderen wichtigen Bestandtheil des neuen Beförderungsmittels, der Eisenbahn, der durchaus einer Verbesserung bedurfte, und seine unermüdliche Erfindungsgabe schuf in genialer Weise Abhilfe. Es waren die Radreifen, die Bandagen der Eisenbahnräder, welche bis dahin aus Schweisseisen oder Stahl durch Zusammenschweissen hergestellt, an der Schweissstelle nur zu leicht brüchig wurden und unzählige Unglücksfälle herbeiführten. Das Problem bestand also darin, einen geschlossenen Reifen ohne jede schwächere Stelle, ohne Naht oder Schweissung zu erzeugen. Und dies gelang Krupp auf eine einfache Weise, welche er zuerst durch Versuche mit einem Bleiring, nicht grösser als ein Fingerring, erprobte. Was mit dem Bleistück ausführbar war, musste auch mit seinem homogenen Tiegelstahlblock sich ermöglichen lassen. Einen Barren vom Gewicht des zu fertigenden Radreifens versah er mit zwei Durchbohrungen, schnitt den zwischen beiden befindlichen Metalltheil mit der Säge durch und gewann hierdurch eine Oeffnung, gross genug, um einen Keil einzustecken und den Barren auseinander zu treiben. Durch allmähliche Verstärkung des eingetriebenen Dornes ward die Oeffnung immer mehr erweitert und das allseitig ihn umgebende Metall zum Ring geformt, wobei jede stellenweise Schwächung durch sorgfältige Behandlung vermieden werden konnte. Am 21. März 1853 erhielt der Fabrikant auf diese in ihrer Einfachheit geniale Erfindung ein auf 8 Jahre lautendes Patent von der preussischen Regierung, dessen Ausbeutung ihm endlich die Mittel gewährte, sich von allen aus schweren Zeiten noch restirenden Verbindlichkeiten frei zu machen und die finanzielle Möglichkeit zu gewinnen für andere besonders wichtige Versuche in der Geschützkonstruktion, die ihm vor allem am Herzen lagen und doch erst mittelst bedeutender Geldopfer in dem wünschenswerthen grösseren Maassstabe ausgeführt werden konnten. Noch lange Zeit bildete die Erfindung der Radreifen, die sofort durch Patente in allen Kulturstaaten geschützt wurden, den ergiebigsten Zweig der Fabrik und brachte Gewinne ein, wie sie für die damalige Zeit beinahe unerhört waren. Begann doch der Eisenbahnbau in Europa und Amerika gerade in diesem Jahrzehnt sich mächtig zu entwickeln — die im Betriebe befindlichen Strecken betrugen 1860 105758 km gegen nur 38568 im Jahre 1850 — und der Bedarf an den allein haltbaren Krupp'schen Radreifen steigerte sich von Jahr zu Jahr, da nicht nur die europäischen, sondern auch die amerikanischen Eisenbahnen sie einführten. Die Jahresproduktion stieg infolge dessen bis zu einem Maximum von 65000 Stück.

Der Aufschwung der Fabrik ist also in erster Reihe auf Krupp's Erfindungen, Patente und Lieferungen für Eisenbahnzwecke zurückzuführen. Seit jener Zeit wuchs sie rasch an. Die Arbeiterzahl erreichte 1858 das erste Tausend und überschritt 1872 das zehnte Tausend. Heute beschäftigt die Firma in der Essener Gussstahlfabrik, dem Stahlwerk in Annen, dem Grusonwerk bei Magdeburg, vier Hochofenlagen bei Neuwied, Duisburg, Engers und Rheinhausen, drei Kohlengruben, verschiedenen Steinbrüchen, 500 Eisensteingruben, einem Schiessplatz, 4 Seedampfern und der Aktiengesellschaft Germania insgesammt 35000 Arbeiter mit annähernd 70000 Familienangehörigen, so dass bei den Krupp'schen Werken etwa 100000 Menschen ihren Lebensunterhalt finden.

Gross steht Krupp nicht nur wirthschaftlich als Industrieller da, sondern auch sozial als Arbeitgeber. Von Anfang an bethätigte er eine ungewöhnliche Fürsorge für seine Arbeiter. Weit entfernt davon, die Erzeugungskosten herabzudrücken und die Konkurrenz zu unterbieten, verwendete er einen erheblichen Theil seines Gewinns zu Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen. In einem umfassenden Bericht „Wohlfahrtseinrichtungen der Gussstahlfabrik von Friedrich Krupp“ (Essen 1891, zwei Bände mit vielen Tafeln) findet sich zusammengefasst, was die Firma Krupp nach den Bedürfnissen der Praxis für ihre Arbeiter geschaffen hat, zunächst Arbeiterwohnungen und Arbeiterhäuser infolge des Wohnungsmangels, sodann Konsumvereine zur Beseitigung des Lebensmittelwuchers, ferner gesundheitliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Epidemielazarethe und Badeeinrichtungen, ausserdem Kranken-, Pensions-, Wittwen- und Waisenkassen für die Arbeiter und ihre Angehörigen, endlich Volks-, Fortbildungs-, Industrie-, Haushaltungs- und Lehrlingsschulen mit einem Aufwande von Millionen. Und die hohen sozialen Pflichten, die Alfred Krupp sich von vornherein auferlegte, sie werden im Sinne seines grossen Vaters treu und liebevoll erfüllt von seinem Sohne Friedrich Alfred Krupp, der das geistige, sittliche und körperliche Wohl seiner Arbeiter persönlich im Auge behält und seine Fürsorge zuletzt durch die Errichtung der anmuthigen Arbeiterkolonie Altenhain in nächster Nähe seines Wohnsitzes und durch die Anlage eines Heims für unverheirathete besser gestellte Arbeiter bethätigt hat.

Um jene Zeit, am 15. Juni 1853, da das Unternehmen durch die Eisenbahn einen gewaltigen Aufschwung erhielt, hatte Alfred Krupp zuerst die Freude, einen fürstlichen Besuch bei sich zu sehen, den Prinzen von Preussen, den späteren Kaiser Wilhelm I., der gelegentlich einer militärischen Inspektionsreise die Gussstahlfabrik besichtigte. Mit Recht erblickt Frobenius darin ein Zeichen, wie aufmerksam der grosse Kaiser von jeher alles beobachtete, was für das Vaterland eine Bedeutung zu gewinnen versprach, und für die spätere Entwickelung der deutschen Wehrkraft war es von grösstem Werth, dass ihr Reorganisator persönliches Interesse fasste für die Fabrik, welche ihm die leistungsfähigsten Kampfmittel zu erzeugen berufen war. Schon damals bethätigte der Prinz von Preussen seine Ueberzeugung von dem Werth der Krupp'schen Geschütze und verwendete sich persönlich für ihre Einführung. Im Jahre 1861 wiederholte der König von Preussen den Besuch, nachdem General Totleben (1857), der Erzherzog Johann von Oesterreich und der Kriegsminister von Waldersee (1858) in Essen gewesen waren; und von da an erschien es, als wenn das Haus des „Kanonenkönigs“ Krupp mit aufgenommen sei in die Zahl der Fürstenhöfe, welche jeder Herrscher auf seinen Reisen aufzusuchen für seine Pflicht hielt. Frobenius erzählt dann noch von einem späteren Besuche Kaisers Wilhelms am Sedantag 1877. Mit grossem Gefolge traf er auf der Reise zu den Manövertagen in der Rheinprovinz in Essen ein; eine Ausstellung der Maximalproduktion eines Tages wurde ihm in der Fabrik vorgeführt. Um 1000 verschiedene Granaten, die wie ein Teppichbeet gruppirt waren, schlangen sich 160 Radreifen, 120 Lokomotiv- und Wagenachsen, 160 Eisenbahnräder, 430 Eisenbahnfedern und 1800 Schienen, welche die ganze Ausstellung wie eine Mauer umfassten. Die im Jahre 1865 gegründete Feuerwehr gab eine Festvorstellung und zu dem Festmahle in der Villa „Hügel“ sangen die Arbeiter „Die Wacht am Rhein“, ein würdiger und alle Anwesenden tief bewegender Abschluss eines bedeutungsvollen und grossartigen Tages. Einige Monate später, am 17. Dezember 1877, traf der Kronprinz von Preussen in Essen ein und im Jahre 1878 besuchte der Enkel des greisen Kaisers

Prinz Wilhelm von Preussen, zum ersten Male den „Kanonenkönig", von dessen Sohn Alfred Friedrich er bei der Besichtigung geführt wurde.

Zu dem Aufschwung der Krupp'schen Werke hat später, nachdem durch die Erfolge der grossen Eisenbahnlieferungen die erforderlichen Einrichtungen für die Fabrikation von Gussstahlgeschützen getroffen werden konnten, nachhaltig die Geschützfabrikation beigetragen. Bis zum Jahre 1894 hatten die Krupp'schen Werke an 34 Staaten über 25 000 Kanonen geliefert. Nicht vernachlässigt wurden daneben aber auch die übrigen Fabrikationszweige. In Stahlschienen für Eisenbahnbedarf hatte die Krupp'sche Fabrik fortdauernd grosse Erfolge aufzuweisen. Schon im Jahre 1881 war eine stetige Zunahme der Lieferungen zu verzeichnen, ohne dass aber der gesteigerten Nachfrage durch eine Preiserhöhung geantwortet wurde. Besonders machte eine von England aus erfolgte Bestellung auf Stahlschienen Aufsehen. Bei einem Konkurrenzausschreiben für die Lieferung von 8 000 t Schienen für die Hull-Barnley-West-Riding-Junction Railway erhielt die Firma Krupp den Zuschlag, weil ihre Preise erheblich niedriger waren als die der englischen Fabriken.

Von viel grösserer Bedeutung aber waren die im Jahre 1886 errungenen Siege. Mit hämischer Freude hatte man in England der Auflösung des internationalen Schienenkartells entgegengesehen, die am 15. April erfolgte. Aber man sollte sich bitter täuschen. Am selben Tage fand eine von der italienischen Mittelmeereisenbahn-Gesellschaft ausgeschriebene Verdingung auf 27 800 t Stahlschienen statt, bei welcher Krupp mit der Gesellschaft Cockerill und den Aciéres de France gegenüber den englischen Stahlindustriellen Balckow und Cammel Sieger blieb. Hierauf kam eine erste Lieferung nach China; sie betrug nur 1 500 t Stahlschienen für die Kaipingminen, war aber von Wichtigkeit. Denn mit der Erringung dieser Lieferung verschaffte Krupp der vaterländischen Industrie Eingang in China. Noch mehr Aufsehen machte der Sieg, den Krupp bei der am 20. Dezember 1886 in Melbourne abgehaltenen Verdingung der britischen Kolonialregierung von Victoria davontrug. Es handelte sich dieses Mal, um nicht weniger als 48 000 t Stahlschienen und 2 000 t Stahllaschen und einen Beweis für ihre Leistungsfähigkeit führte die Fabrik im folgenden Monat, indem sie ausser dieser auch noch eine Lieferung von 5 000 t Stahlschienen für die „Swedish and Norwegian Railway Company" übernehmen konnte.

Am Ende seines Lebens hatte Alfred Krupp noch eine herbe Enttäuschung zu erleiden. Bei den Reichstagswahlen von 1881 und 1887 siegte mit geringer Mehrheit der Kandidat der klerikalen Partei, obwohl Krupp gegen ihn mit ganzer Kraft eingetreten war. Am 14. Juli 1887 starb er, ein Mann der Arbeit und der That, von Herz und Verstand, ein Vorbild in jeder Beziehung, wie Geheimrath Jencke bei dem Begräbniss sagte, „ein Mann von unermüdlicher, fleissiger, unerschütterlicher Thätigkeit und Beharrlichkeit, von ausserordentlicher Energie, Gewissenspflicht und grosser Strenge gegen sich selbst, bahnbrechend für die Industrie; er hat Erfolge errungen, die anerkannt werden auch über die Grenzen des engeren Vaterlandes hinaus, er war das Beispiel eines glühenden Patrioten, dem kein Opfer zu gross war für sein Vaterland."

Bemerkenswerth war Krupp's Stellung zu dem Dortmund-Emskanal. Als im Anfang der 80 er Jahre dieses Projekt zuerst erörtert wurde, fand es auch in Krupp einen Gegner. Aus eigener Anschauung und aus dem Studium englischer Schriften war er von der Fehlerhaftigkeit der Kanäle gegenüber den Eisenbahnen überzeugt. „Ich lasse mich auf einen Kampf nicht ein, halte aber die Augen auf und habe seit Ursprung der Idee Erkundigungen eingezogen aus England und Amerika, habe auch davon Bericht erstattet an betreffende Spitzen und an solche, die nicht ein Nebeninteresse verfolgen." Hierauf beschränkte er sich aber und als im Jahre 1885 die Kanalvorlage zum zweiten Male an den Landtag gelangte, that er auch keinen Schritt, der irgendwie ihrem Durchdringen hätte hinderlich sein können, so fest er auch noch immer an der Ueberzeugung von der Schädlichkeit der Kanäle festhielt.

Wer sein Standbild in Essen betrachtet, die hohe stattliche Gestalt, das markante Gesicht von welligem Haupthaar und weissem Vollbart eingerahmt, der wird unwillkürlich von Sympathien erfüllt mit ihm, der, wie sein Biograph sagt, aus demselben Material geschmiedet schien, das ihm des Vaters Erbe überlieferte, aus festem Gussstahl, der wird, wer er auch sei, von Achtung erfüllt vor dem Bürger, der er auch blieb, als ihn des Königs Huld schon vor vielen Jahren in den Adelstand erheben wollte. Und auch nach dieser Richtung hin hält sein Sohn die Ueberlieferung des Hauses hoch. Die deutsche Industrie darf stolz sein auf diese Weltfirma, wie Deutschland selbst auf diesen seinen Sohn.

Bis zum Jahre 1862 war Alfred Krupp mit einem Prokuristen ausgekommen. Alle Fäden liefen noch unmittelbar in seine Hand, alle Einzelheiten wurden von ihm persönlich überwacht. Dann trat die Kollektivprokura ins Leben, die bei seinem Tode sieben Mitglieder umfasste. Diese bildeten nach den Mittheilungen von Frobenius ein Kollegium von gleichberechtigten Ressortchefs und jedem war in seinem Bezirk eine gewisse Selbstständigkeit eingeräumt, dabei aber für jede irgendwie belangreiche Maassregel die Zustimmung des Kollegiums zur Bedingung gemacht. Alfred Krupp wusste mit ausserordentlicher Findigkeit und Menschenkenntniss die tüchtigsten und zuverlässigsten Männer dafür zu gewinnen. Später erhielt dieses Verwaltungskollegium einen Vorsitzenden in der Person des sächsischen Geheimen Finanzraths Jencke, der — früher einer der hervorragendsten Eisenbahnfachmänner — noch heute diese wichtige Stellung einnimmt und sie auch nicht verliess, als ihm wiederholt von verschiedenen Seiten die maassgebendsten Staatsdienststellungen angeboten wurden.

„Flickwerk."

Der „Deutsche Oekonomist" kommt in Nr. 803 d. J. auf den von uns in Nr. 29 zurückgewiesenen Vorwurf gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung zurück, diese habe sich bisher bei ihrem Oberbau in gewissem Sinne mit „Flickwerk" begnügt, und hält diesen Vorwurf aufrecht, obgleich er zugeben muss, darüber kein Urtheil fällen zu wollen, „ob die erheblich grössere Fürsorge für den Oberbau in der Einführung stärkerer Schienen oder in reichlicherer Aufwendung für Schwellen usw. zu bestehen habe." Irgend einen Beweis für seinen wiederholten Vorwurf hält er nicht für nöthig vorzubringen, wir können daher nur nochmals betonen, dass, wenn das bisherige Verfahren der preussischen Staatsbahnen auf dem Gebiete des Oberbaues Flickwerk gewesen ist, es überhaupt keine Bahn der Erde gibt, die sich dieses Vorwurfes nicht genau in demselben Grade schuldig gemacht hätte, denn ob man die Verstärkung des Gleises auf diesem oder jenem Wege zu erreichen sucht, ist im wesentlichen keine Frage der Betriebssicherheit, sondern der Wirthschaftlichkeit, und der bisherige preussische Oberbau ist bei guter Unterhaltung dem bisherigen Oberbau anderer Länder ebenbürtig. Und wenn die preussischen Staatsbahnen jetzt vielleicht in grösserem Umfange zu verstärktem Oberbau übergehen werden, als bisher, so geschieht das vornehmlich um deswillen, weil bei dem immer dichter werdenden Betriebe die Unterhaltung immer schwieriger wird, dasselbe ist aber auch in anderen Ländern, so in England zu beobachten, wo noch vor zwei Jahren der Gedanke einer weiteren Oberbauverstärkung

zurückgewiesen wurde.*) Da in Deutschland bisher die Unterschwellung stärker war, als in den westlichen Ländern, wird die Oberbauverstärkung vorzugsweise in der allgemeineren Verwendung der schon seit langer Zeit auf den wichtigsten Hauptbahnen eingeführten schweren Schiene zu bestehen haben, während umgekehrt in den westlichen Ländern nunmehr der kräftigeren Unterschwellung ein besonderes Angenmerk zugewendet wird. Der „Deutsche Oekonomist" scheint zwar, gestützt auf verschiedene „Aussagen in den jüngsten Gerichtsverhandlungen über Eisenbahnunfälle" von der kräftigen Unterschwellung nicht allzu viel zu halten. Leider gibt er die betreffenden Gerichtsverhandlungen nicht näher an; sollte etwa der Unfall bei Celle gemeint sein, mit der famosen, von einem Gendarm entdeckten faulen Schwelle und den selbst im neuen Zustande durchbrechenden Buchenschwellen des „sachverständigen" Bahnwärters Hillner, die schon in Nr. 17 d. Ztg. gebührend gewürdigt worden sind? Aber wenn der „Deutsche Oekonomist" uns nicht glauben will in der Versicherung, dass eine kräftige Unterschwellung anderen Oberbauverstärkungen ebenbürtig ist, und dass das bisherige Verfahren der preussischen Staatsbahnen die Bezeichnung „Flickwerk" nicht verdient, so unterrichte er sich über diese Fragen in den wissenschaftlichen Arbeiten von Schubert, Dr. Zimmermann, Blum u. a., oder, wenn ihm diese „Preussen" zu anrüchig sind, bei dem Oesterreicher Ast, oder, wenn selbst der nicht zuverlässig genug erscheinen sollte, bei dem Franzosen Freund, der allerdings leider einen deutschen Namen hat.

Der „Deutsche Oekonomist" glaubt unsere Bemerkung in Nr. 29, dass der zunehmende Reichthum Deutschlands erfreulicher Weise immer mehr gestatten werde, die Rücksichten auf die allgemeinen wirthschaftlichen Landesverhältnisse, die bisher oft genommen werden mussten, zurückzudrängen und auch einmal eine Ausgabe zu machen, „die vielleicht noch nicht ganz dringlich ist", auch auf den Oberbau anwenden und als Beweis dafür anführen zu sollen, dass bisher nach dem Grundsatze der Flickarbeit verfahren sei, denn führt er an: „es ist die charakteristische Formel der Flickarbeit, nur ganz dringliche Ausgaben zu machen." Nun, zunächst bezogen sich unsere Schlussbemerkungen, wie aus dem Zusammenhang hervorgeht, überhaupt nicht auf die Frage des Oberbaues und dann kann diese Definition der Flickarbeit nicht als richtig anerkannt werden. Oder ist es Flickarbeit, wenn sich jemand mit nur einem neuen Anzug begnügt, weil er damit dem dringendsten Bedürfnisse gerecht wird, macht sich derjenige der Flickarbeit schuldig, der die im Laufe der Zeiten nothwendig werdende Erneuerung von Kesseln oder Maschinen auf mehrere Jahre vertheilt, um nicht ein Jahresbudget zu sehr zu belasten, selbst auf die Gefahr hin, mit den älteren Kesseln und Maschinen etwas theurer zu arbeiten? In allen solchen Fällen handelt es sich doch darum, ob es möglich und wirthschaftlich zu rechtfertigen ist, die neuen Beschaffungen allmählich zu bewirken, und so lange dabei die nothwendige Leistung und Güte der Arbeit nicht Schaden leidet, kann von Flickarbeit nicht die Rede sein. Dafür aber, dass etwa die deutschen und preussischen Eisenbahnen bei ihren bisherigen Verwaltungs- und Wirthschaftsgrundsätzen im Vergleiche mit irgend einer anderen Bahn oder sonstigen Verkehrsanstalt die nothwendige Leistung schuldig, oder in der Güte der Arbeit zurück geblieben wären, ist trotz aller Behauptungen noch nicht ein Beweis erbracht Ohne solche Beweise erscheint es aber gewiss berechtigt, ein weiteres sachliches Eingehen auf die Behauptungen des „Deutschen Oekonomist" abzulehnen.

*) Entgegen dieser Ansicht der Engländer, dass ihr Oberbau nicht verstärkungsbedürftig sei, waren sich deutsche wissenschaftlich geschulte Oberbautechniker über die aus der ungenügenden Stossdeckung und der schwachen Unterschwellung entspringenden verhältnissmässigen Schwäche des englischen Oberbaues schon länger klar, wie die Arbeiten von Ast, Blum u. a. zeigen.

Geradezu unbegreiflich ist es übrigens, wenn der „Deutsche Oekonomist" in der Einleitung seiner Erwiderung folgende Sätze aufstellt:

> „Die Auffassung der ganzen Streitfrage, wie sie in der Kritik der Vereinszeitung zum Ausdruck kommt, ist leider die bekannte schroffe Ableugnung jedes nennenswerthen Mangels in den Betriebs- und baulichen Verhältnissen der Staatsbahnen und läuft schliesslich im grossen und ganzen auf das Bestreiten jedes Rechts einer Kritik dieser Verhältnisse von Seiten ausserhalb der Staatsbahnverwaltung stehender Personen hinaus. Die in den parlamentarischen Versammlungen seit vielen Jahren und von den verschiedensten Seiten vorgebrachten Beschwerden werden einfach als ‚die Angriffe der parlamentarischen Opposition' bezeichnet und damit ein ernsthaftes Eingehen darauf abgelehnt. Gerade diese Manier der Vertretung der an sich im wesentlichen wohl ganz guten Sache der preussischen Staatseisenbahnen müssen wir bedauern. Sie bewirkt — von gewissen Unhöflichkeiten in dem vorliegenden Fall wollen wir nicht weiter Notiz nehmen —, dass in der Eisenbahnfrage die Verwaltung und in letzter Linie der Staat der Gesammtheit der Staatsbürger gegenüber immer mehr in die Rolle der Partei versetzt wird und damit alle Denkschriften, ministeriellen Erklärungen usw. ihre Beweiskraft beim Publikum verlieren."

Wir wüssten schlechterdings nicht, wer dem „Deutschen Oekonomist" das Recht bestritten hätte, in der vorliegenden Frage seine Kritik zu üben, ebenso möchten wir aber auch für uns die Befugniss in Anspruch nehmen, dasjenige, was uns in der Kritik des genannten Blattes als unzutreffend erscheint, als solches zu kennzeichnen. Auch sind wir uns bewusst, unsere Entgegnung durchaus sachlich gehalten zu haben. Wenn der „Deutsche Oekonomist" trotzdem ein „ernsthaftes Eingehen" auf seine Anschuldigungen vermisst, so ist uns dieser Vorwurf einfach unverständlich; vermuthlich geht er von der Ansicht aus, dass nur dasjenige als ernsthaft zu betrachten sei, was für seinen Standpunkt geltend gemacht werden kann. Um eine „Vertretung der preussischen Staatsbahnverwaltung" handelt es sich für uns überhaupt nicht, sondern lediglich um eine fachmännische Widerlegung derjenigen Vorwürfe, die vom „Deutschen Oekonomist" ohne genügende sachliche Unterlage hinsichtlich des Zustandes des preussischen Eisenbahnoberbaues geäussert worden waren. Inwiefern die preussische Staatsbahnverwaltung durch eine derartige Erörterung der Gesammtheit der Staatsbürger gegenüber in die Rolle der Partei versetzt werden könne, ist uns unklar.

„Ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus."

Der „Assessorismus" spukt schon wieder. Das „Berliner Tageblatt" bringt unter der obigen Spitzmarke eine geharnischte Philippika gegen den Fahrplan eines neu eingelegten hinterpommerschen Schnellzugs, der nach Ansicht des Tageblattkritikers an mehreren, jetzt nicht berücksichtigten Zwischenstationen halten und zu einer anderen Tageszeit in Zoppot ankommen soll.

Vermuthlich handelt es sich hier um die Anregung irgend eines Interessenten, der mit seinem Antrag von der zuständigen Eisenbahnbehörde abgewiesen worden war und sich deshalb veranlasst sah, das Berliner Tageblatt zum Vertrauten seiner Schmerzen zu machen. Dass sich das Tageblatt dieser Schmerzen annahm — anscheinend ohne auch nur den Versuch zu machen, festzustellen, warum der Zug so und nicht anders gelegt wurde*) — kann nach den sonstigen Erfahrungen nicht überraschen. Verwunderung erregen muss aber die überaus banale und kaum mehr ernst zu nehmende Art und Weise, in welcher das Berliner Blatt auch diesmal wieder gegen den ver-

*) Auf eine Darstellung des Sachverhalts, welche uns von zuständiger Seite während der Drucklegung dieses Artikels zuging, behalten wir uns vor in einer der nächsten Nummern zurückzukommen.

hassten Eisenbahnassessorismus loszieht, obwohl ihm doch bekannt sein dürfte, dass nach der preussischen Organisation — abgesehen von allem andern — die Feststellung des Fahrplanes überhaupt nicht in juristischen Händen liegt.

Wie sich im übrigen im Kopf des Tageblatt-Kritikers die Thätigkeit der Eisenbahnverwaltung spiegelt, geht zur Genüge aus folgenden Sätzen hervor:

> „Statt sich nach den örtlichen Bedürfnissen zu erkundigen und sich mit den Verkehrseinrichtungen ihnen anzupassen, setzen die Herren Eisenbahnassessoren, die natürlich nicht mehr den Titel Assessor führen, aber dem Assessorismuss treu geblieben sind, sich ruhig zusammen und stellen einen ungeheuerlichen Fahrplan fest."

Ferner:

> „Ein hinterpommerscher Schnellzug, der an ansehnlichen, wenigstens für Hinterpommern bedeutenden Städten, ohne zu halten, vorbeifährt, ist eine Lächerlichkeit oder, sagen wir milder, Assessorenarbeit"

und endlich:

> „das bezeichnet den Assessorismus: der Assessor gesteht nur mit äusserstem Widerstreben einen offenbaren Irrthum ein, und wenn er ihn vielleicht auch längst im Geheimen eingesehen hat, Abhilfe kommt doch erst nach Jahren, damit das Publikum nur ja nicht auf den sündhaften Gedanken kommt, der Assessorismus könne sich geirrt haben."

Ein sachliches Eingehen auf diese wahrhaft verblüffenden Ausführungen des Berliner Blattes erscheint uns unnöthig. Jedem ist es natürlich unverwehrt, seine eigene Ansicht über die zweckmässigste Ausgestaltung der Eisenbahnorganisation zu haben, und wenn ein Theil der fortschrittlichen Presse auf dem Standpunkte steht, dass die Juristen aus dem Eisenbahndienste am liebsten beseitigt werden möchten, so ist das eben auch eine Ansicht, die in ihrer Art respektirt werden muss — selbst wenn jeder, der die Verhältnisse auch nur einigermaassen kennt, den Kopf dazu schüttelt.

Bedauerlich ist es aber in hohem Grade, wenn ein immerhin viel gelesenes Blatt — wie im vorliegenden Falle — der Agitation gegen eine ganze grosse Beamtenkategorie dadurch Nachdruck zu verleihen sucht, dass es nicht nur ihre Leistungen der Oeffentlichkeit gegenüber in gehässiger Weise herabsetzt, sondern auch den Beamten unter wahrhaft kindischen Insinuationen den guten Willen abspricht, ihre Pflicht so zu erfüllen, wie sie erfüllt werden muss.

Die Beamten sind gegen derartige Pressmachenschaften, welche die oft hervorgehobene Objektivität und Unbefangenheit eines gewissen Theiles der Presse in ganz seltsamer Weise beleuchten, natürlich machtlos; sie können nur darauf vertrauen, dass schliesslich auch in den breiteren Schichten des Publikums genug Gerechtigkeitssinn und genug guter Geschmack vorhanden ist, um derartige thörichte Verdächtigungsversuche in ihrem wirklichen Werthe erkennen zu lassen.

Ein halbvergessener Weltverkehrsweg.

Als Christoph Columbus vor mehr als 400 Jahren zufällig Amerika entdeckte, war sein eigentliches Ziel das asiatische Indien, welches nach seiner richtigen Annahme auch auf dem westlichen Wege über das Meer um den Erdglobus zu erreichen sein musste. Aber ähnlich wie die Umschiffung Afrikas einen enormen Umweg gebot, war es mit dem langgestreckten südamerikanischen Kontinent der Fall. Hier wie dort stand dem direkten Seeweg eine verhältnissmässig kleine Landenge absolut hindernd entgegen: bei Suez und bei Panama. Der afrikanische Isthmus zwischen Mittelmeer und rothem Meer ist nun seit beinahe 30 Jahren durchbohrt, die östliche direkte Route nach Ostasien geschaffen; das westliche, amerikanische Hinderniss hat man vor fast zwei Dezennien in Angriff genommen; der erste Versuch aber scheiterte schmählich. Jedenfalls lehrt die Geschichte sowie ein Blick auf die Karte, dass neben dem Suezkanal kein anderer künstlicher Wasserweg so von der Natur vorgezeichnet ist und eine solche Weltbedeutung hat, wie ein Kanal durch die Landenge von Centralamerika. Und wie schon im Ausgang des Mittelalters die Seefahrt nach Ostasien über Amerika gesucht wurde, wie bei dem Projekt des Panamakanals die Abkürzung des Weges nach Ostasien einen Hauptantrieb bildete, so wird das Interesse an dieser Weltverkehrsroute wieder aktueller in der gegenwärtigen Aera, wo endlich die Erschliessung Chinas, dieses riesigen Absatzmarktes und wirthschaftlichen Wettbewerbsgebietes, zur That werden soll, und wo Japan als Kulturmacht mit Europa und Amerika in gefährliche Konkurrenz tritt. Ausserdem führt der spanisch-amerikanische Konflikt die ungeheure maritim-strategische Bedeutung jener Verbindung des atlantischen mit dem stillen Ozean vor Augen. So verlohnt es sich wohl, da ohnedies zur Zeit den grossen Wasserstrassen neben den Eisenbahnen besonderes Interesse gewidmet wird, auch in diesen Blättern einen kurzen Blick auf die Sachlage betreffs des Panamakanals zu werfen. Wir schicken voraus, und die nachstehenden Ausführungen werden es beweisen, dass es sich keineswegs um ein alsbald wirklich oder vermeintlich drohendes Konkurrenzgespenst handelt, wie etwa ein solches in der sibirischen Eisenbahn für die deutschen subventionirten Postdampferlinien hingestellt wird. Andererseits wird kein Verständiger die Augen vor der Thatsache verschliessen, dass nach dem völlig natürlichen Laufe der Dinge in nicht ferner Zeit jedenfalls ein Wasserweg durch Centralamerika hergestellt wird, der für den Weltverkehr, Eisenbahn und Schifffahrt, grosse Bedeutung gewinnen kann.

Im Jahre 1869 wurde der Suezkanal dem Verkehr eröffnet. An den grossen Inaugurationsfeierlichkeiten nahm der damalige Kronprinz, spätere Kaiser Friedrich sowie auch die Kaiserin Eugenie von Frankreich theil. In den ersten Jahren hatte das von dem genialen französischen Ingenieur Ferdinand v. Lesseps projektirte und durchgeführte Unternehmen mit Schwierigkeiten zu kämpfen, die indess gegen Mitte der 70er Jahre nach völliger Fertigstellung nicht blos aufhörten, sondern einem ganz ungeahnten Aufschwunge Platz machten. Wie brillant sich der aus Privatmitteln mit französischem Kapital gebaute Kanal rentirt, welche grosse Summen dabei gewonnen wurden, erhellt schon aus folgenden zwei Zahlen: die Aktien von 500 Frcs. stehen heute über 3 500, gelten also mehr als das Siebenfache des Nominalwerths — schon anfangs der 80er Jahre war ein gleicher Kursstand vorübergehend erreicht! — und die Dividende beträgt etwa 20 %. So war es selbstverständlich, dass, als Herr v. Lesseps ein Dezennium nach Suez Panama in Angriff nahm, ihm das französische Kapital mit Begeisterung ungemessen zuströmte. Es war eine internationale (private) Kommission mit der Untersuchung der günstigsten Trasse betraut worden. Sie entschied sich, ebenso wie 1879 der geographische Kongress in Paris, für die Linie durch Panama. Es ist historisch merkwürdig, dass dieselbe Stelle gewählt wurde, auf der Columbus auf seiner vierten Reise die Durchfahrt zu den östlichen Theilen des asiatischen Indien suchte. Die Kosten wurden, alles in allem, auf etwa 840000000 Frcs. geschätzt. Ursprünglich hatte die Panamaaktiengesellschaft in Paris sogar einen Vertrag mit der belgischen Unternehmerfirma Couvreux & Hersent abgeschlossen, wonach diese den Kanal für 560 000 000 Frcs. herstellten sollte. Dieses Abkommen zerschlug sich jedoch. Nun fing die Panamagesellschaft an zu bauen und zu wirthschaften in der tollsten, verschwenderischesten Weise. Es genügt zu konstatiren, dass schon Mitte der 80er Jahre 1 000 000 000 Frcs. verthan waren und neue Gelder nur zu enormen Wucherzinsen aufgebracht werden konnten. Als ihm das Wasser schon an der Kehle stand, aber im Kanal noch keines floss, suchte Herr v. Lesseps vergeblich

eine internationale Subvention, eine Zinsgarantie der seefahrenden Staaten für ein neues Anlehen anzuregen. Er wurde 1886 in Berlin von Kaiser Wilhelm I. mit allen Ehren empfangen, die deutsche Regierung wie das deutsche Privatkapital — abgesehen von Elsass-Lothringen — hielten sich jedoch verständiger Weise von Panama vollständig fern. Die Bewilligung einer Loosanleihe durch das französische Parlament gab dann Anlass zu den ungeheuerlichen Schwindeleien, Bestechungen und späteren Skandalen und Prozessen. Es sollen u. a. angeblich 104 Deputirte bestochen worden sein. Nur wenige der Schuldigen verfielen dem Strafrichter, darunter der Arbeitsminister Baihaut, der zu mehrjährigem Gefängniss verurtheilt wurde, und der greise Ferdinand v. Lesseps selbst. Bei Panama verlor er alles, Ehre und Geld, was er bei Suez gewonnen. Ein tragisches, aber doch verdientes Schicksal! Es ist bekannt, wie seither die französische Regierung versucht hat, den Panamaskandal zu unterdrücken, wie er aber immer wieder auflebt, wie er ein Schandfleck für Frankreich geworden, wie das französische Nationalvermögen 1 400 000 000 Frcs. dabei verloren hat, und schon der Name „Panama" der Inbegriff des kolossalsten Schwindels der Welt geworden ist, während der unglückliche Kanal selber in Verfall und Vergessenheit gerieth.

Allerdings hat sich auf den Trümmern der alten französischen Panamagesellschaft, welche 1889 liquidirte, eine neue in Paris gebildet, aber mit unzureichenden Mitteln. Es ist ihr die Bauzeit vom Staat Columbia, welche ursprünglich nur bis 1889 vereinbart war, bis 1903 verlängert worden. Die Gesellschaft wird aber voraussichtlich weder bis dahin noch überhaupt ans Ziel kommen. Wie viel der Kanal überhaupt kosten wird, darüber gehen die Angaben riesig auseinander.

Die Schwierigkeiten und Kosten sind sicherlich von Anfang an sehr unterschätzt worden. Es ist ein 185 m hoher Gebirgszug, das Culebragebirge, zu durchstechen oder zu überschreiten; ein reissender tropischer Strom mit unberechenbar elementarer Wassergewalt, der Chagresfluss, zu durchqueren und zu bändigen; das Klima erwies sich für die Arbeiter mörderisch; bei der Verschiedenheit der Fluth im stillen und im atlantischen Ozean sind kolossale Schleusen- und Dammbauten herzustellen usw. So ist für die enormen aufgewendeten Kapitalien bis vor einem Jahrzehnt kaum der vierte Theil des Werks geleistet worden, und vieles verfiel wieder bis zur Wiederaufnahme der Arbeit. Statt des Niveaukanals will man nun einen Schleusenkanal herstellen. Dadurch werden gewiss gewaltige Erd- und Felsarbeiten erspart, aber der Betrieb wird auch um so schwerfälliger und kostspieliger, der Kanal um so weniger leistungsfähig.

Der Suezkanal bot unvergleichlich weniger Hindernisse. Er geht in der gleichen Wasserfläche vom mittelländischen bis zum rothen Meer. Wenn auch der Panamakanal ähnlich grosse Wegabkürzungen bietet, so bleibt für die Suezroute immer der Vortheil, dass sie viel mehr Verbindung mit dem Lande hat, verkehrsreichere Häfen berührt, erheblich alimentationsfähiger ist, als der Weg durch den weiten stillen Ozean mit kaum einer nothdürftigen Anlegestelle. Selbst der rein kilometrischen Länge nach wird für den europäischen Verkehr die Fahrt durch Suez bis zum mittleren China näher bleiben, als über Amerika. Nach Nordchina, auch nach der deutschen Interessensphäre Kiautschou-Schantung und nach Japan wird allerdings der Weg durch Panama abgekürzt. Jedenfalls hat Amerika und selbstverständlich in erster Linie die nordamerikanische Union, ein sehr viel grösseres Interesse an dem Wasserweg durch seine schmale Taille als Europa. Newyork und San Franzisco, der Westen und der Osten, würden sich zur See enorm viel näher gebracht. Die ohnedies gefährliche Fahrt um die Südspitze des Feuerlandes, das Kap Horn, herum, mag vielleicht dreimal so lang sein, wie die Verbindung der wichtigsten Städte an den beiden Ozeanen über Panama. Nach Ostasien gewönne Newyork gleichfalls eminent und zwar zum Nachtheil Europas. Es ist vor kurzem gemeldet worden, dass ohnedies Newyork bereits in den vermehrten Verkehrswettbewerb dorthin eingetreten ist. Der norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerikalinie, die Firma Sloman in Hamburg und die Indralinie in Liverpool haben zusammen eine Dampferlinie von Newyork nach Ostasien begründet. Dazu kommt die augenfällige strategische Bedeutung der Möglichkeit für die Vereinigten Staaten, im Kriegsfalle ihre Kriegsflotte leicht im Osten oder im Westen oder im Centrum da vereinigen zu können, wo ein Hauptschlag nützlich oder nöthig ist. Unser deutscher Nordostseekanal ist bekanntlich ganz vorwiegend aus strategisch-maritimen Gründen gebaut worden. In ähnlicher Lage sind die Vereinigten Staaten. Hätten sie einen grossen Krieg wie den mit Spanien vorausgesehen, der ja auch Milliarden von Werthen verschlingen kann, so hätten sie vielleicht trotz der hohen Kosten und Schwierigkeiten sich bereits einen Seeweg durch die Landenge geschaffen.

Unter der Monroëdoktrin „Amerika den Amerikanern", die im Grunde bedeuten soll „Amerika den Vereinigten Staaten von Nordamerika", hat man es von Anfang an in den Unionsstaaten mit scheelen Augen angesehen, dass von europäischer Seite der Kanal durch das Centrum des Erdtheils in Angriff genommen wurde. Wenn sie es vermögen, werden die Machthaber in Newyork und Washington gewiss verhindern, dass ein fremder Staat den Weg über den Isthmus beherrscht. Anfänglich fürchteten auch die Interessenten der grossen transozeanischen Eisenbahnen einen billigeren Konkurrenzweg zur See. Indessen hielten die Amerikaner selbst gegenüber dem französischen Panamaunternehmen alsbald ein Konkurrenzprojekt im Hintergrunde: den Nicaraguakanal. Sie hüteten sich wohl, an die heute noch ganz in den Anfängen steckende Ausführung desselben viel Geld zu verwenden, denn es war bald ersichtlich, dass die Panamagesellschaft doch scheitern musste. Schliesslich dürften dann die Amerikaner freie Hand behalten, das Werk durchzuführen, wie es ihnen passt. Die alte Welt hat möglicherweise gegenüber Amerika von dem neuen Weltverkehrsweg, wenigstens theilweise, mehr Schaden als Nutzen. Wir sehen ja auch widerstreitende Interessen bei dem deutschen Mittellandkanal, und immer wird ein neuer Verkehrsstrom einzelnen Nachtheile bringen, bis das Naturgesetz und die menschliche Thätigkeit mehr oder weniger ausgleichend wirkt. Wirklich von der Natur vorgezeichnete Wege gelangen aber später oder früher doch zur Ausführung. Und so kann es wohl sein, dass jetzt die Entwickelung der Dinge, sowohl auf wirthschaftlichem wie auf politischem Gebiet, den Anstoss zu einer beschleunigten Ausführung des Wasserweges durch Centralamerika gibt. Es ist aber kaum daran zu denken, dass man schon in wenigen Jahren mit diesem neuen Weltverkehrsweg zu rechnen hätte.

Aus den Verhandlungen der II. Kammer der badischen Landstände über das Betriebsbudget der badischen Staatsbahnen für 1898/99.

Die Verhandlungen der II. Kammer der badischen Landstände über das Betriebsbudget der badischen Staatsbahnen für 1898/99 betrafen eine Anzahl von Gegenständen, die auch für weitere Kreise von Interesse sein dürften.

Zu dem Budgetsatz „Einnahmen aus dem Personenverkehr", der für die Jahre 1898/99 mit je 16 000 000 ℳ um jährlich 1 000 000 ℳ höher angeschlagen ist, als für die Budgetperiode 1896/97, hatte die grossherzogliche Regierung bemerkt, dass, ungeachtet der durch die Kilometerhefte gewährten Fahrpreisermässigung, auf Fortdauer der bisherigen befriedigenden Ergebnisse gerechnet werden könne. Die Budgetkommission hatte hieraus Veranlassung genommen, die Regierung um näheren Aufschluss über die bisher mit den Kilometerheften gemachten

Erfahrungen zu ersuchen und dabei die Gewährung weiterer Vergünstigungen (Ausgabe von Heften für 500 km, statt wie bisher, nur für 1000 km; Aufhebung der Beschränkung der Kilometerhefte auf die Benutzung durch die Familienangehörigen des Inhabers; Ermässigung des Preises für ein Kilometerheft Klasse für 1000 km von 25 ℳ. auf 20 ℳ.) befürwortet.

Nach der daraufhin ergangenen Erklärung der Regierung sind die bisher in finanzieller Hinsicht mit den Kilometerheften gemachten Erfahrungen nicht ungünstig. Es wurden nämlich verkauft:

1895 . .	80 500 Hefte	mit	1 899 000 ℳ.	Einnahme,
1896 . .	87 082 „	„	2 473 071 „	„
1897 . .	118 554 „	„	3 405 850 „	„

Ein Vergleich des 1896er und 1897er Ergebnisses zeigt folgendes Bild:

Jahr	Anzahl der ausgegebenen Hefte zum Einzelpreis von				Dafür erhobene Beträge				Anzahl der gegen Herauszahlung von 1 ℳ. zurückgelieferten ausgenutzten Hefte
	60 ℳ. I. Klasse	40 ℳ. II. Klasse	25 ℳ. III. Klasse	zusammen	I. Klasse ℳ.	II. Klasse ℳ.	III. Klasse ℳ.	zusammen ℳ.	
1896	639	20 726	65 717	87 082	37 772	816 743	1 618 556	2 473 071	31 115
in Prozent	0,73	23,80	75,47	100,00	1,53	33,02	65,45	100,00	35,73 der 1896er Hefte
1897	761	27 691	90 102	118 554	45 660	1 107 640	2 252 550	3 405 850	94 023
in Prozent	0,64	23,36	76,00	100,00	1,34	32,52	66,14	100,00	79,31 der 1897er Hefte
1897 mehr	122	6 965	24 385	31 472	7 888	290 897	633 994	932 779	—

Als weniger günstig werden die Erfahrungen in betriebsdienstlicher Hinsicht geschildert, indem die weitgehende Vergünstigung, dass die Kilometerhefte ohne Zuschlag auch in den Schnellzügen gelten, zu einer erheblichen Mehrbelastung der Schnellzüge und dadurch zur Einlegung von Doppelzügen in höherem Maasse, als früher, Anlass gegeben hätten. Auch das Schaffnerpersonal habe da und dort verstärkt werden müssen, da die Kontrole bei den Kilometerheften mehr Zeit erfordere, als bei den gewöhnlichen Fahrkarten. Auch sei auf den meisten Stationen mit starkem Verkehr die Einrichtung weiterer Schalter erforderlich geworden.

Der von der Budgetkommission weiter gegebenen Anregung auf Aenderungen in der Art der Benutzung der Kilometerhefte und insbesondere auf eine Verbilligung derselben näher zu treten, lehnte die grossherzogliche Regierung zur Zeit mit Rücksicht auf die unter den deutschen Bundesstaaten wegen der Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife schwebenden Verhandlungen ab. Bezüglich des Standes dieser Verhandlungen erklärte die grossherzogliche Regierung, dass die Anregung hierzu im vorigen Jahre von dem Reichseisenbahnamt ausgegangen sei und zwar infolge der bekannten, von dem Reichstag zum Etat des Reichseisenbahnamts für 1897/98 gefassten Resolutionen. Die grossherzogliche Regierung habe gerne ihre Bereitwilligkeit erklärt, auf den in Aussicht genommenen Konferenzen sich durch Delegirte vertreten zu lassen und sie habe dabei der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es gelingen möge, in die bestehende Mannigfaltigkeit der Einrichtungen für den Personen- und Gepäckverkehr eine gleichmässige Vereinfachung zu bringen und gleichzeitig eine Verbilligung zu erzielen.

Gegenüber dieser Erklärung der Regierung hob die Budgetkommission hervor, wie sympathisch sie dadurch berührt worden sei, dass die Regierung, als sie ihre Bereitwilligkeit erklärte, an den fraglichen Berathungen sich zu betheiligen, nicht nur eine Vereinfachung, sondern auch eine Verbilligung derselben als wünschenswerthes Ziel bezeichnet habe. Die Kommission betonte weiter, dass nach ihrer Ansicht, wenn nicht in Bälde jene Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate führen würden, Baden auf dem von ihm mit der Einrichtung der Kilometerhefte in so erfolgreicher Weise betretenen Wege der Personentarifreform selbständig weiter schreiten sollte. Eine weitere Ausgestaltung und Verbilligung der Kilometerhefte in den oben angedeuteten Richtungen würde bei der Kommission keinen namhaften Bedenken begegnen. Einen noch grösseren Fortschritt würde sie aber darin erblicken, wenn es gelingen würde, die Sätze, wie sie jetzt für die Kilometerhefte bestehen — wenn möglich, mit der Maassgabe, dass der Satz für die III. Klasse für das Kilometer von 2,5 auf 2 ₰ herabgesetzt würde — allgemein zur Anwendung zu bringen, natürlich unter Aufhebung der Kilometerhefte, Rückfahrkarten usw., so dass dann jedermann an der Preisvergünstigung theilnehmen könne. Nach den günstigen Erfahrungen, die bisher mit den Kilometerheften in finanzieller Hinsicht gemacht worden, bezweifelt die Budgetkommission, ob mit einer solchen Herabsetzung des Personentarifs ein erheblicher Ausfall verbunden sein würde; jedenfalls sei kaum zu befürchten, dass der Ausfall ein dauernder sein werde.

Bei den Verhandlungen der Kammer selbst wurde von Seiten aller Parteien der Regierung die Anerkennung für die Einführung der Kilometerhefte, wie überhaupt für die von derselben eingeschlagene Tarifpolitik ausgesprochen und der Standpunkt der Budgetkommission gebilligt. Es wurde dabei darauf hingewiesen, dass der preussische Minister v. Maybach schon vor Jahren die Abstufung der Personentarife von 6, 4 und 2 ₰ für richtig gefunden habe. Auch eine Herabsetzung der Kinderfahrpreise sei gerechtfertigt. Von Seiten eines demokratischen Redners wurde noch die vollständige Aufhebung der I. Klasse und, solange letztere bestehe, die Festsetzung der Einheitspreise auf 8, 4 und 2 ₰ befürwortet; als Endziel müsse die Einführung nur einer Wagenklasse angestrebt werden.

Gegenüber der letzteren Anregung, die übrigens von anderer Seite keine Unterstützung fand, wurde seitens des Ministers von Brauer darauf hingewiesen, dass seit dem letzten Landtag die I. Klasse wesentlich beschränkt und auf zahlreichen Nebenbahnstrecken schon vollständig abgeschafft worden sei; es werde vielleicht auch noch auf weitere Einschränkungen Bedacht genommen werden können. Soweit aber, wie von dem vorerwähnten Redner verlangt, könne unter keinen Umständen gegangen werden; denn Baden habe einen sehr ausgedehnten Durchgangsverkehr zu bedienen, den es sich mit allen Mitteln gegen eine sehr mächtige und rührige Konkurrenz zu erhalten bestrebt sein müsse. Baden könne also in dieser Frage nicht allein vorgehen. Die I. Klasse sei übrigens auch keineswegs so unrentabel wie angenommen werde, indem der Verkehr der I. Klasse sich sehr wesentlich gehoben habe; ein noch günstigeres Verhältniss trete aber namentlich dadurch ein, dass auf den Nebenbahnen die I. Klasse verschwinde.

Bezüglich der Verhandlungen unter den Bundesstaaten wegen Vereinfachung und Verbilligung der Personentarife wurde weiter mitgetheilt, dass die erste Sitzung hierwegen bereits Ende April in Berlin stattgefunden habe. Wenn die Regierung auch nicht in der Lage sei, über die Verhandlungen Mittheilung zu machen, so dürfe doch der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, dass man, wenn vielleicht auch nicht in diesem, so doch im nächsten Jahre zu einer Verständigung unter den Eisenbahnverwaltungen gelangen werde. Die Schwierigkeiten lägen nicht etwa in einer gewissen Unlust der Regierungen,

an die Frage überhaupt heranzutreten, sondern in der verschiedenen Entwickelung, die das Tarifwesen nach und nach in den einzelnen Bundesstaaten genommen habe. In Norddeutschland gäbe es vier Wagenklassen und man halte dort die vierte Wagenklasse für eine nützliche, den norddeutschen Verhältnissen entsprechende Einrichtung; in Süddeutschland bestehe dagegen nach Einführung der vierten Wagenklasse kein Bedürfniss. Und doch sei eine wahre Tarifeinheinheit durch ganz Deutschland eigentlich nicht möglich, wenn nicht überall die gleiche Zahl von Klassen vorhanden wäre. Wenn auch anzunehmen sei, dass die Arbeiterwochenkarten und die Lokalzugstaxen nach wie vor der partikulären Regelung überlassen blieben, so müssten doch alle sonstigen Sonderheiten, so auch das in Baden so beliebte Kilometerheft, fallen. Wer also ein Freund einer allgemeinen deutschen Reform sei, werde sich hüten müssen, im jetzigen Augenblick noch weitere Veränderungen, namentlich Verbilligungen vorzunehmen, zumal der badische Personentarif im Verhältniss zu dem anderer Staaten jetzt schon sehr billig sei. Die Einheit der Tarife sei zunächst das Wichtigere, die Verbilligung stehe erst in zweiter Linie; denn wenn man erst eine einheitliche Grundtaxe hätte, so werde es, wenn die Einnahmen der Eisenbahnen ihre steigende Tendenz behielten, relativ leicht sein, allmählich eine weitere Herabsetzung der Grundtaxe zu erlangen. Die Sätze von 6, 4 und 2 ₰, die man gewöhnlich die Maybach'schen Vorschläge nenne, seien übrigens von der preussischen Regierung niemals amtlich vorgeschlagen worden; es sei vielmehr nur bei Eisenbahnkonferenzen in unverbindlicher Weise erklärt worden, dass man preussischerseits eventuell gewillt sei, bis zu jenen Sätzen herabzugehen, jedoch unter Beibehaltung einer Schnellzugszuschlagtaxe von 1 ₰ für das Kilometer.

Zu der ab 1. d. Mts. auf der badischen Staatsbahn bei einzelnen D-Zügen stattfindenden Erhebung von Platzgebühren wurde seitens der Budgetkommission bemerkt, dass man diesem Vorgehen nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung zustimmen könne, dass in den in Frage stehenden D-Zügen noch eine für den inneren badischen Verkehr genügende Zahl gewöhnlicher Wagen mitgeführt werde, für deren Benutzung keine Platzgebühr zur Erhebung gelange, oder dass, wenn dies auf die Dauer nicht angängig sein sollte, im unmittelbaren zeitlichen Anschluss an diese D-Züge besondere Schnellzüge ohne Platzgebühr für den inneren badischen Verkehr geführt würden. Der Abneigung gegen die Platzkarten wurde auch sonst während der Verhandlungen wiederholt Ausdruck gegeben.

* * *

Von demokratischer Seite war die Frage angeregt worden, ob nicht die Eisenbahntarife, besonders die Personentarife, im Wege der Gesetzgebung normirt werden sollten und es war in dieser Beziehung auf angeblich seitens der Regierung in Württemberg den dortigen Landständen gemachte Konzessionen hingewiesen worden. Die grossherzogliche Regierung erklärte hierauf, dass sie nicht in der Lage sei, der Anregung eine Folge zu geben. Eine solche Festlegung der Tarife könne für die Entwickelung unseres Verkehrslebens, die häufig ein rasches Eingreifen erfordere, nur von Nachtheil sein. Auch sei ja Baden in den Verbandsverkehren für sich allein nicht bestimmend und es seien häufig auch Rückwirkungen der Verbandstarife auf die Binnentarife nicht zu vermeiden. In ähnlicher Lage befinde sich die Verwaltung, wenn auf Nachbarbahnen Konkurrenztarife eingeführt würden. Schliesslich erscheine es auch zweifelhaft, ob eine gesetzliche Festlegung der Eisenbahntarife mit Art. 4 Ziff. 8, Art. 46 und 48 der Reichsverfassung in Einklang zu bringen wäre.

Die Budgetkommission — und mit ihr die zweite Kammer selbst — hielt zwar diese Gründe gegen die gesetzliche Festlegung der Tarife für durchschlagend, sie sprach jedoch gleichzeitig den Wunsch aus, dass, ähnlich wie dies auch seitens der württembergischen Regierung den Kammern zugesagt worden sei, eine Prüfung dahin eintreten möchte, in welcher Weise eine Erweiterung der Mitwirkung der Kammern bei Festsetzung der Eisenbahntarife stattfinden könne. Auch wurde gewünscht, dass jeweils bei Vorlage des Eisenbahnbetriebsbudgets künftig die seit dem letzten Landtag eingetretenen Tarifänderungen den Landständen zur Kenntniss gebracht werden möchten.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 14,836 km lange Lokalbahnstrecke Penzberg-Kochel der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 23. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen. Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird der an der Linie Schwarzenberg - Zwickau zwischen den Bahnhöfen Schwarzenberg und Lauter neu errichtete Haltepunkt Neuwelt für den öffentlichen Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1700 vom 13. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn sowie die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag wegen Beschleunigung der Drucklegung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach Annahme der Eisenbahnvorlage im preussischen Landtage und nach Durchführung der betreffenden Arbeiten glaubt die „Post“ an eine so erhebliche Vermehrung der **Leistungsfähigkeit des preussischen Eisenbahnnetzes**, dass es auch den Anforderungen eines noch so stärkeren Verkehrs, als er in der nächsten Zeit zu erwarten ist, zu entsprechen vermag und dass die Nothwendigkeit entfällt, die Eisenbahnen durch die Anlegung grosser und ungemein kostspieliger neuer Wasserstrassen zu entlasten. Dazu macht die „Post“ noch einige Bemerkungen finanzpolitischer Art, die an dieser unbefangenen Stelle erwähnt sein mögen, weil sie die Auffassung einflussreicher Parlamentskreise wiederzugeben scheinen. Die Kehrseite dieser Maassregel, d. i. der bedeutenden Bewilligungen für die Eisenbahnen, bildet nach der „Post“ die Verminderung der für andere Zwecke verwendbaren Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung. „In dem vorigen Jahre sind wir in der glücklichen Lage gewesen, den Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung aus Ueberschüssen zu dotiren; voraussichtlich wird es möglich sein, auch in dem laufenden Jahre so zu verfahren, aber auf die Dauer wird man mit einer so günstigen Finanzlage nicht rechnen dürfen, und zwar um so weniger, als auch die Zeiten vorüber sein dürften, in denen die laufenden Betriebsausgaben hinter den Steigerungen der Betriebseinnahmen zurückbleiben. Es ist nur zu wahrscheinlich, dass die Vermehrung des Verkehrs schon im nächsten Jahre zu einer erheblichen Vermehrung der Betriebsausgaben nöthigen wird. Alsdann wird man nicht mehr in der Lage sein, jene Ergänzungsbauten aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten, und man wird genöthigt sein, wieder den Staatskredit in Anspruch zu nehmen.

Mit Recht hat daher der Finanzminister wiederholt davor gewarnt, sich durch die augenblicklich besonders günstigen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung zu einer zu starken Vermehrung der dauernden Staatsausgaben verleiten zu lassen. Wenn aber die Fortsetzung der Politik einer weisen Beschränkung des dauernden Staatsbedarfs geboten erscheint, so wird, wie die „Post“ meint, auch im Interesse der Erhaltung des Gleichgewichts im Staatshaushalt sorgsam darauf zu achten sein, dass nicht durch neue Verkehrsanlagen der Staat selbst den Eisenbahnen eine finanziell bedenkliche Konkurrenz macht, wie dies zweifelsohne durch die Anlegung grosser neuer Schifffahrtskanäle, insbesondere des Mittellandkanals, geschehen würde. In diesen Plänen liegt in der That eine ernste Gefahr für die dauernde Sicherheit der preussischen Finanzen.“

— Im preussischen Abgeordnetenhause richtete am 25. April der Abg. Bunzen die Aufmerksamkeit der **Kleinbahnverwaltungen** auf die **Steuerfrage** und erörterte dabei zunächst, ob es wünschenswerth ist, dass die Kleinbahnen durch die Gemeinden und Kommunalverbände oder durch Privatkapital gebaut werden, und gab hierbei der Ansicht Ausdruck, dass in erster Reihe die Kreise bezw. die Gemeinden und Kommunalverbände dazu berufen sind, die Kleinbahnen zu bauen. Er hob unter den Gründen, die hierfür sprechen, hervor, dass die Kleinbahnen — die Strassenbahnen in den Grossstädten sind bei diesen Erwägungen natürlich ausgeschlossen — durchweg nicht imstande sind, eine ausreichende Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals zu gewähren, und dass die Gemeinden bezw. der Kommunalverband ganz allein in der Lage sind, eine Kleinbahn als das zu betreiben, was sie in Wirklichkeit ist: eine wirthschaftliche Einrichtung, bei der nicht so sehr die Höhe der Dividenden, sondern der wirthschaftliche Nutzen in Betracht kommt. Entgegen dieser Ansicht ist im Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 der Gedanke zum Ausdruck gebracht worden, dass vorzugsweise das Privatkapital bestimmt sei, bei der Anlage von Kleinbahnen Verwendung zu finden. Das geht ganz deutlich aus § 40 dieses Gesetzes hervor, welcher sagt: „Die Kleinbahnen werden der Gewerbesteuer auf Grund des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 unterworfen. Bezüglich der Kommunalbesteuerung sind Kleinbahnen als Privatunternehmungen im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885, betreffend Ergänzung und Abänderung einiger Bestimmungen über Erhebung der auf das Einkommen gelegten direkten Kommunalabgaben, nicht zu erachten."

Aus der Thatsache, dass durch diesen Paragraphen der Kleinbahn die Eigenschaft als Privatbahn abgesprochen und aus diesem Grunde ihr die Wohlthat aus § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 entzogen worden ist, ergeben sich nach den Ausführungen des Abg. Bunzen folgende Konsequenzen:

„Nach § 4 des Gesetzes vom 27. Juli 1885 dürfen als nicht steuerpflichtig abgezogen werden Zinsen uud Amortisationen und das Extraordinarium. Beispielsweise hat die von einer Aktiengesellschaft gebaute und betriebene, etwa 80 km lange Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn im Jahre 1894/95 von ihren Einnahmen allein für Bauzwecke 9879 ℳ. 38 ₰ und an Kosten erheblicher Ergänzungen 21 000 ℳ., zusammen also 30 879 ℳ. 38 ₰ als steuerfrei in Abzug gebracht. Dies beweist, wie wichtig gerade dieser § 4 ist, und beweist, dass die Wohlthat, die die königliche Staatsregierung den Kleinbahnen zuwenden wollte, nach der Entwickelung dieser Bahnen, die sie genommen haben, doch nicht zu einer Wohlthat geworden ist, sondern zu einer ganz erheblichen Last. Das Privatkapital wird sich immer mehr zurückziehen bezw. für den Bau von Kleinbahnen nicht zu haben sein, weil eine nutzbringende Verwendung desselben hier, einzelne Ausnahmen abgerechnet, nicht zu erzielen ist. Unter diesen Umständen scheint eine Gewerbesteuer hier doch nicht am Platze zu sein. Wenn eine Steuer trotzdem auferlegt werden soll, so will ich doch nicht leugnen, dass mir eine Eisenbahnsteuer besser gefällt, wie eine solche von Aktiengesellschaften nach dem Gesetz vom 30. Mai 1853, und von Privatunternehmern, Aktiengesellschaften usw. nach dem Gesetz vom 16. März 1867 erhoben wird. Man könnte ja vielleicht aus Billigkeitsrücksichten diese Steuerquote auf die Hälfte ermässigen. Ich glaube nicht, dass sich der § 40 als lebensfähig erweisen wird, sondern ich bin vielmehr der Meinung, dass derselbe im Interesse des Kleinbahnwesens eine Abänderung erfahren muss."

Die Ausführungen des Abg. Bunzen dürften, wie die „Post" meint, den Verwaltungen der Kleinbahnen Veranlassung geben, zuverlässiges Vergleichsmaterial als Grundlage für eine weitere Untersuchung der Frage, ob sich eine gesetzliche Abänderung des § 40 des Kleinbahngesetzes im Interesse der gedeihlichen Entwickelung des Kleinbahnwesens als nothwendig erweist, herbeizuschaffen.

— Berliner Blätter berichten, dass eine **Schifferversammlung** am 15. d. Mts., die von 100 Schiffseignern besucht war, eine **Erklärung gegen die Einführung von Ausnahmetarifen** für Massengüter wie Erze, Kohlen, Düngesalze, Futtermittel, Rohzucker usw. und von Staffeltarifen für den Stückgüterverkehr annahm und entsprechende Eingaben an Herrenhaus und Abgeordnetenhaus beschloss. In den Eingaben heisst es u. a.: „Diese Maassnahmen bedeuten eine unüberwindliche Konkurrenz der königlichen Staatsbahnen gegen die auf Privatkapital gestützte Schifffahrt, deren Material Hunderte Millionen Mark beträgt.

Man darf sich nicht wundern, wenn demnächst von seiten der Schifffahrt die Einstellung des Güterverkehrs auf den Staatsbahnen beantragt wird.

— In einer am 2. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Petitionsausschusses der **bayerischen Abgeordnetenkammer** wurde über 14 neuerdings von verschieden Handels- und Gewerbekammern, Eisenbahnkomitees, landwirthschaftlichen Bezirksausschüssen usw. eingelaufene Gesuche um **Erbauung** neuer bezw. um Weiterführung bereits bestehender **Lokalbahnen** eingehende Berathung gepflogen und wie in früheren analogen Fällen nach Feststellung der Bedürfnissfrage einstimmig beschlossen, sämmtliche Gesuche der Staatsregierung zur Würdigung zu empfehlen.

— Behufs Erzielung eines einheitlichen Verfahrens in der **geschäftlichen Behandlung von Industriegleiseanschlüssen** an bestehende Staatsbahngleise hat die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** eine zeitgemässe, alle einschlägigen Verhältnisse berührende Anweisung erlassen und den äusseren Organen zur gleichmässigen Durchführung zugehen lassen. Dieselbe zerfällt in vier Abschnitte.

Abschnitt A handelt von der Projektaufstellung und verbreitet sich in 15 Unterabtheilungen hauptsächlich über Industriegleise im allgemeinen, über die generelle Projektvorlage, Ausarbeitung des Detailprojektes, Anschlüsse auf freier Strecke und in Stationen, Baukostenberechnung, Projektsgenehmigung, dann über Gleiseanschlüsse für Gemeinden, Vereine Firmen oder Einzelpersonen einerseits und für Staatsbehörden andererseits.

Abschnitt B enthält die allgemeinen Vertragsbestimmungen über Industriegleiseanschlüsse und behandelt in 18 Unterabtheilungen die Baukosten, den Bauangriff, die Ueberkreuzung öffentlicher Wege, die Widerruflichkeit der Anlage seitens der Bahnverwaltung, die bahnseitige Mitbenutzung von Industriegleisen, die Platzgebühren, die Bedienung und Beleuchtung der Weichen, die technische Beaufsichtigung und Instandhaltung, Haftung für Wagenbeschädigung und sonstige Schäden, Vertragskündigung seitens des Gesuchstellers usw.

Abschnitt C enthält die besonderen Vertragsbestimmungen für jedes einzelne Industriegleis und handelt in 6 Unterabtheilungen von der Beschreibung der der Anlage, den Eigenthumsverhältnissen, den Zahlungsverpflichtungen der Gesuchsteller, den Benutzungs- und Platzgebühren, den Gleisunterhaltungskosten, den Zustreifgebühren bei Anschlüssen innerhalb und ausserhalb der Stationen sowohl bei Haupt- als auch bei Neben- und Lokalbahnen usw.

Abschnitt D behandelt sodann den förmlichen Vertragsabschluss und verbreitet sich in 7 Unterabschnitten über die Fassung des Vertrages in handelsrechtlicher Beziehung gegenüber Einzelpersonen, offenen Handelsgesellschaften, Kommandit- und Aktiengesellschaften und Genossenschaften, sowie über die Vorlage des Vertragsentwurfes selbst an die vorgesetzte Stelle usw.

Dieser Anweisung sind am Schlusse neun Beilagen angefügt und zwar Vertragsentwürfe über Industriegleise sowohl innerhalb als ausserhalb von Stationen, an Haupt- als auch an Nebenbahnstrecken und Abkommen mit Staatsbehörden, ferner ein Preisverzeichniss für Oberbaumaterialien zu Industriegleisen, sowie endlich ein Auszug aus dem Handelsgesetzbuche und aus dem Reichsgesetze über die Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften unter wörtlicher Anführung der hier einschlägigen Paragraphen und Artikel.

— Am 23. d. Mts. wird die 14,84 km lange vollspurige **Lokalbahn Penzberg-Kochel,** welche nach den Normen für die Nebenbahnen Bayerns erbaut ist, mit den Verkehrstellen Neu-Penzberg, Schönmühle, Bichl, Benediktbeuern, Ried, Ort und Kochel, für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Betriebsleitung der Bahn erhält ihren Sitz in der Station Bichl und wird dem Oberbahnamte München unterstellt.

— Bei der Berathung des Berichts der volkswirthschaftlichen Kommission über das Gesetz, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau in Württemberg für 1898/99, in der württembergischen Kammer der Abgeordneten — über den Inhalt des Gesetzes, das von der Abgeordnetenkammer angenommen wurde, ist in Nr. 14 d. Ztg. berichtet worden — machte der Ministerpräsident, Staatsminister Dr. Freiherr von Mittnacht, über den Stand der Arbeiten der Eisenbahnverwaltung in Absicht auf die **Herstellung von generellen Projekten von Nebeneisenbahnen** einige Bemerkungen. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die nicht über ein beliebig grosses technisches Personal verfüge, könne die Herstellung solcher Projekte nur übernehmen, wenn die Betheiligten die Kosten dieser Projektbearbeitung nicht nur, sondern namentlich auch die der Grunderwerbung für die betreffenden Bahnen auf sich nehmen. Die Erfahrung habe gezeigt, dass es ausserordentlich viel leichter sei, Petitionen und Denkschriften bei der Ständekammer einzureichen und Deputationen nach Stuttgart zu schicken, als die erwähnten Verpflichtungen zu übernehmen. Der in Aussicht gestellte Gesetzentwurf, betreffend die Zusammenstellung aller für bauwürdig erkannten Bahnen, könne vor Spätherbst dieses Jahres kaum fertig gestellt werden. Bei der Generaldirektion

seien fertiggestellt die generellen Projekte für die Nebenbahnen Güglingen-Zaberfeld, Bretten-Derdingen, Ebingen-Onstmettingen, Süssen-Weissenstein. Bearbeitet werden derzeit die Projekte für die Nebenbahnen Schorndorf-Welzheim, Geislingen-Wiesensteig, Amstetten-Laichingen. Begonnen sei mit der Bearbeitung von Projekten für Nebenbahnen Laupheim-Schwendi, Beimerstetten-Laichingen, Amstetten-Gerstetten-Herbrechtingen, Beimerstetten-Westerstetten-Heidenheim. Nachgeprüft wurde gegenwärtig seitens der Generaldirektion das von einem Privattechniker ausgearbeitete Projekt für die Nebenbahn Aalen (Unterkochen)-Neresheim (Dischingen). Sodann werden von Seiten Privater zur Zeit bearbeitet Projekte für Nebenbahnen Geildorf-Untergröningen und für Zuffenhausen-Pforzheim. Es werde nicht gesagt werden können, dass zu wenig für den Bau von Nebeneisenbahnen geschehe. Eine längere Debatte entspann sich bei der Berathung über den beantragten Bau der **Nebeneisenbahn Freudenstadt-Reichenbach** (Murgthalbahn). Nach dem Vorschlag der Regierung soll die Bahn mit Rücksicht auf einen später vielleicht doch in Aussicht stehenden Anschluss an die badische Bahn normalspurig gebaut werden. Ferner soll die Bahn mit theilweiser Anwendung der Zahnstange gebaut werden, da der Anschluss an die Station Freudenstadt bei einer vollständigen Adhäsionsbahn nur mittelst Erstellung eines kostspieligen Tunnels unter der Stadt Freudenstadt möglich wäre. Die grösste Steigung auf der Zahnradstrecke soll 1:20 betragen. Bei der Zahnradbahn ist die Anlage einer besonderen Station für die vom jetzigen Bahnhof ziemlich weit entfernte Stadt Freudenstadt ermöglicht, was bei einer Adhäsionsbahn nicht der Fall ist, die Zahnradbahn wird daher auch von der Stadt Freudenstadt dringend gewünscht. Gegen den Zahnradbetrieb wurden nun von mehreren Abgeordneten Bedenken erhoben, es wurde auf den schneereichen Winter im Schwarzwald, der den Betrieb viel mehr als bei einer Adhäsionsbahn erschweren würde, hingewiesen, ferner wurde geltend gemacht, die Zahnradstrecke werde den zu erwartenden starken Holzverkehr zu bewältigen nicht imstande sein, auch werde der Verkehr verlangsamt. Einem späteren Durchgangsverkehr nach Baden stünde der Zahnradbetrieb hinderlich im Wege. Endlich wurde behauptet, dass die mit Zahnradbahnen gemachten Erfahrungen da, wo es sich um Güterverkehr handle, nicht günstig seien. Es wurde als Beweis hierfür namentlich die badische Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt und die württembergische Bahnstrecke Honau-Lichtenstein angeführt. Von Seiten der Regierungsvertreter wurden diese Einwendungen alle widerlegt, es wurde die Versicherung abgegeben, dass die Zahnradbahn allen Anforderungen entsprechen könne. Ein Vergleich mit der Bahn Honau-Lichtenstein, die übrigens den von der Eisenbahnverwaltung an sie gestelltenn Ansprüche vollauf entspreche, sei unzulässig, weil diese eine Steigung von 1:10 habe, während für die Murgthalbahn 1:20 angenommen sei. Es wurden Zahnradbahnen ausgeführt, die höhere Pässe zu passiren haben (z. B. Eisenerz-Vordernberg in Steiermark), bei denen es hinsichtlich der Schneebeseitigung keinen Anstand gegeben habe. Bei der Höllenthalbahn wickle sich nach der von der badischen Eisenbahnverwaltung erhaltenen Auskunft auch der Langholztransport glatt ab.

Der Bemerkung eines Abgeordneten gegenüber, das Reichseisenbahnamt habe allerdings schliesslich nichts mehr gegen die Anwendung des Zahnrades eingewendet, es habe aber doch die Herstellung einer Adhäsionsbahn für wünschenswerth erklärt, führte der Ministerpräsident an, das Reichseisenbahnamt, welches im Dezember v. J. aus militärischen Gründen die Herstellung einer Adhäsionsbahn in Anregung brachte, habe in einer Mittheilung vom 22. März d. J. gesagt: Die militärische Bedeutung der Bahn liege in ihrer Fortführung nach Norden. Gegenwärtig sei jedoch weder die Herstellung einer gleichfalls militärisch leistungsfähigen Bahn zwischen Reichenbach und Weisenbach gesichert, noch befinde sich die Bahn Weisenbach-Rastatt in einem entsprechenden baulichen Zustande. Unter diesen Umständen werde dem königlichen Ministerium anheimgestellt, die Bahn Freudenstadt-Reichenbach so zur Ausführung bringen zu lassen, wie es dem Interesse des allgemeinen Verkehrs und der betheiligten Gemeinden am besten entspreche. Es sei also der württembergischen Regierung vom Reichseisenbahnamt vollständig freie Hand gelassen.

Ein von dem Abg. Henning gestellter Antrag, die Forderung für die Bahn Freudenstadt-Reichenbach abzulehnen, dagegen die Regierung zu ersuchen, ein Adhäsionsprojekt in thunlichster Bälde einzubringen, wurde abgelehnt, der Antrag der Kommission, der sich mit dem Antrage der Regierung deckt, angenommen.

Auf die Anfrage eines Abgeordneten, ob die königliche Staatsregierung im Sinne habe, die **Ermsthalbahn (Metzingen-Urach)** in Bälde zu **verstaatlichen**, erwiderte der Ministerpräsident, dass derzeit die Absicht, diese Bahn für den Staat zu erwerben, nicht bestehe, dass er aber, wie er früher schon gesagt habe, der Meinung sei, dass die Zeit kommen werde — er könne aber nicht sagen, wann — in welcher auch an die Erwerbung der Ermsthalbahn gegangen werden könne.

— Am 23. und 24. April d. J. wurde in Nürnberg die XIII. Generalversammlung des **bayerischen Verkehrsbeamtenvereins** abgehalten, wozu aus allen Bezirken des Landes dessen Mitglieder in möglichst grosser Zahl erschienen waren. Nachdem der erste Vorstand die Versammlung mit einer kurzen Ansprache, die er mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf Se. königliche Hoheit den Prinzregenten schloss, eröffnet hatte, begrüssten namens der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen und der Direktion der Posten und Telegraphen die Vorstände des Oberbahn- und Oberpostamtes Nürnberg, sowie der erste Bürgermeister der Stadt namens derselben in herzlichen Worten die Versammlung, und es folgte hierauf die Berichterstattung des ersten Vorstandes über die Thätigkeit des Vereins in den letzten drei Jahren. Den Hauptpunkt der Tagesordnung, der eine längere Debatte hervorrief, bildete die vom ersten Vorstand in einer gründlich motivirten und sachlich wie formell unanfechtbaren Darlegung vorgeschlagene Erhöhung der Mitgliederbeiträge, die schliesslich mit etwa 1700 gegen 600 Stimmen Annahme fand, ein Beschluss, der im Interesse des Wohles und Gedeihens des Vereines nicht hoch genug angeschlagen werden kann. Weiter wurde beschlossen, die Erhöhung der Pensionen von 40 auf 80 ℳ, sowie die Verlängerung der Vollmachten der Vorstandschaft von zwei auf drei Jahren usw. Als nächster Versammlungsort der Generalversammlung wurde die Stadt Regensburg gewählt. Mittlerweile waren aus der Geheimkanzlei Sr. königlichen Hoheit des Prinzregenten, sowie von Sr. Excellenz dem Staatsminister Freiherrn von Crailsheim, dem Generaldirektor der bayerischen Staatsbahnen und dem Generaldirektor der Posten und Telegraphen Depeschen eingelaufen, deren Verlesung, begrüsst mit allseitiger Dankbarkeit, hohe Begeisterung hervorrief und womit die Verhandlungen einen würdigen Abschluss fanden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath z. D. Masberg in Kyritz, zuletzt Mitglied des früheren Eisenbahnbetriebsamts (Berlin-Lehrte) in Berlin und der Regierungs- und Baurath z. D. Karl Schreinert, zuletzt Mitglied der früheren Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, sind gestorben. Pensionirt wurde der Regierungsrath z. D. Joesten in Köln, zuletzt Mitglied der früheren Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Anwendung des Distanzsignals.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat am 5. d. Mts. an alle Privatbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, welcher die sofortige Deckung des in einer Station eingefahrenen Zuges mittelst des Distanzsignals betrifft. In dem Erlasse wird darauf hingewiesen, dass jüngst ein folgenschwerer Zusammenstoss zweier Züge stattfand, dessen Ursache darin lag, dass der diensthabende Verkehrsbeamte nicht bei jedem Zuge ohne Ausnahme die präzise Bestimmung durchgeführt hat, „das Distanzsignal sofort, nachdem der einfahrende Zug dasselbe verlassen hat, auf ‚Verbot der Einfahrt' zu stellen." In dem betreffenden Falle wurde auch die weitere, ebenfalls stets zu befolgende Bestimmung ausser Acht gelassen, dass das vorhandene Fahrstrassensignal nach dem Passiren der vom Zuge befahrenen, in die centrale Sicherungsanlage einbezogenen Wechsel auf „Verbot der Fahrt" zu stellen ist. Da in der letzten Zeit wiederholt die Wahrnehmung gemacht wurde, dass diese unbedingt nothwendige Deckung der Züge durch Distanzsignale und Semaphore nicht immer in der vorgeschriebenen Weise durchgeführt wird, so hat die Generalinspektion, obwohl derartige Fälle schon mehrfach beanstandet wurden, die Bahnverwaltungen aufgefordert, dem Personal die Unerlässlichkeit der genauen Einhaltung dieser Vorschrift neuerdings zur Pflicht zu machen und die strikte Durchführung strenge überwachen zu lassen.

— **Verallgemeinerung der Einführung der III. Wagenklasse in den Schnellzügen.** In Beantwortung von Interpellationen, in welchen an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt wurde, ob er geneigt sei, die Einführung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen, und zwar insbesondere auf den westlichen Linien des Staatsbahnnetzes, zu verallgemeinern, theilte der Minister dem Hause mit, dass auf den in staatlicher Verwaltung stehenden Linien schon gegenwärtig die von den Interpellanten gewünschte Einrichtung in ausgedehntem Maasse bestehe. Insbesondere seien auf den Linien Wien-Eger, Wien-Prag, Linz-Prag und Prag-Furth i. W. sämmtliche Schnellzüge, ferner von den sechs auf der Linie Wien-Salzburg täglich ver-

kehrenden Schnellzügen vier Züge mit Wagen III. Klasse ausgestattet. Ebenso seien auf den Linien Krakau-Podwoloczyska und Lemberg-Itzkany mit Ausnahme des ausserordentlich beschleunigten Tagesschnellzuges Wien - Krakau - Lemberg alle Schnellzüge mit der III. Wagenklasse ausgestattet. Ausserdem verkehren auf der Linie Salzburg-Bregenz bezw. Salzburg-Innsbruck während des Winters sämmtliche Schnellzüge mit Wagen III. Klasse. Im Sommerverkehre dagegen konnte bisher auf den letztgenannten beiden Linien, ferner in der Relation Amstetten - Selzthal - Pontafel wegen der ausserordentlich starken Frequenz der sowohl dem internationalen als auch dem Sommersaisonverkehre dienenden Schnellzüge und mit Rücksicht auf die in diesen Strecken bestehenden ungünstigen Neigungsverhältnisse die III. Wagenklasse nicht eingeführt werden. Bei einzelnen Schnellzügen komme überdies in Betracht, dass dieselben infolge der Führung von Schlaf- oder Speisewagen und direkten Kurswagen schon jetzt eine solche Belastung aufweisen, dass eine weitere Erhöhung dieser letzteren durch Wagen III Klasse wegen der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven nicht möglich erscheint.

Was die einschlägigen Verhältnisse auf den Privatbahnen anlangt, so verkehren schon gegenwärtig auf sämmtlichen Hauptlinien Schnellzüge mit Wagen III. Klasse.

Auf den nördlichen Linien der Staatseisenbahngesellschaft sind alle Schnellzüge, auf den Linen der Südbahn alle Schnellzüge mit Ausnahme der Nachtschnellzüge Kufstein-Ala, auf der Kaiser Ferdinands - Nordbahn in der Strecke Wien - Brünn alle, in der Strecke Wien - Krakau bezw. Oderberg von den täglich verkehrenden acht Schnellzügen vier mit Wagen III. Klasse ausgerüstet. Ebenso verkehren auf der Linie Wien - Tetschen der österreichischen Nordwestbahn die Tagesschnellzüge mit Wagen III. Klasse.

Dem Wunsche nach einer weiteren Verallgemeinerung der Führung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen stehe das Eisenbahnministerium sehr sympathisch gegenüber, zumal die bisher bei den Staatsbahnen in Bezug auf diese Einrichtung gewonnenen Erfahrungen dargethan haben, dass dieselbe auch in finanzieller Richtung vortheilhaft ist. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass durch die Beigabe von Wagen III. Klasse zu den Schnellzügen die Frequenz in der II. Klasse und selbstverständlich auch in der I. Klasse nicht gesunken ist, sodass die Mehreinnahme, welche infolge des höheren Fahrpreises der III. Klasse bei den Schnellzügen erzielt wird, sich für den Staatsbetrieb als Zuwachs darstelle. Die günstigen Erfahrungen, welche mit der Einführung der III. Wagenklasse bei den Schnellzügen gemacht worden sind, berechtigen zu der Annahme, dass auch die Privatbahnen im eigenen Interesse zu einer weiteren Ausgestaltung dieser Einrichtung bereit sein werden.

— **Sonntagsruhe und Verlängerung der Lieferfristen.** Anlässlich der auf den meisten österreichischen Eisenbahnen mit 1. Mai d. J. in Kraft getretenen Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonn- und gewissen Festtagen (zweiter Ostertag und zweiter Pfingsttag) hat das Eisenbahnministerium mehreren Bahnverwaltungen in Anwendung der gleichfalls mit 1. Mai in Wirksamkeit getretenen ergänzenden Bestimmung zu § 63 des Betriebsreglements gestattet, die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung infolge dieser Einschränkung des Güterverkehrs an einem Sonntage oder an einem der bezeichneten Festtage unterbrochen wird, um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements zu verlängern. Die Thatsache einer solchen Unterbrechung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt; doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen. Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Lieferfristverlängerung k e i n e Anwendung.

Getreidepreise und Eisenbahntarife. Mit Bezug auf die im Hinblicke auf die hohen Getreidepreise und die Lebensmitteltheuerung von einzelnen Seiten angeregte Aktion auf dem Gebiete der Eisenbahntarife, wird im „Wiener Fremdenblatt" ausgeführt, dass die Herabsetzung der Eisenbahntarife für Getreide selbst bis auf die Höhe der Regiekosten keine solche Ermässigung herbeiführen könnte, von welcher eine thatsächlich dem Konsum zu gute kommende Verbilligung der Brotfrüchte zu gewärtigen wäre. Erst auf eine Entfernung von etwa 1 000 km erreiche zum Beispiel der Getreidetarif der österreichischen Staatsbahnen (Spezialtarif I) die Höhe des Einfuhrzolles von 1,50 fl. Gold = 1,85 fl. Noten für 100 kg. Die Regiespesen, deren Ersatz auch bei einer solchen Maassregel jedenfalls gewahrt bleiben müsste, können bei obiger Entfernung mit 1 fl. ö. W. veranschlagt werden, so dass selbst bei einem solchen Transporte von aussergewöhnlicher Länge nur ein Höchstfrachtnachlass von 85 kr. für 100 kg möglich wäre. Bei Transporten auf kürzere Entfernungen vermindert sich selbstverständlich der Unterschied zwischen dem normalen Getreidetarife und einem unter Zugrundelegung der Regiespesen erstellten Nothstandstarife und derselbe würde zum Beispiel bei einer Entfernung von 300 km nur mehr etwa 40 kr. für 100 kg betragen. Eine Herabsetzung der Getreidetarife würde daher zwar für die Bahnverwaltungen namhafte Einnahmenausfälle im Gefolge haben, ohne jedoch den angestrebten Zweck einer Verbilligung des Getreidepreises zu erreichen.

— Im Abgeordnetenhause beantwortete der Eisenbahnminister eine Interpellation in Angelegenheit der am 1. März d. J. in Wirksamkeit getretenen **Dienstpragmatik des Personals der Kaiser Ferdinands - Nordbahn** dahin, dass die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich zur Schaffung einer Dienstpragmatik für ihre Angestellten deshalb veranlasst gesehen habe, weil die bis dahin in Geltung gestandenen, aus dem Jahre 1847 stammenden Vorschriften über die Regelung der dienstlichen Rechtsverhältnisse des Personals theils veraltet und überholt, theils durch spätere Verfügungen ausser Kraft gesetzt erschienen.

Insofern somit die neue Dienstpragmatik die bisher fehlenden rechtlichen Grundlagen für die Beziehungen des Personals zu der ihm vorgesetzten Verwaltung erst geschaffen und dem Personal verständlich gemacht hat, bedeute diese Dienstpragmatik einen gewissen Fortschritt gegenüber dem früheren, allerdings höchst unbefriedigenden Zustande. Andererseits sei aber nicht in Abrede zu stellen, dass eine Reihe von Bestimmungen der gedachten Pragmatik unzweckmässig, ja geradezu bedenklich sei. Dabei scheine allerdings die Ursache dieser Bestimmungen, welche unliebsames Aufsehen hervorgerufen haben, nicht in einer denselben zu Grunde liegenden Tendenz der Verwaltung zu liegen.

Der Standpunkt der Regierung gegenüber dem Entwurfe der Dienstpragmatik war insotern ein gegebener, als das Eisenbahnministerium zur Zeit, da dasselbe von diesem Entwurfe Kenntniss erlangte, gerade im Begriffe stand, für die Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung eine neue, den begründeten Anforderungen der Gegenwart entsprechende Dienstordnung zu erlassen. Das Eisenbahnministerium hat sich daher in der Hauptsache darauf beschränkt, die Verwaltung der Kaiser Ferdinands - Nordbahn auf das bevorstehende Erscheinen der erwähnten neuen Dienstpragmatik für die Bediensteten der Staatsbahnen aufmerksam zu machen, und wurde der Verwaltung nahegelegt, die Ausgabe ihres Entwurfes zum Zwecke der Anpassung desselben an das neu zu schaffende Vorbild noch hinauszuschieben. Da aber das Erscheinen der Dienstordnung der Staatsbahnen eine Verzögerung erlitt, erklärte die Kaiser Ferdinands - Nordbahn im Hinblicke auf das Bedürfniss nach einer endlichen Regelung dieser Angelegenheit nicht länger warten zu können, und hat dieselbe sohin ihre Dienstordnung mit Wirksamkeit vom 1. März d. J. eingeführt.

Sogleich nach der anfangs April d. J. erfolgten Verlautbarung der Dienstordnung der österreichischen Staatsbahnen habe sich das Eisenbahnministerium mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn neuerlich ins Einvernehmen gesetzt und sich der Bereitwilligkeit der gesellschaftlichen Verwaltung versichert, die beanstandeten Bestimmungen ihrer Dienstpragmatik an der Hand der neuen Dienstordnung der österreichischen Staatsbahnen einer Revision zu unterziehen.

Diese Revision konnte wegen Kürze der seither verflossenen Zeit noch nicht durchgeführt werden, und sind die Berathungen über diesen Gegenstand bei der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn noch nicht abgeschlossen. Seitens der gesellschaftlichen Verwaltung sei aber die bestimmte Absicht kundgegeben worden, die Angelegenheit einer baldigen und befriedigenden Lösung zuzuführen, und soll die einschlägige Beschlussfassung des Verwaltungsrathes demnächst erfolgen. Nach Maassgabe derselben werde das Eisenbahnministerium noch weiter mit Nachdruck darauf hinwirken, dass die Dienstpragmatik der Nordbahn in den wichtigen Belangen mit der Dienstordnung der Staatsbahnen in Einklang gebracht werde. Ebenso werde das Eisenbahnministerium mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln darauf Einfluss nehmen, dass die in der neuen Dienstordnung der Staatsbahnen enthaltenen Bestimmungen auch künftig bei Erlassung derartiger Normen für die Privatbahnen als Vorbild zu Grunde gelegt werden.

— Der Verwaltungsrath der **böhmischen Nordbahn** hat beschlossen, bei der am 24. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 11,5 fl. für die Aktie in Vorschlag zu bringen. Der Reingewinn beträgt rund 1 066 000 fl., wobei die durch das Hochwasser erlittenen Schäden und Verluste in der Betriebsrechnung voll zum Ausdrucke gelangt sind. Das Reinerträgniss bleibt hinter jenem des Vorjahres um 308 000 fl. zurück. Dieser erhebliche Ausfall ist auf die Hochwasserkatastrophe im Juli und auf die Steigerung der Betriebskosten zurückzuführen. Durch das Hochwasser sind verschiedene Bahnobjekte stark beschädigt worden; stellen-

weise traten Verkehrsstörungen ein, die erst nach monatelanger Arbeit behoben werden konnten, so dass der Verkehr mittlerweile über Hilfslinien geleitet werden musste. Der direkte und indirekte Schaden, welcher der böhmischen Nordbahn durch diese Elementarunfälle zugefügt wurde, beziffert sich auf rund 150 000 fl. Ungefähr um die gleiche Summe sind die Betriebskosten gestiegen. Insbesondere die Personalauslagen haben eine wesentliche Vermehrung erfahren, da mit Beginn des Jahres 1897 Gehalts- und Lohnerhöhungen zur Durchführung gelangten, die einen Mehraufwand von nahezu 70 000 fl. erforderten. Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre fast unverändert geblieben. Der letzte Betriebsausweis des Jahres 1897 hat eine provisorische Mindereinnahme von rund 60 000 fl. ergeben, welche jedoch durch die definitiven Abrechnungen so ziemlich wettgemacht worden ist. Der Reingewinn des Jahres 1897 im Betrage von 1 060 000 fl. entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals von 7,61 % gegen 9,8 % im Vorjahre. Zur Einlösung des Kupons mit 11,5 fl. ist ein Betrag von 1 073 295 fl. erforderlich. Dem Erneuerungsfonds sollen wie im Vorjahre 100 000 fl. zugeführt werden. Bei diesen Anträgen ergibt sich die Nothwendigkeit, vom Gewinnvortrage etwa 130 000 fl. heranzuziehen, wodurch sich derselbe von 976 000 fl. auf 846 000 fl. ermässigt.

— Ueber die von der **Graz-Köflacher Eisenbahn** geplante Prioritätskonversion, sowie die eventuell in Aussicht genommene Vermehrung des Aktienkapitals um 1 500 000 fl. wird im Zusammenhange mit den von dem Verwaltungsrathspräsidenten in der Generalversammlung diesem Gegenstande gewidmeten Bemerkungen berichtet, dass die bisherige Erfolglosigkeit der auf die Prioritätenkonversion bezüglichen Verhandlungen mit der Regierung in erster Linie auf den Widerstand zurückzuführen sein dürfte, den die Verwaltung der von der Regierung erhobenen Forderung entgegensetzt, dass die Einlösungsbestimmungen in Ansehung der Linie Graz-Köflach, den in sämmtliche Konzessionen neueren Datums aufgenommenen Bestimmungen entsprechend, eine derartige Formulirung erhalten, welche der Staatsverwaltung die thatsächliche Ausübung des Einlösungsrechtes ohne jede Weiterung oder Unklarheit ermöglicht. Auch die vor einigen Monaten angesuchte Genehmigung einer Vermehrung des Aktienkapitals hat die Regierung, wie das „Eisenbahnblatt“ meldet, vor einigen, wenn auch nicht so weitgehenden Bedingungen abhängig gemacht, unter denen sich gleichfalls eine Herabsetzung der Tarife befindet. Es bleibt abzuwarten, ob und welche weiteren Schritte die Verwaltung in betreff der beiden Alternativprojekte unternehmen werde.

— Die Bilanz der **Leoben-Vordernberger Bahn** ergibt für das Jahr 1897 einen Ueberschuss von 155 559 fl., welcher gegenüber dem Vorjahre um 10 121 fl. höher ist. Die Dividende wird mit 43 fl. gegen 40 fl. im Vorjahre in Vorschlag gebracht. Die Gesammtfrequenz der Bahn umfasste 138 318 (+ 16 055) Personen und 762 750 (+ 44 859) t Güter. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug 31 484 (+ 2 668) fl., jene aus dem Güterverkehre 432 686 (+ 27 798) fl. Der Bericht erwähnt, dass die Gesellschaft infolge Auftrages der Regierung im abgelaufenen Jahre ein Projekt für die eventuelle Legung eines zweiten Gleises ausarbeiten liess, dessen Kosten aus der Spezialreserve gedeckt wurden. Dieses Projekt wurde dem Eisenbahnministerium am 25. September 1897 mit einem ausführlichen Berichte vorgelegt, worin die Gesellschaft den Nachweis erbrachte, dass dermalen und auch noch für geraume Zeit die Nothwendigkeit zur Legung eines zweiten Gleises nicht vorhanden ist. Die Sicherheit des Verkehres hänge überhaupt weniger von dem Bestande zweier Streckengleise, als vielmehr von den erforderlichen Einrichtungen in den Bahnhöfen und von dem Vorhandensein ausreichender Kreuzungsstellen ab. Sollte sich in der Folge das Bedürfniss für ein zweites Gleise auf einer Theilstrecke der gesellschaftlichen Bahn wirklich ergeben, so sei es selbstverständlich, dass eine solche Herstellung ohne Zögern vollzogen werden würde.

— Am 16. d. Mts. findet die Generalversammlung der **Bozen-Meraner Bahn** statt. In derselben dürfte die Frage der Vintschgauer Bahn, welche für die Bozen-Meraner Bahn ein vitales Interesse besitzt, und vielleicht auch die Forderung der Regierung auf Herabsetzung der Tarife zur Sprache kommen.

— Der Gemeindeausschuss von Brünn hat den Ankauf der **Brünner Lokaleisenbahn** um den Preis von 860 000 fl. beschlossen. Die Auszahlung des Kaufschillings sowie die Uebernahme der Linien der Brünner Lokalbahn wird am 1. Januar 1899 erfolgen. Die Frage, ob die Gemeinde diese sowie die neu zu erbauenden Linien in eigener Regie betreiben oder aber an die Berliner Union-Elektrizitätsgesellschaft, welche der Gemeinde mehrere diesbezügliche Offerten gemacht hat, übergeben soll, wird von der Gemeindevertretung erst später entschieden werden.

— **Vermehrung des Fahrparks.** Die Südbahn und die österreichische Nordwestbahn haben, wie die „Neue Freie Presse“ berichtet, zur Ausrüstung ihres Fahrparks neue Fahrbetriebsmittel bestellt. Die Südbahn hat bei der Lokomotivfabrik der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und bei der Floridsdorfer Fabrik je vier Lokomotiven und bei der Grazer Wagenfabrik zehn offene Güterwagen in Anschaffung gebracht, während die Nordwestbahn bei inländischen Fabriken 130 Güterwagen erbauen lässt.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der anderen ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den amtlichen Ausweisen im Monat März d. J. wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen im März			
	im ganzen		für 1 km	
	1898	1897	1898	1897
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	7 040 700	7 222 866	900	937
Südbahn (ungarische Linien) . .	571 741	588 907	812	837
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	58 984	64 911	492	542
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	438 536	445 945	1 145	1 165
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	51 847	52 882	767	782
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	44 000	42 523	646	624
zusammen	8 205 808	8 418 034	895	930

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat März d. J. 9 166,8 (1897 9 054,8) km. Es sind sonach bei einer Vermehrung der durchschnittlichen Länge der Hauptbahnen um 112 km die Einnahmen um 212 226 fl. und für das Kilometer um 35 fl. zurückgegangen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Lokalbahnen betrug im Monat März 6 851,6 (6 011,3) km.

Die Einnahmen der Lokalbahnen beliefen sich im Monat März auf 1 101 437 (1 053 506) fl. und für das Kilometer auf 161 (175) fl. Die Einnahmen sind demnach bei einer Vergrösserung der durchschnittlichen Länge um 840,3 km um 47 931 fl. gestiegen, für das Kilometer jedoch um 14 fl. gefallen.

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Haupt- und Lokalbahnen betrug im März 16 018,4 (15 066,1) km und die Einnahme sämmtlicher Bahnen 9 307 245 (9 471 540) fl., d. i. für das Kilometer 581 (629) fl. Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher Bahnen 25 905 290 (26 559 406) fl. und für das Kilometer 1 617 (1 763) fl. Dieselbe ist demnach, ungeachtet sich das Eisenbahnnetz um 952,3 km vergrössert hat, um 654 116 fl. zurückgegangen. Der Ausfall betrifft ausschliesslich den Güterverkehr, aus demselben hat sich eine Mindereinnahme von 984 306 fl. ergeben, welche durch die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr um 330 190 fl. verringert wurde. Befördert wurden in den drei ersten Monaten 12 288 287 Personen und 6 936 072 t Güter.

— In dem Berichte des ungarischen Handelsministers an die Legislative über seine Thätigkeit im Jahre 1896 wird bezüglich des **Eisenbahnfachlehrkurses** mitgetheilt, dass von den 381 zu Beginn des Schuljahres eingeschriebenen Hörern im Laufe des Schuljahres 39 ausgetreten und 2 gestorben sind. Die Schlussprüfungen haben mit gutem Erfolge 286 Hörer abgelegt, von denen die 5 besten sogleich zu Beamten, die übrigen — ausnahmslos — zu Beamtenpraktikanten ernannt wurden. Während im ersten Jahre des Bestandes des Lehrkurses nur 94 Schüler die Abschlussprüfung mit Erfolg ablegten, ist diese Zahl im Schuljahre 1895/96 auf das Dreifache gestiegen, ein Ergebniss, welches die segensreiche Entwickelung dieser Einrichtung bezeugt. Die Kosten des Kurses, welche seitens des ungarischen Handelsministeriums und seitens der Eisenbahnverwaltungen zu bestreiten waren, beliefen sich auf 12 600 fl.

Der „Pester Lloyd“ weist anknüpfend an eine Besprechung über die Einrichtung und Entwickelung des obigen Kurses darauf hin, dass es sich empfehlen würde, eine Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte nach dem Muster der in Wien bestehenden zu errichten, welche die Aufgabe zu erfüllen hätte, bereits im Dienste stehenden Beamten eine höhere und allgemeinere Ausbildung zu ermöglichen, als sie sich solche in dem meist eng begrenzten Kreise ihrer dienstlichen Thätigkeit oder durch Selbststudium anzueignen in der Lage sind.

— Der Minister des Innern beantwortete eine **Interpellation in Angelegenheit der bei den Budapester elektrischen Bahnen vorgekommenen Unfälle.** Die Interpellation wurde schon vor einem Jahre eingebracht; da sie jedoch wichtige

technische und polizeiliche Fragen berührte, konnte sie nicht früher beantwortet werden.

In der Interpellation wird zunächst gefragt, ob die Regierung von den bei den elektrischen Bahnen vorgefallenen Unfällen Kenntniss besitzt. Auf diese Frage antwortet der Minister bejahend, um so mehr, als ja auch die Berichte des Oberstadthauptmanns von Budapest alljährlich ausführliche Daten über die vorgefallenen Unfälle enthalten. Laut diesen Berichten wurden im Jahre 1896 von Dampfbahnen 53, von elektrischen Bahnen 79, von Pferdebahnen 52 Unfälle verursacht. Im Jahre 1897, in welchem bekanntlich der grösste Theil der Pferdebahnen auf elektrischen Betrieb eingerichtet wurde, kamen bei den elektrischen Bahnen 96 Unfälle vor, und zwar: 33 bei der Stadtbahn und 63 bei der Strassenbahn. Auf der Untergrundbahn ereignete sich kein Unfall.

Von den 96 Unfällen entfallen 36 auf leichte, 48 auf schwere Verletzungen; in 15 Fällen hatten sie den Tod der Verunglückten zur Folge. Diese Zahl ist gross genug und die Thatsache, dass so viele Unfälle vorkommen, ist sehr bedauernswerth, sie lässt sich aber begreifen, wenn man berücksichtigt, welch grosse Ausdehnung das Netz elektrischer Bahnen heute bereits gewonnen hat. Die Zahl der Wagenkilometer beläuft sich heute auf mehr als 10 000 000. Bei den anderen Fuhrwerken war aber die Zahl der Unglücksfälle noch grösser, sie belief sich auf 351, von welchen 12 Unfälle tödtlich verliefen.

Der Interpellant fragt ferner, ob der Minister Kenntniss davon hat, dass die Bahnen auch in den volkreichsten Gassen mit ungeheurer Schnelligkeit fahren? Was dies betrifft, bemerkt der Minister, dass die Höchstgeschwindigkeit technisch-polizeilich festgesetzt wird. Sie schwankt zwischen 6 und 15 km in der Stunde, im Extravillan zwischen 15 und 20 km. Diese Fahrgeschwindigkeit wird aber in ausländischen Städten noch übertroffen. In Berlin z. B. ist die geringste Fahrgeschwindigkeit 10 km, doch gibt es auch Strecken mit einer Fahrgeschwindigkeit von 17,5 km.

Wenn der Interpellant in Zweifel zieht, dass diese Fahrgeschwindigkeit auch wirklich eingehalten wird, so muss der Minister bemerken, dass die Kontrole der Polizei in dieser Hinsicht nirgends lebhafter ist als in Ungarn.

Auf die Frage, ob in den Wagen Vorrichtungen angebracht sind, mit welchen sich die Fahrgeschwindigkeit feststellen lässt, erklärt der Minister, dass bisher noch keine Vorrichtungen erfunden wurden, mit welchen die Fahrgeschwindigkeit sicher festgestellt werden könnte. Sobald eine solche Vorrichtung bekannt sein wird, wird sich die Regierung mit der Frage befassen.

Was die Frage betrifft, ob an den Wagen Vorrichtungen zur Verhütung von Unfällen und zur Vornahme der Rettungsarbeiten angebracht sind, bemerkt der Minister, dass in dieser Beziehung die ungarischen Bahnen den Anforderungen so weit genügen, als dies bei dem gegenwärtigen Stand der Technik möglich ist. Die Regierung verfolgt die neuen Erfindungen auf diesem Gebiete mit der grössten Aufmerksamkeit.

Auf eine weitere Frage des Interpellanten erklärt der Minister, dass die Bahngesellschaften ein geeignetes und ausgebildetes Wagenführerpersonal besitzen, und dass die Ausbildung der Wagenführer ständig im Zuge ist. Uebrigens wurde im Handelsministerium ein Statut ausgearbeitet, in welchem der Dienst der Angestellten geregelt wird.

Der Minister erklärt, es sei ein Irrthum, zu glauben, dass es im Interesse der Bahngesellschaften und nicht des Publikums liege, wenn die Bahnen schnell fahren. Bei einer Fahrgeschwindigkeit unter 6 km würden die Bahnen nicht schneller fahren, als ein guter Fussgänger zu gehen imstande ist. Dadurch wären die Bahnen ihres grössten Vortheiles beraubt, ohne dass daraus eine Abnahme der Unfälle folgen müsste.

Was die Frage des Interpellanten betrifft, ob der Minister geneigt ist, hinsichtlich der Unfälle die Untersuchung einzuleiten, so erwidert derselbe, dass bei jedem vorkommenden Unglücksfalle sofort die polizeilichen Vorerhebungen gepflogen und die Akten dann an das Strafgericht geleitet werden. In den meisten Fällen ist jedoch ein Strafverfahren nicht am Platze, so ist in 32 von 43 tödtlich verlaufenen Fällen das Verfahren eingestellt worden; in sieben Fällen ist das Verfahren im Zuge und nur in vier Fällen wurden die Betreffenden schuldig befunden und bestraft. Sowohl die Polizei, wie die technischen Organe sind bemüht, darauf zu achten, dass die Zahl der Unfälle auf ein Minimum reduzirt werde. Gerade infolge der Strenge der Polizei, wie der betreffenden Gesellschaften ist jedoch das Personal kein genügend stabiles.

Der Handelsminister hat daher die Absicht, die Gesellschaften aufzufordern, das Loos ihrer Angestellten zu sichern und zu verbessern und sie an das Unternehmen zu fesseln, indem man ihnen auch eine Pension in Aussicht stellt. Was die Entschädigungen anbelangt, so kommt in betreff derselben in den meisten Fällen eine Vereinbarung zwischen den Angehörigen der Verunglückten und den betreffenden Gesellschaften zu stande. Die Entschädigungen, welche gezahlt wurden, variiren von 20 bis 5200 fl.; in manchen Fällen erhalten die Betreffenden die Entschädigung in Form von jährlichen Renten. Der Minister erklärt schliesslich, dass er die Verfügung getroffen hat, es möge ihm halbjährlich seitens der Polizei ein pünktlicher Ausweis über die Unfälle und die Entschädigungen der Verunglückten unterbreitet werden und bittet das Haus, seine Antwort zur Kenntniss zu nehmen.

Das Haus hat die Antwort zur Kenntniss genommen.

Vereins-Ausland.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Die Bilanz für das Jahr 1897 ergibt einschliesslich des Vortrages vom vorhergehenden Jahre mit 147 039 Frcs. einen Betriebsreinüberschuss von 2 843 563 Frcs. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der am 28. Juni d. J. in Wien stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen: dem ordentlichen Reservefonds 94 826 Frcs., dem Erneuerungsfonds 300 000 Frcs., gleichwie im Vorjahre, zuzuweisen, eine Dividende von 16 Frcs. für die Aktie (4 %) mit 1 600 000 fl. zu bezahlen, einen weiteren Betrag von 600 000 fl. in Reserve zu stellen und den Saldo von 248 737 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Betriebsüberschuss stellt sich um rund 169 758 Frcs. höher als im Vorjahre.

— In seinem neuen Buch „Briefe aus Südafrika“ berührt H. M. Stanley auch die **Eisenbahnfrage in Deutsch-Südwestafrika**, findet, dass der deutsche Besitz durchaus glücklich gelegen ist, und meint, „wenn die Deutschen sich dazu verständen, 4 000 000 Pfund (80 000 000 ℳ) für eine Bahn von Swakopmund nach den Ufern des Oranjeflusses auszugeben, würden sie zu furchtbaren Wettbewerbern für allen Handel in Betschuanaland und im Norden der Kapkolonie werden, denn Swakop liegt zu Europa drei volle Tage näher als die Tafelbai. In Amerika haben die Bahnen Städte geschaffen und ungeheuere Landstrecken mit Einwohnern gefüllt. Jeder neue Ansiedler wurde einem Nationalkapital von 4 000 ℳ gleich geschätzt. Bis jetzt besitzt die Kapkolonie nur auf je 112 englische Quadratmeilen (28 deutsche Quadratmeilen) eine Bahnstrecke . . Manche Bahnstrecken mögen nicht gleich eine nennenswerthe Dividende abwerfen; allein sie sind für die Entwickelung des Landes unentbehrlich. Sie geben Landstrecken, die sonst werthlos geblieben wären, einen grossen Werth und tragen so zu Erträgnissen auf einem freilich anderen Wege als dem der Dividenden für Aktionäre bei.“ Die Bedeutung dieser Linie steht allerdings fest, doch wird die Regierung kaum für dieselbe eintreten können, solange das deutsche Kapital seine bisherige Zurückhaltung aufrecht erhält. Bei dieser Gelegenheit erinnert die „Dtsch. Ztg.“ daran, dass Gerüchte über Absichten, die erwähnte Bahn zur That werden zu lassen, schon damals im Umlauf waren, als der Plan des Bahnbaues Swakopmund-Windhoek festere Gestalt annahm.

— In **Südafrika** ist unlängst die **Heuschreckenplage** so stark aufgetreten, dass sie sogar unliebsame **Störungen im Eisenbahnverkehr** verursachte. So hatte vor einiger Zeit nach südafrikanischen Blättern der Schnellzug von Bloemfontein nach Port Elizabeth ein merkwürdiges Abenteuer zu bestehen. Nachdem der Zug Edenburg im Freistaat passirt hatte, stiess er plötzlich mit einem gewaltigen Schwarm der sogenannten Voetgangers (Heuschrecken) zusammen. Millionen, vielleicht Billionen dieser unangenehmen Insekten bedeckten die Gleise und machten es der Lokomotive fast zur Unmöglichkeit, ihren Weg fortzusetzen. Das Zugpersonal schüttete grosse Mengen Sand auf die Störenfriede, doch schreckte das die Thiere nicht im geringsten, erschwerte aber dem keuchenden, in seinem Laufe gehemmten Dampfrosse die Arbeit nur noch mehr und liess sogar ein Entgleisen der langen Wagenreihe befürchten. Zuletzt stieg der grösste Theil der Reisenden aus und, neben der Lokomotive hergehend, versuchten die Leute auf alle mögliche Weise die aufdringlichen Insekten zu verscheuchen. Es bot einen ebenso interessanten wie absonderlichen Anblick, das mächtige dampfspeiende eiserne Ungethüm fast machtlos gegen die Myriaden von Heuschrecken ankämpfen zu sehen, die darauf versessen schienen, das schnaubende und zischende Ungeheuer, das ihnen so gar keine Furcht einflösste, obwohl es Millionen von ihnen zermalmte, in seinem Vorwärtseilen zu hemmen. Wie eine riesige Schnecke langsam dahinkriechend, gelang es der Maschine zuletzt doch, sich durch den kolossalen Schwarm hindurchzuarbeiten, und mit sausender Eile ging es dann vorwärts, um die unerwartete Zeitversäumniss wieder einzuholen.

— Im Herbst 1897 wurde die **siamesische Staatsbahn Bangkok-Gengkoi** eröffnet. Die Strecke ist 125 km lang. Die Einnahmen zeigten alsbald einen erfreulichen Aufschwung. Im zweiten Vierteljahr verdreifachten sie sich gegenüber dem ersten Vierteljahr. Für den Personenverkehr allein wurden etwa

40 000 ℳ vereinnahmt. Auch der Güterverkehr beginnt sich zu entwickeln und verschiedene Gesuche um Anlage von Ladegleisen auf Haltestellen, wo solche bisher nicht vorgesehen waren, wurden eingereicht. Die Verwaltung bewilligt derartige Gesuche, wenn die Interessenten eine Kaution von 2000 bis 3000 Tical (1 Tical = 1,15 ℳ) stellen. Die Kaution wird zurückerstattet, wenn in einem bis zwei Jahren 300 bis 400 Wagenladungen Reis zur Verfrachtung kommen. An den Eisenbahnstationen sind in einigen Monaten ganze Dörfer mit Speichern, Wirthshäusern und den unvermeidlichen Spielhäusern entstanden. Während der Zeit des Reistransports, d. i. bis zu drei bis vier Monaten nach der Ernte, ist der Verkehr sehr lebhaft. Dann kommen Hunderte von Ochsen- und Büffelkarren heran. In dieser Zeit besteht bereits für die siamesischen Staatsbahnen ein gewisser Wagenmangel, dem indessen die Leitung durch Gestellung weiteren Fahrbedarfs abzuhelfen sucht. Bekanntlich stehen die siamesischen Staatsbahnen unter Oberleitung des deutschen Ingenieurs K. Bethge.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Albthalbahn. Im Anschluss an die am 1. Dezember v. J. eröffnete Theilstrecke Karlsruhe Messplatz - Ettlingen Holzhof der Albthalbahn wird am 14. d. Mts. eine weitere Theilstrecke Ettlingen Holzhof-Frauenalb mit den Stationen und Haltepunkten Spinnerei, Busenbach, Etzenroth, Spielberg - Schöllbronn, Spielberg, Marxzell, Frauenalb dem Betriebe übergeben.

Diese Theilstrecke dient bis auf weiteres nur dem Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr.

Die Haltepunkte Spinnerei, Etzenroth, Spielberg - Schöllbronn und Spielberg bleiben von der Annahme und Ausgabe von Expressgütern bis auf weiteres ausgeschlossen. Reisegepäck wird von denselben zur nachträglichen Abfertigung auf der Bestimmungsstation unabgefertigt mitgenommen.

Die Fahrpläne für die danach im Betrieb befindlichen Strecken der Albthalbahn sind seit dem 1. Mai d. J. zum Aushang gebracht und auf den Stationen käuflich zu haben.

Zu den in den Fahrplänen aufgeführten Fernzügen findet der Fahrkartenverkauf nur am Schalter statt. An den Haltepunkten Spinnerei, Etzenroth, Spielberg - Schöllbronn und Spielberg werden die Fahrkarten bis auf weiteres vom Zugführer verausgabt.

Die Lokalzüge 8, 28 und 48, welche Sonn- und Feiertags als Sonderzüge nach Frauenalb durchgeführt werden sowie die von Frauenalb im Anschluss an die Lokalzüge 27, 47 und 59 abgelassenen und bis Karlsruhe durchgeführten Sonderzüge führen auch die II. Wagenklasse. Zu diesen Zügen findet an Sonn- und Feiertagen der Fahrkartenverkauf auch nur am Schalter statt.

Karlsruhe, den 10. Mai 1898. (1183H&V)
Betriebsabtheilung.

2. Eröffnung eines amtlichen Reisebüreaus.

Am 15. Mai d. J. wird auf dem hiesigen Potsdamer Bahnhofe ein amtliches Reisebüreau unter dem Titel „Amtliches Reisebüreau, Berlin Potsdamer Bahnhof“ eröffnet. Es werden in dem Reisebüreau sämmtliche Schnellzugfahrkarten, die gangbarsten Personenzugfahrkarten I. bis III. Klasse, sämmtliche Rückfahrkarten, Sommer-, Sonderzug- und Anschlussrückfahrkarten, feste Rundreise- und Platzkarten ohne Erhebung eines Zuschlages als Verkaufsgebühr schon 8 Tage vor Antritt der Reise mit Ausnahme der Platzkarten, welche erst einen Tag vorher käuflich sind, ausgegeben werden. Ferner gelangen daselbst zusammenstellbare Fahrscheinhefte und auch Bettkarten für sämmtliche von Berlin abgehenden Schlafwagenkurse der preussischen Staatsbahnen zur Ausgabe. Bestellungen auf Bettkarten für alle übrigen Staatsbahn-Schlafwagenkurse werden gleichfalls in dem Büreau entgegengenommen werden. Zugleich wird daselbst jede Auskunft über Fragen des Reiseverkehrs ertheilt werden, namentlich über Fahrpreise, Zugverbindungen, Anschlüsse, örtliche Lage von Bahnhöfen, über Zoll- und Steuerabfertigungen, über eingetretene Verkehrsstörung und deren Beseitigung usw.

Ausserdem können bei dem Reisebüreau amtliche Drucksachen, wie die Kursbücher der preussischen Staatsbahnen, Fahrscheinverzeichnisse, Formulare zur Erlangung von Fahrpreisermässigungen zu milden Zwecken käuflich bezogen werden.

Das Reisebüreau wird zur Abfertigung des Publikums an den Wochentagen von 8 Uhr Vormittag bis 7 Uhr Abends und an Sonn- und Festtagen von 9 Uhr Vormittag bis 1 Uhr Mittags geöffnet sein.

Berlin, den 14. Mai 1898. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird die an der Strecke Berlin - Hamburg zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack gelegene, bisher nur für den Personenverkehr und den Frachtgutverkehr in Wagenladungen sowie den Viehverkehr eingerichtete Haltestelle Vietznitz für den Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für die Beförderung von Gepäck, Eil- und Frachtstückgütern mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn - Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 13. Mai 1898. (1184a)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 1 (Holztarif). Insoweit in den Binnenverkehren der deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den auf deutschem Gebiet belegenen Stationen der niederländischen Eisenbahnen der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) in Geltung ist, erhalten mit Gültigkeit vom 15. Mai 1898 ab die Ziffern 3, 5 und 6 folgende Fassung:

3. Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.
   Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder nicht in Pappenform, oder, wenn in Pappenform, nur unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können.
5. Holzzellstoff (Cellulose), trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.
6. Strohstoff, Strohzellstoff, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.

Im preussischen Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr ist diese Tarifmaassnahme gemäss unserer Bekanntmachung vom 20. April d. J. bereits am 25. April d. J. eingeführt worden.

Berlin, den 11. Mai 1898. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897. Vom 1. Juli l. J. ab werden die Sätze des Spezialtarifs I der Stationstariftabelle auf Seite 38 und der allgemeinen Kilometertariftabelle auf Seite 56—95 des Tarifs gleichgestellt mit den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen und des Spezialtarifs A 2.

München, den 11. Mai 1898. (1186)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Nassau-pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden in den Ausnahmetarif 13 (Rohstofftarif) die Artikel: „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies“ aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 2. Mai 1898. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die durchgehende Abfertigung von Fahrzeugen, die durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen nicht verladen werden können und bei den Gepäckabfertigungsstellen aufgegeben werden, ferner von Leichen im Verkehre zwischen Ober-Graslitz (Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen nebst mitverwalteten übrigen Eisenbahnen sowie

der Station Gera (Reuss) des Eisenbahndirektionsbezirkes Erfurt andererseits wegen mangelnder Benutzung aufgehoben.

Die hierdurch — infolge Zahlung der doppelten Abfertigungsgebühr — eintretende Tariferhöhung beläuft sich auf 6 ℳ für den Eisenbahnwagen.

Dresden, am 4. Mai 1898. (1188)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich namens der mitbetheiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-sächsischer Verband. Am 1. Juni 1898 gelangt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen der Nachtrag 1 zur Einführung. Durch denselben erhalten das Titelblatt, das Vorwort, die besonderen Bestimmungen und die Vorbemerkungen zu den Tariftabellen eine anderweite Fassung.

Ausserdem wird durch den Nachtrag eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Danzig und Königsberg neu in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu beziehen sind.

Bromberg, den 9. Mai 1898. (1189)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ermässigung der Stückgutfracht. Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen tritt vom 1. Oktober 1898 ab auf Entfernungen über 50 km eine allgemeine Ermässigung der Fracht für gewöhnliches Stückgut und für Eilstückgut ein. Den neuen Frachtsätzen der allgemeinen Stückgutklasse liegt eine fallende Staffel zu Grunde. Die Fracht für Eilstückgut beträgt das Doppelte der Fracht der allgemeinen Stückgutklasse.

Von 727 km ab werden die Frachtsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter auf die neuen Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse herabgesetzt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt das Verkehrsbüreau, hier, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft. Die Allgemeine Kilometertariftabelle der preussisch-hessischen Staatsbahnen wird neu aufgelegt und deren Erscheinen besonders bekannt gemacht werden.

Berlin, den 11. Mai 1898. (1190)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. werden die Stationen Freilassing und München Rangirbahnhof in den direkten badisch-bayerischen Thier- usw. Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 11. Mai 1898. (1191)

Generaldirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen. Mit dem 15. d. Mts. wird die Verkehrsstelle Triebischthal der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 7. Mai 1898. (1192)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Unter Aufhebung der in den Heften Nr. 4 vom 1. April 1894 und Nr. 5 vom 1. August 1896 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und der Cronberger Eisenbahn kommt für diesen Verkehr am 1. Juni d. J. ein neues Tarifheft Nr. 5 zur Einführung (80 ₰).

Soweit durch das neue Tarifheft Frachterhöhungen zur Einführung kommen, bleiben indessen die bisherigen billigeren Frachtsätze bis Ende Juni d. J. in Geltung, und, soweit das neue Heft Nr. 5 für Stationsbeziehungen, welche in dem Heft Nr. 4 direkte Frachtsätze haben, für diese keinen Ersatz bietet, bleiben ebenfalls die jetzt gültigen Tarifsätze bis auf weiteres in Kraft.

Strassburg, den 12. Mai 1898. (1193)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zum Tarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Juni d. J. von Stationen der Wilhelm-Luxemburg- und der Reichsbahn nach Differdingen Frachtsätze für Eisenerze zum Hochofenbetrieb und von Differdingen und Rodingen nach Schönefeld bei Leipzig Frachtsätze für Giessereiroheisen, ferner zwischen Hettstedt und Stationen des Direktionsbezirks Halle Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Strassburg, den 10. Mai 1898. (1194)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Köln Hafen für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Köln in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 6 für Roheisen, 7 für Eisenerz, 9 für Holz, 13 und 14 für Eisen und Stahl, 15 für Kaffee usw. und 30 für frisches Obst usw. des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs, Theil II Heft A I. und II. Abtheilung nebst Anhang vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der grossen belgischen Centralbahn treten indessen erst zu einem später zu bezeichnenden Zeitpunkte in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Köln Hafen.

Köln, den 13. Mai 1898. (1195)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 15. Mai d. J. ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarifs) des südwestdeutschen Verbandes in demselben Umfange wie für Erze auch auf Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies, Anwendung.

Strassburg, den 9. Mai 1898. (1196)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 20. Mai d. J. treten im ostdeutsch-österreichischen Eisenbahnverband Theil II, Heft 2 für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A und B folgende direkte Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief in Kraft:

	Von					
	Olmütz K. F. N. B. Olmütz K. K. St. B. Olmütz St E. G.		Prerau K. F. N. B.		Stefanau St. E. G.	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig					
	A.	B.	A.	B.	A.	B.
Nach Spandau K. E. D. Berlin .	186	141	197	151	186	141

Breslau, den 12. Mai 1898. (1197)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit sind für Wegebaumaterialien nachstehende Frachtsätze in Kraft getreten:

nach und von	Frankfurt a/M. Hptbhf. M. N. B. und Hafen rechtsmainisch
Dossenheim . .	0,24
Viernheim . . .	0,23

Mark pro 100 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 12. Mai 1898. (1198)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 3 zum Tarife für den Magdeburg-Halle-bayerischen Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite niedrigere Tarifentfernungen für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Halle a/S., anderweite, theils niedrigere theils — mittelst besonderer Bekanntmachung bereits zur Kenntniss gebrachte — höhere Tarifentfernungen für die Station München Rangirbahnhof, Tarifentfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Eching, Uebigau und Wahren, Erweiterung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), Ausdehnung des Ausnahmetarifs 6 (für Brennstoffe) auf Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und einige Stationen des Direktionsbezirks Halle a/S., einen neuen Ausnahmetarif für Blei in Blöcken im Versande von Frankenscharrn Hütte etc. nach Aschaffenburg, Gemünden und Lichtenfels, Aufhebung des Ausnahmetarifs 1 C (für Schleifholz etc.) unter Versetzung der demselben angehörenden Artikel in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) sowie den Ausnahmetarif 1 A, bis auf Holzsägespäne, unverpackt, welche künftig zu den Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt werden. Soweit durch die Aufhebung des Ausnahmetarifs 1 C Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze desselben bis Ende Juni d. J. in Gültigkeit.

Ferner werden durch den Nachtrag die für Sprit und Spiritus in Wagenladungen von 5 000 kg für einen Wagen zur Ausfuhr zur Zeit bestehenden Ausnahmetarifsätze mit Ablauf des Monats August d. J. aufgehoben. Endlich wird die Tarifentfernung Furth i/W.-Wallwitz b. Halle von 366 km auf 396 km richtig gestellt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen

auch der Nachtrag zum Preise von 15 ₰ für ein Exemplar bezogen werden kann.
Magdeburg, den 13. Mai 1898. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

In dem Waarenverzeichniss des vom 13. Dezember 1897 gültigen Ausnahmetarifs C, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten usw. nach den Hafenplätzen Danzig, Neufahrwasser, Königsberg i/Pr. und Memel wird mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Raps und Rübsaat“ abgeändert in „Raps und Rübsen.“
Bromberg, den 12. Mai 1898. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die im Heft C 5 vom 10. Juni 1895 und den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Strecken Langschede-Scherfede Fürstenberg/Mönchehof, Hümme-Carlshafen, Warburg-Arolsen-Corbach und Wallau-Sarnau-Frankenberg des Direktionsbezirks Cassel einerseits und den Stationen Eysden und Gronsveld der Lüttich-Maestrichter Eisenbahn andererseits ausser Kraft. Etwaige Sendungen in den betreffenden Verkehrsbeziehungen sind für die Folge auf die Umkartirung verwiesen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen der vorbezeichneten Strecken.
Elberfeld, den 15. Mai 1898. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Zum obigen vom 1. November 1897 gültigen Ausnahmetarif wird vom 1. Juni d. J. ab der Nachtrag I eingeführt, welcher unter anderem Ermässigungen der Frachtsätze nach Stationen der Strecke Seidenberg-Reichenberg der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn sowie um 2 Heller für 100 kg erhöhte Frachtsätze nach Station Pottenstein der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn enthält. Die Erhöhungen treten vom 1. Juli d. J. ab in Kraft.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.
Kattowitz, den 13. Mai 1898. (1202)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 22. März d. J. theilen wir mit, dass die im Hefte 2, erste Abtheilung, des Theiles II der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife für den Kohlen etc. - Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Südostbahn am 5. Juni 1898 in Kraft tretenden höheren Frachtsätze nunmehr bei den Verkehrs- (Tarif-) Büreaus der betheiligten Bahnen zu erfahren sind.
Karlsruhe, den 12. Mai 1898. (1203)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird

1. der Artikel Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) mit den für die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen geltenden gleichen Bestimmungen wie für Erze,
2. die Station Wolgast in den Ausnahmetarif 5 a (Steine des Spezialtarifs III),
3. der Artikel Drahtgeflechte in den Ausnahmetarif E (Eisen und Stahl) unter II a,
4. die Station Landsberg als Versandstation in den Ausnahmetarif M (Holzstoff und Holzzellstoff) aufgenommen und
5. die Bezeichnung Raps- und Rübsaat in dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs C (Getreide) in: Raps und Rübsen abgeändert.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das hiesige Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 11. Mai 1898. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter besonderer Ziffer 9 neu aufgenommen:
„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif Nr. 9 und den Erz-Ausnahmetarif Nr. 10)“.
Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten dieselben Bestimmungen wie für Erde usw. (1205)
St. Johann-Saarbrücken, den 11. Mai 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreich-ungarischer Kohlenverkehr. Heft II. Mit sofortiger Gültigkeit wird die bei Station Rózsahegy der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn gelegene Station
„Rózsahegy fonógyár“
in den obengenannten Kohlenausnahmetarif mit den für die Station Rózsahegy bestehenden Frachtsätzen und Kilometern einbezogen.
Kattowitz, den 10. Mai 1898. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Stückgutverkehres in der Station Michelbeuern. Laut Nachtrag II zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II — Heft 1 sollte die Station Michelbeuern nur für den Markthalleverkehr und zwar nur für die Aufgabe und Abgabe von Fleisch der Pos. F — 20 und Fleischwaaren der Pos. F — 22 der Güterklassifikation des Tarif — Theiles I eröffnet werden.
In Abänderung der betreffenden Bestimmung wird hiermit verlautbart, dass in der Station
Michelbeuern
auch Stückgüter aller Art in Mengen bis 5000 kg pro Frachtbrief zur Aufgabe und Abgabe gelangen können.
Ausgenommen sind blos:
a) alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände;
b) alle laut § 50 des Betriebsreglements, lit. B nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände;
c) Fahrzeuge und lebende Thiere.
Wien, am 12. Mai 1898. (1207)

Eisenbahn Grand Central Belge. Am 15. d. Mts. wird die Verwaltung einen 3. Nachtrag zu ihrem allgemeinen Tarife für die Beförderung von Gütern und Vieh zwischen den belgischen Stationen ihres Bahnnetzes, einerseits, und ihren holländischen Stationen, nebst Aachen, andererseits, einführen.
Brüssel, den 13. Mai 1898. (1208)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Der Fahrpreis für die Rückfahrkarte III. Kl. mit eintägiger Gültigkeit an den Sonntagen und zum Marktbesuch nach Mühlhausen i/Th. wird für die Station Grabe auf 30 ₰ herabgesetzt. Diese Ermässigung tritt am 22. d. Mts. in Kraft.
Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben. (1209)
Der Vorstand.
Betriebsabtheilung Halle a/S.
der Ges. m. b. H. Lenz & Co., Stettin.

Englisch - deutsch - österreich. - ungar. - orientalischer Verkehr. Zum Heft F für den internationalen Personenverkehr über Herbesthal erscheint am 1. Juli d. J. der I. Nachtrag mit veränderten, zum Theil auch erhöhten Fahrpreisen, über die wir auf Wunsch Auskunft ertheilen.
Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Mainz, den 3. Mai 1898. (1210)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Die im französisch - deutsch - österreichischen Personenverkehr für Strecken der französischen Ostbahn ausser den eigentlichen Transportpreisen zur Erhebung kommenden Zuschlagstaxen für Beförderung von solchen Salonwagen, welche einer anderen Verwaltung als der französischen Ostbahn gehören, werden vom 1. Juli d. J. ab von 4 Cts. auf 5 Cts. pro Kilometer für einen 2—3 achsigen Salonwagen und von 8 Cts. auf 10 Cts. pro Kilometer für einen 4 achsigen Salonwagen erhöht. Die übrigen im Tarife für die Beförderung von Personen in gemietheten Salonwagen vorgesehenen Taxen dagegen bleiben unverändert.
Strassburg, den 6. Mai 1898. (1211)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

6. Lieferfristen.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Verlängerung der Lieferfristen wegen Unter-

brechung des Güterverkehrs an Sonn- und Festtagen. Mit dem Erlasse Z 20175/16 vom 6. Mai 1898 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung der § 63 Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. Mai 1897 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehrs an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen, um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen als auch internationalen Güterverkehr von dem Tage der Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1898 genehmigt.

Wien, am 13. Mai 1898. (1212)

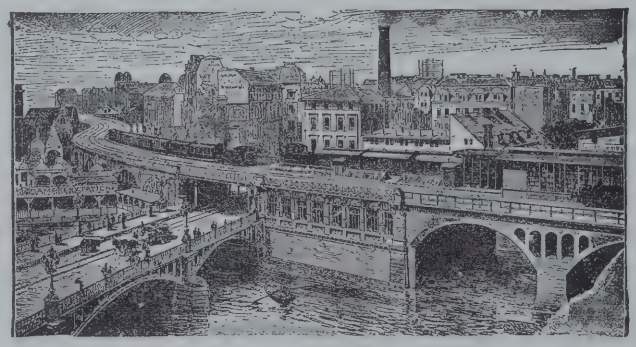
Anzeigen.

Büsscher & Hoffmann
(m. b. H.)
Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct



Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437
Asphaltputz,
auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015
Falzziegel-Unterdachung
mittelst Dachpapplage.
Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Güterexpedient, früher Stat.-Vorst., 40 Jahr alt, in all. Zweig. d. Betr.-, Verkehrs- und Verwaltungsdienstes durchaus erf., mit Kleinbahnwesen vertraut, selbstst. Büreauarbtr. u. Korrespondent, wünscht entspr. Stellung.
Gefl. Offert. unt. „Verkehr" an **H. S. Hermann**, Beuthstr. 8. **Berlin SW.**

Ges. **Lokomotivführer** und
Eisenbahnschaffner
für
Guatemala, Central-Amerika.
Per sofort gegen 200 *M.* Gehalt p. Monat, freier Verpflegung, freier Ausreise, 2 Jahre Verpflichtung 1 Lokomotivführer.
Ferner gegen 125 *M.* Gehalt u. gleichen übrigen Bedingungen 1 Eisenbahnschaffner. Nur solche, welche beste Zeugnisse aufzuweisen im Stande sind, wollen sich sogleich schriftlich o. mündlich wenden an **J. C. Frese & Co.,** Hopfensack 6, **Hamburg.**

Funkenfänger für **Locomotiven** und **Locomobilen** D. R. P. Nr. 65140 in dem Werke „Das Eisenbahn-Maschinen-Wesen der Gegenwart 1897" als die besten empfohlen, offerirt
H. Eisenach, Maschinenfabrik.
Cüstrin II.

Alle Pflanzen
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf.
J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium-Carbid
hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!
Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.
Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.
Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.
Lager in Berlin.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 39.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Mai 1898.

Inhalt:

Strassenbahnen im Stadtinnern.
Europäische Verkehrsverschiebungen.
Nochmals „ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus".
Aus den Verhandlungen der II. Kammer der badischen Landstände.
Vereinsmittheilungen:
Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Preussische Thronrede. — Preuss. Landeseisenbahnrath. — Gesetz über Erweiterung und Vervollständigung des preuss. Staatsbahnnetzes. — Revision des Kleinbahngesetzes. — Bekanntgabe der Aufgabezeiten für Eil- und Stückgut. — Berliner Stadtbahn. — Liegnitz-Rawitscher E. — Einnahmen der pfälzischen E. — Lübeck-Büchener E. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Sonntagsruhe bei der Kaiser Ferdinands-Nordb. — Ueberetscherbahn. — Wiener Stadtbahn. — Einführung des Stückgutverkehrs auf verschiedenen Haltestellen. — Schadenersatz wegen Verwechselung zweier von der Partei verladenen Wagen. — Eisenbahnwesen in Bosnien.
Vereins-Ausland: Internationale Schlafwagengesellschaft. — Jungfraubahn. — Bulgarische Eisenbahnpolitik. — Betriebsmittelbestellungen in Frankreich. — Auskauf der Warschau-Wiener E. — Gerücht über ein bevorstehendes russ. Getreideausfuhrverbot. — Eröffnung der Shelesnowodsk-Zweigbahn. — Bahnbau in Deutsch-Südwestafrika. — Bahnbau in Deutsch-Ostafrika. — Bahnprojekt Nangking-Shanghai-Hangkau-Ningpo. — Denkschriften über Befestigungen, Kriegshäfen u. Eisenbahnen in China.
Allgemeines: Deutsche u. französische Eisenbahnen. — Der Kinetograph. — Mitteleuropäischer Motorwagenverein. — Lebensdauer einiger Eisenbahnschienen. — Steigerung des Werthes der Grundstücke seit dem Aufkommen der Eisenbahnen. — „30 Jahre im Dienste des Weltverkehrs." — Seefrachten und das Anschwellen der Getreidepreise.
Technische Neuerungen:
Einschienige Feldbahnen. — Trockenelemente Patent Hellesen.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Güterverkehr.
3. Lieferfristen.
4. Eisenbahn-Effektenverkehr.
Anzeigen.

Strassenbahnen im Stadtinnern.

Die enorme Entwickelung, welche der Verkehr in den Grossstädten, namentlich auf den mit fester Fahrbahn ausgerüsteten Stadt-, Vorort- und Strassenbahnen genommen hat, mag in vieler Hinsicht ihr Erfreuliches haben, nicht nur für die Aktionäre der betreffenden Unternehmungen, sondern auch vom allgemeinen Standpunkte aus, weil jede Verkehrsverbesserung in volkswirthschaftlicher Hinsicht einen Fortschritt bedeutet und die Verkehrszunahme den zuverlässigsten Gradmesser bietet für die Hebung der Bevölkerung in wirthschaftlicher und kultureller Beziehung.

Was s. Zt. der Omnibus schüchtern begann, was die Pferdebahnen fortsetzten, das haben die Eisenbahnen, die Stadt- und Vorortbahnen im Verein mit den in der Strasse sich bewegenden Verkehrsmitteln zur vollsten Entfaltung gebracht. Dass sich mit der ganzen Entwickelung des Transportwesens, die sich in diesem Jahrhundert vollzogen hat, auch die Formen des Zusammenlebens in den grossen Verkehrscentren ändern mussten, war unausbleiblich. Die Bevölkerung zog sich in Massen nach einzelnen grösseren Mittelpunkten und indem diese immer mächtiger anschwollen, steigerte sich auch die Beweglichkeit ihrer Bewohner. Die Entwickelung des ganzen geschäftlichen Lebens hat mit sich gebracht, dass in erhöhtem Maasse der Zug nach dem Centrum sich geltend macht. In allererster Linie ist es der Wohnverkehr mit seinen räumlich auseinandergerückten Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte, der in bestimmten Stunden so ausserordentlich zur Belastung der Strassen beiträgt. Aber auch die kleineren Verkehrscentren der Vorstädte und Vororte, welche früher naturgemäss zur Befriedigung der wirthschaftlichen Bedürfnisse der benachbarten Ortstheile berufen waren, haben einen grossen Theil ihrer Kundschaft an das unersättliche Hauptcentrum abgeben müssen, wofür sie zum Theil freilich ihre Entschädigung finden durch die aussergeschäftlichen Beziehungen, den Erholungs- und Vergnügungsverkehr, dessen Massenentfaltung auch wieder erst auf die modernen Verkehrsmittel zurückzuführen ist. Die Mobilisirung der städtischen Bevölkerung ist

somit eine nahezu unbegrenzte geworden, die Wirthschaftsrayons der Städte haben sich in ungeahnter Weise erweitert, und die Beziehungen zwischen Centrum und Vorort sind so innige geworden, dass die politische Inkorporation in vielen Fällen nur eine nothwendige Folge der bereits vorher eingetretenen wirthschaftlichen Verschmelzung war.

Dass diese fundamentale Umwälzung, die in der Natur der Sache lag, neben grossen wirthschaftlichen Vortheilen auch gewisse nachtheilige Folgen nach sich ziehen musste, kann nicht überraschen. Das nervenerregende Hasten, Treiben und Lärmen hat in den Grossstädten in beängstigender Weise zugenommen, die Schau- und Vergnügungssucht der grossen Masse ist gewachsen und eine gewagte Bauspekulation, die nur äusserst schwer im Zaume zu halten ist und auch im Gebiet der Vororte üppige Blüthen treiben will, bildet einen bedenklichen Gegensatz zu den soliden und stabilen Immobilienverhältnissen der früheren Zeit. Doch jede Verkehrsverbesserung hat derartige Schattenseiten und speziell auch den grossen Dampfeisenbahnen kann ja der Vorwurf nicht erspart werden, dass sie in sozialer und wirthschaftlicher Hinsicht manches Unerfreuliche mit sich brachten — vielleicht nur mit dem Unterschiede, dass die Menge des Unerfreulichen beim Stadt- und Strassenbahnbetriebe uns in der kondensirteren Gestalt, in der es vor die Augen gerückt wird, grösser erscheint, als beim Fernbahnbetriebe. Jede Gattung von Verkehrsmitteln hat neben den Vortheilen auch ihre eigene Plage; keiner aber stellen sich so eigenartige Schwierigkeiten entgegen, wie dem Strassenbahnbetriebe in den verkehrsreichen Stadtgegenden. Diese Schwierigkeiten entspringen vornehmlich der Verquickung des Bahnbetriebes mit dem sonstigen Strassenverkehr, und bei der Beurtheilung der Verhältnisse ist auch nicht gleichgültig, welcher Art die Betriebskraft ist, mit der die Verkehrsmittel fortbewegt werden. Diese Punkte sollen im folgenden kurz erörtert werden. Es handelt sich dabei, wie kaum wiederholt zu werden braucht, um die Hauptverkehrsorte, in erster Linie natürlich um solche von der Bedeutung unserer Hauptstädte.

Es liegt auf der Hand, dass die Aufnahmefähigkeit der städtischen Strassen keine unbegrenzte ist. Gerade in den grösseren Städten stammen die verkehrsreichen Hauptstrassen zumeist aus einer Zeit, in welcher die Strassen im Mangel eines weitergehenden Bedürfnisses eng angelegt wurden, und nahezu in allen Grossstädten kann man die Wahrnehmung machen, dass, je weiter man sich dem Verkehrscentrum nähert, die Zahl der engen und winkligen Strassenzüge zunimmt. Namentlich in den letzten 20 Jahren hat sich das Verkehrsbild im Innern der grossen Städte meist vollständig verändert. Wo früher ein Verkehr von mässiger Stärke sich bewegte, da fluthet heute ein Menschenstrom, der zu gewissen Zeiten lawinenhaft anschwillt. Nimmt man sich die Mühe, festzustellen, wie der Verkehr auf diesen Strassen, auch mit Rücksicht auf den Strassenbahnverkehr, in den letzten Jahrzehnten gewachsen ist, so erhält man überraschende Ziffern. Belehrend ist in diesem Sinne die folgende Zusammenstellung, die sich auf den durch Zählung ermittelten Verkehr an einigen Stellen Berlins an einem Tage in den Jahren 1867 und 1891 bezieht:

Ort der Zählung	Tag der Zählung	Zahl der Wagen aller Art	hiervon Strassenbahnwagen	Zahl der Fussgänger
Friedrichstrasse, Ecke unter den Linden	15. November 1867 . . .	3 980	—	36 710
	Mitte März 1891 . . .	13 497	—	102 016
Königsstrasse	25. Juli 1867.	4 350	—	etwa 40 000
	Mitte März 1891 . . .	10 016	2 409	100 807
Rosenthaler Strasse	14. November 1867 . . .	2 090	—	29 980
	Mitte März 1891 . . .	5 950	1 068	86 668

Der einzelne Mensch wird durch die modernen Lokalverkehrsmittel in seiner Bedeutung für den allgemeinen Verkehr gewissermaassen vervielfältigt; wo er früher einfach zählte, zählt er jetzt doppelt, dreifach, vierfach — je nach der Regelmässigkeit und Schnelligkeit der täglichen Ortsveränderungen, die durch seine geschäftlichen und aussergeschäftlichen Gepflogenheiten bedingt sind. Bei dieser durch das moderne Verkehrswesen hervorgerufenen Mobilisirung der Bevölkerung würde daher nichts verfehlter sein, als die Annahme, dass der Verkehrszuwachs der grossen Städte nur im Verhältniss der Bevölkerungszunahme oder der Flächenausdehnung stehe. Damit hängt zusammen, dass der grossstädtische Verkehr in den centralen Stadttheilen zu bestimmten Zeiten und bei besonderen Gelegenheiten vielfach Dimensionen angenommen hat, zu denen der Flächenraum der Verkehrsstrassen in keinem Verhältniss mehr steht, und es gehört die ganze Gewöhnung und Geduld des Grossstädters dazu, die Zustände, wie sie sich zu Zeiten regen Verkehrs in den central gelegenen Verkehrsstrassen mitunter entwickeln, zu ertragen. Wollte man dem Passanten nur einen Theil der Unbequemlichkeiten unter anderen Umständen zumuthen, er würde ein derartiges Ansinnen mit Entrüstung von sich weisen, und die Presse würde jedenfalls in dringendster Weise Abhilfe fordern.

Aber trotz aller Geduld und aller Gewöhnung des Publikums in dieser Richtung — eine Grenze gibt es auch hier, und diese Grenze scheint uns in vielen Fällen und zwar vorzugsweise infolge des Hinzutritts, richtiger des Ueberhandnehmens der Strassenbahn, bereits erreicht zu sein, wir meinen des Ueberhandnehmens namentlich in der verkehrsreicheren Innenstadt. Nicht überall wird in den Grossstädten der Strassenbahn erlaubt, in das Stadtinnere überhaupt einzudringen, so nicht in London, wo innerhalb der Grenzen der Innenstadt der Omnibus die Herrschaft hat, freilich ein Fahrzeug, das sich auch nicht der allgemeinen Beliebtheit erfreut. Durchaus unvorbildlich sind in dieser Beziehung die Verhältnisse in Amerika, wo die Schienengleise durch die dichtest belebten Strassen geführt sind und mit solchen Geschwindigkeiten befahren werden, dass sich die Fussgänger mühsam und mit Lebensgefahr zwischen den Wagenreihen der Strassenbahnwagen hindurchquälen müssen. Berlin hält dagegen etwa die Mitte. Auch hier hat man keinen Anstoss daran genommen, die Strassenbahnen durch die belebtesten Strassen zu führen, aber die polizeilichen Vorschriften halten doch wenigstens die Fahrgeschwindigkeit in den Grenzen des Zulässigen, nämlich denen des Pferdebetriebes, und dürften eine erhebliche Vermehrung der Geschwindigkeit auch dann nicht zulassen, wenn der elektrische Betrieb völlig durchgeführt sein wird. Nur in diesem Falle hat der Ausspruch eine gewisse Berechtigung, dass die Strassenbahn, auch die elektrische, den Verkehr nicht belaste, sondern regulire. Andererseits ist klar, dass, wenn in einer frequenten Strasse von beschränkter Breite, zumal im zweigleisigen Betrieb und bei ungünstigen Kurvenverhältnissen, alle drei bis fünf Minuten ein an das feste Gleis gebundenes Fahrzeug auch nur mit der Geschwindigkeit der Pferdebahn durchgeführt wird, dies unter allen Umständen eine Beeinträchtigung des Strassenverkehrs bedeutet und dass diese Beeinträchtigung um so empfindlicher ist, je weniger von der Gesammtbreite der Fahrbahn für den allgemeinen Verkehr übrig bleibt. Unter solchen Umständen kann die vermehrte Belastung der Strassen die Unfallgefahren weit über das mit dem Strassenverkehr zu vereinbarende Maass persönlicher Sicherheit für Leib und Leben der Fussgänger hinaus steigern und das fällt um so schwerer ins Gewicht, als es sich um eine ohnehin schon bedeutenden Gefahren ausgesetzte Betriebsart handelt.

Jede Art technischer Betriebe hat bekanntlich ihre eigenen Gefahren, und diese sind keineswegs bei den verschiedenen Betrieben in ihrem Umfange gleich zu bemessen. Sie sind grösser beim Minenbetriebe, als beim Eisenbahnbetriebe, und wir haben mit der Thatsache zu rechnen, dass sie allgemein im Strassenbahnverkehr grösser sind, als im Verkehr sonstiger Bahnanlagen

insbesondere gewöhnlicher Dampfbahnen. Eine Statistik hierüber liegt zwar zur Zeit nicht vor, aber jeder, der die Tagespresse verfolgt, weiss auch ohne Statistik, dass die Unfälle im Strassenbahnverkehr eine stehende Rubrik in den Zeitungen bilden. Um so vorsichtiger sollte man sein, wenn es sich um eine Verstärkung des Strassenbahnbetriebes in solchem Maasse handelt, wie sie mit der Begründung, dass der Verkehr sie fordere, von seiten der Strassenbahngesellschaften immer nachdrücklicher gefordert wird. Bereits jetzt wird kaum zuviel gesagt sein, wenn man behauptet, dass gegenwärtig in Deutschland beim Strassenbahnbetrieb mehr Tödtungen und Verletzungen von Passagieren und Passanten zu verzeichnen sind, als beim Fernbahnbetrieb im allgemeinen, obwohl die lokale Ausdehnung des letzteren die Gesammtausdehnung der Strassenbahnen bei weitem übersteigt.

Dass städtische Strassenverkehrsmittel in den verkehrsreichen Strassen immer eine besondere Quelle der Gefahr für den übrigen Verkehr sind, liegt ja in der Natur der Sache. Zunächst ist es der Mangel der Ausweichemöglichkeit bei allen auf vorgeschriebener Bahn laufenden Fahrzeugen, der den auf dasselbe Strassenplanum angewiesenen allgemeinen Verkehr ungünstig beeinflusst, namentlich dann, wenn der allgemeine Verkehr aus lokalen Gründen auf die Mitbenutzung des von den Gleisen eingenommenen Strassenkörpers nothwendiger Weise angewiesen ist. Hierzu kommt, dass das Publikum trotz aller Verbote und Mahnungen schwer dazu zu bringen ist, sich der nöthigen Vorsicht zu befleissigen und die erlassenen Vorschriften zu befolgen. Alle die beim Strassenbahnbetriebe auftretenden Gefahrmomente kommen naturgemäss am stärksten zum Ausdruck, wenn bei Anwendung motorischer Zugkraft die Fahrgeschwindigkeit über die der Pferdebahn wesentlich gesteigert wird, wie dies in Amerika üblich ist, wo man bekanntlich so weit gegangen ist, die Strassenbahnen selbst in den belebten Stadttheilen als Schnellverkehrsmittel zu behandeln. Unter derartigen Verhältnissen kann es dann freilich nicht Wunder nehmen, wenn sich eine vollständige Unfallpraxis herausgebildet hat, die es zur Gepflogenheit hat werden lassen, beim Eintritt eines Unfalls den Arzt und den Advokaten zugleich zur Stelle zu rufen. Aehnliche Missstände sind auch hier unausbleiblich, wenn Strassenbahnunfälle, bei denen motorisch betriebene Strassenbahnwagen betheiligt sind, wie solche bei Eisenbahntransporten von der Rechtsprechung behandelt werden. Als ob es sich um die Gefährdung eines Eisenbahntransports nach hergebrachter Schablone bei einem Verkehr handeln könnte, der jeder Person und jedem Fahrzeug frei stellt, die Gleise zu überschreiten, wie und wo es will. Müsste man hier nicht in erster Linie von einer Gefährdung des Strassenverkehrs durch die motorischen Fahrzeuge sprechen, anstatt das Monopol der letzteren noch künstlich zu stärken?

Man hat wohl zu Gunsten der elektrischen Bahn geltend gemacht, dass der elektrische Betrieb für den allgemeinen Verkehr vortheilhafter sei, als der Pferdebahnbetrieb, weil der Motorwagen einen geringeren Raum in Anspruch nehme, als der Pferdebahnwagen; aber dies ist ein Scheingrund, der bei näherer Betrachtung in sich selbst zerfällt. Man muss im Gegentheil annehmen, dass — ganz abgesehen davon, dass beim elektrischen Betrieb häufiger zwei oder mehr Wagen gleichzeitig geführt zu werden pflegen — die Gefahrfläche vor einem im Gange befindlichen Motorwagen eine grössere ist, als vor einem Pferdebahnwagen; sodann ist notorisch, dass eine Kollision mit einem unbespannten Motorwagen schon an sich gefährlicher ist, als ein Zusammenstoss mit einem Pferdefuhrwerk. Der gewandte und verkehrsgewohnte Grossstädter — mag er zu Fuss oder zu Wagen sein — trägt kein Bedenken, noch wenige Schritt vor einem herannahenden Pferdebahnwagen das Gleis zu überschreiten. Bei dem Motorwagen ist dieses Experiment naturgemäss bedenklicher; der vorsichtige Mann wird deshalb eine grössere Differenz zwischen sich und dem Motorwagen einzuhalten suchen. Er weiss, dass dem Motorwagen infolge seines grösseren Gewichtes eine grössere lebendige Kraft innewohnt, als einem gewöhnlichen Pferdebahnwagen, die nicht so schnell abgebremst werden kann, daher die Wirkung bei Kollisionen erheblich grösser sein muss. Am gefährlichsten ist in dieser Hinsicht der Akkumulatorenwagen, der auch noch die schweren Batterien mit sich führt. Man hat in Berlin erlebt, dass ein Akkumulatorenwagen einen Omnibus infolge zu späten Bremsens einfach glatt auf die Seite legte.

Die vorhin gemachten Feststellungen werden durch den Umstand lediglich bekräftigt, dass man in der englischen Hauptstadt s. Zt. vom Omnibus unmittelbar zur Untergrundbahn übergegangen ist, in der Erkenntniss, dass bei den in Betracht kommenden Strassen- und Frequenzverhältnissen die Anlegung von Strassenbahnen — mögen dieselben durch Pferde oder durch elementare Gewalt betrieben werden — überhaupt ausgeschlossen sei. Sie erhalten eine fernere Bestätigung dadurch, dass man bei neu anzulegenden Strassen die Breite mit Rücksicht auf etwa einzulegende Strassenbahngleise wesentlich grösser annimmt, als ohne solche. Die Mehrbreite ist dann wieder zur Fahrgeschwindigkeit ins richtige Verhältniss zu bringen. Die elektrische Bahn hat vor der Pferdebahn jedenfalls voraus, dass sie schneller fahren kann, als diese und man wird in breiten Aussenstrassen und ganz im Freien unbedenklich eine grössere Fahrgeschwindigkeit als die der Pferdebahn zulassen können, hier aber auch die Breite am reichlichsten bemessen. So hat man beispielsweise in einer mitteldeutschen Stadt für in der äusseren Stadtperipherie gelegene neue Strassen, die nach dem ursprünglichen Projekt eine Breite von 22 m erhalten sollten, mit Rücksicht auf den Hinzutritt der elektrischen Strassenbahn eine Verbreiterung auf 40 m gefordert; man ging davon aus, dass selbst für weniger frequente Vorstadtstrassen durch den elektrischen Strassenbahnbetrieb eine Differenz von 18 m bedingt werde. Im Gegensatz hierzu hat man sich nicht gescheut, in central gelegenen und überaus frequenten Stadtstrassen, welche im ganzen wohl kaum 18 m Breite hatten, den elektrischen Betrieb zuzulassen.

Die Gefahrpunkte, welche der Bahnbetrieb auf frequenten Strassen — namentlich für Kinder, gebrechliche Personen — bietet, werden trotz der besten Bremsvorrichtungen und sonstigen Sicherheitsmaassregeln und schärfsten Vorschriften niemals ganz zu beseitigen sein; sie werden grösser sein, je intensiver der Betrieb gestaltet wird und je mehr der allgemeine Verkehr wächst, zumal Sicherheitsvorkehrungen lokaler Art bei der innigen Verschmelzung, welche zwischen dem Strassenbahnbetrieb und dem Strassenverkehr stattfindet, immer nur in sehr beschränktem Maasse durchführbar sein werden, wenn anders der Strassenverkehr nicht selbst gehemmt werden soll.

Das Gesagte wendet sich, wie wir immer wiederholen möchten, nicht gegen die Strassenbahn im allgemeinen, um so mehr aber gegen ihr Ueberhandnehmen im verkehrsreichen Innern der Städte, deren Strassen den Verkehr überhaupt kaum mehr bewältigen können, gleichviel ob es sich um Pferdebahnen oder elektrische Bahnen handelt. Hier lassen sich auch die Bedenken gegen ein Verkehrsmittel von der Selbstherrlichkeit der Strassenbahn, der der übrige Verkehr sich beugen muss, gewiss nicht mit der Bemerkung allein aus der Welt schaffen, dass sich das Publikum erst an die Gefahren des Strassenbahnbetriebs im Grossstadtverkehr gewöhnen müsse, dass man aber vorerst jene Unfälle — angesichts der erreichten Verkehrsverbesserung — mit in den Kauf zu nehmen habe.

Dass in dieser Hinsicht viel gesündigt worden ist, ist eine offenkundige Thatsache und die Folgen dieser Sünden werden sich voraussichtlich in Zukunft in noch stärkerem Maasse geltend machen, als jetzt. Nimmt man an, dass innerhalb der nächsten 20 Jahre der Verkehr auf den central gelegenen grossstädtischen Strassen nur annähernd in derselben Progression steigt, wie in den beiden letzten Jahrzehnten und dass der Betrieb der Strassenbahnen innerhalb dieses Zeitraums in entsprechender Weise ausgedehnt wird, so kann wohl mit Bestimmtheit vorausgesagt werden, dass alsdann die Aufrechterhaltung des Strassenbahnbetriebes in einem grossen Theile der innerstädtischen Verkehrs-

strassen zur thatsächlichen Unmöglichkeit geworden sein wird — sei es, weil die vorhandene Strassenbreite schlechterdings unzureichend sein würde, oder weil die Gefahren, die sich aus dem Betrieb für den allgemeinen Verkehr ergeben, unerträglich geworden sind.

Wenn uns also fern liegt, einem vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus so berechtigten Institute wie der Strassenbahn, ohne zwingende Noth Beschränkungen und Erschwernisse auferlegen zu wollen, so vertreten wir um so nachdrücklicher den Standpunkt, dass jene Bahnen — die elektrisch betrieben, ohne Zweifel im Vorstadt- und Vorortverkehr ihre grossen wirthschaftlichen Aufgaben zu erfüllen haben — für den innerstädtischen Verkehr und insbesondere für die centralen Verbindungen auf die Dauer nicht geeignet sind.

Ob man nicht mit diesem Umstande schon jetzt bei der Anlegung neuer Verkehrslinien innerhalb grosser Städte — soweit es sich um das frequentere Centrum handelt — rechnen sollte, erscheint sehr erwägenswerth, namentlich auch in Berlin, wo man bekanntlich jetzt daran geht, den bisherigen Pferdebahnbetrieb — und gerade im Centrum der Stadt — unter Aufwendung grosser Kosten in weiterem Umfange in einen elektrischen Akkumulatorenbetrieb umzugestalten.

Wie lassen sich aber die Forderungen des Verkehrs in anderer Weise befriedigen?

Das durchgreifende Mittel würde zweifellos sein, die Bahngleise aus der Strassenfläche überhaupt fortzunehmen und auf einen Viadukt oder in einen Tunnel zu verlegen, über oder unter der Strasse herzuführen. Eine derartige Maassregel würde aber, wenn sie allgemein durchgeführt werden sollte, unglaubliche Geldmittel beanspruchen, deren Verzinsung noch in Frage stände. Aber es würde auch zunächst nicht erforderlich sein, zu einem so radikalen Mittel zu greifen. Es ist schon ausserordentlich viel gewonnen, wenn man aus dem Strassenverkehr denjenigen Theil ausscheidet, der längere Strecken zurücklegt und diesen ober- oder unterirdisch führt. Man schliesst sich damit der heutigen Strömung an, die dahin geht, wie wir es in London, Berlin, Wien, Paris usw. sehen, den Verkehr der längeren Strecken mit Schnellverkehrsmitteln zu befördern, die der Strassenfläche entrückt sind. Die Strasse wird dadurch entlastet und man wird es dann schon weniger bedenklich finden, den Strassenbahnbetrieb weiterhin für den langsameren Verkehr aufrecht zu erhalten. Ein grosser Anreiz, alsdann die Fahrgeschwindigkeit bei motorischem Betrieb innerhalb der Strasse erheblich zu vergrössern, liegt dann nicht mehr vor. Da erfahrungsgemäss die Verkehrssteigerung unaufhaltsam fortschreitet, ist man freilich im Laufe der Zeit abermals vor die Frage gestellt, wie eine weitere Entlastung der Strassen einzutreten habe. Man kann an eine Vermehrung der ober- oder unterirdischen Gleise, oder an Maassregeln denken, die darauf gerichtet sind, einen Theil des Verkehrs in Nebenstrassen oder Parallelstrassen zu führen und wird häufig von derartigen Mitteln Gebrauch machen. Man wird vielleicht auch annehmen dürfen, dass es mit der Zeit möglich werde, leistungsfähigere Schnellverkehrsmittel zu billigeren Preisen herzustellen, als eine Stadtbahn heutigen Stils; sei es, dass man sich dem Muster der Schwebebahn, das wir ja demnächst in den Schwesterstädten Barmen und Elberfeld verwirklicht sehen werden oder einem sonstigen zuwendet. Es gibt ja auch noch Schwärmer, die das Ideal der Zukunft in der Stufenbahn sehen.

Andererseits dürfen wir nicht vergessen, dass sich im ganzen Verkehr der Strassenfahrzeuge eine Umwälzung anzubahnen scheint; wir meinen die Bewegung, die zu Gunsten der als Selbstfahrer bezeichneten automobilen Fuhrwerke ins Leben getreten ist. Wenn es mit der Zeit dahin kommen würde, dass wir überall in den Hauptverkehrsstrassen Asphaltpflaster haben, ist nicht einzusehen, weshalb es überhaupt noch besonderer Gleise in der glatten Fahrbahn des Asphalts in der Innenstadt bedarf.

Sind dies noch Zukunftsbilder, deren Verwirklichung noch Jahre in Anspruch nehmen mag, so gibt es doch bereits so wirksame Mittel, den geschilderten Missständen entgegenzutreten, dass es unseres Erachtens als eine Pflicht der Behörden und Stadtverwaltungen bezeichnet werden muss, auf eine weitere Scheidung des Verkehrs und Entlastung der Strassenzüge in den inneren Stadttheilen durch Hoch- oder Tiefbahnen energisch hinzuwirken. Wenn in dieser Hinsicht auch noch manche Erfahrungen zu sammeln sind, so wird sich die Privatunternehmung bei ihrem in der gegenwärtigen Zeit besonders ausgeprägten Thätigkeitsdrange doch nicht abschrecken lassen, auch dem Bau derartiger Bahnen näher zu treten, trotz der damit verbundenen bedeutenden Aufwendungen, die die Behörden selbst vorläufig mangels ausreichender Erfahrungen bei besonnenem Vorgehen schwerlich bereitzustellen geneigt sein dürften. Dass solche Aufgaben, für die noch gar zu wenig Vorbilder vorliegen, die aber ungeheure Kosten beanspruchen, einer anderen Initiative bedürfen, als sie eine behördliche Verwaltung zu entwickeln berufen ist, unterliegt nicht der Frage. Hat doch selbst die Stadt Berlin es bei einer weit einfacheren Angelegenheit, nämlich der Betriebsführung der Elektrizitätswerke, noch jetzt unter ähnlichen Gesichtspunkten abgelehnt, die eigene Regie an die Stelle der Privatverwaltung treten zu lassen.

Europäische Verkehrsverschiebungen.

Noch sind im einzelnen nicht die Rückwirkungen erforscht, welche die Eisenbahnen auf die modernen Kulturvölker, auf ihr politisches und gesellschaftliches Leben, auf Gesetzgebung und Verwaltung, auf partikularistische und nationale Bestrebungen, auf die Bewegung der Bevölkerung, auf das Anwachsen der Grossstädte, auf die Höhe der Grundrente in Stadt und Land, vor allem aber auf Handel und Wandel, auf die wirthschaftliche Entwickelung, auf Erzeugung und Verbrauch, Aus- und Einfuhr, auf die Entstehung der Industrie, auf die Gestaltung des ganzen Erwerbslebens ausgeübt haben. Niemand bezweifelt, dass diese Rückwirkungen gewaltige und weitgreifende waren und noch immer sind, man übersieht sie allgemein im grossen und ganzen, man beginnt sie mit ihren Licht- und Schattenseiten zu würdigen. Doch fehlt es fast noch überall an eingehenden wissenschaftlichen Untersuchungen, die anzuregen und zu fördern nicht zuletzt Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen selbst wäre. Das Eisenbahnwesen an und für sich betrachtet ist zwar nur ein Mechanismus, wenn auch noch so umfangreich, verwickelt und schwierig, es erfordert die volle Kraft aller derer, die ihm angehören. Allein dieser Mechanismus übt so grossen und oft entscheidenden Einfluss auf die Lebens- und Daseinsbedingungen des einzelnen wie der Gesammtheit und schliesslich auch auf die politischen, gesellschaftlichen und sittlichen Grundanschauungen der Völker, dass die leitenden Eisenbahnkreise bemüht sein müssen, einen höheren Standpunkt einzunehmen und so weit als möglich zu blicken, damit der gewaltige Mechanismus im kleinen wie im grossen nur ein selbstloser Diener und zugleich ein starker Träger des Gesammtwohles bleibe.

Einige Beiträge zu den Rückwirkungen der Eisenbahnen auf Handel und Wandel hat in dem neuesten Heft (16. bis 18. Lieferung) der vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein herausgegebenen „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ Dr. Alexander Peez gegeben. Peez ist ein geborener Rheinländer, seit Jahrzehnten in Oesterreich ansässig, wo er sich naturalisiren liess und als ein treuer Angehöriger seines zweiten Vaterlandes hervorthat. Peez ist selbst Grossindustrieller und als Mitbegründer und Vorsitzender des

Industriellen Klubs in Wien zugleich ein rühriger Vertreter industrieller Interessen. Wiederholt war er Mitglied des österreichischen Abgeordnetenhauses. Wer seine Schriften und sonstigen Veröffentlichungen kennt, schätzt ihn nicht nur als praktischen Nationalökonomen, sondern auch als einen geistvollen Mann der Wissenschaft, als einen Sozialpolitiker von selbständigem Denken, der stets, wenn er das Wort ergreift, was nicht zu häufig der Fall ist, neues und anziehendes zu sagen weiss. Diese Vorzüge bekundet Peez auch in seinem Beitrag zur österreichisch-ungarischen Eisenbahngeschichte unter der Ueberschrift „Die Stellung unserer Eisenbahnen im Welthandel."

Ehedem, als der Seehandel fast die einzige Form des Grosshandels war und in jeder Hinsicht den Landhandel übertraf, hafteten Verkehr und Kultur am liebsten in Gegenden mit grösserer Küstenlänge, an Inseln und Halbinseln in den Häfen. So erfreute sich Grossbritannien als reines Küstenland eines grossen Verkehrsvorsprunges und konnte im See- und Welthandel das Uebergewicht erlangen. Durch die Eisenbahnen ist Grossbritannien in sich noch schärfer zusammengefasst worden. Der ganze Eisenbahnverkehr Englands ist Inlandverkehr. England besitzt keine Eisenbahnanschlüsse, keinen Durchfuhrverkehr im engeren Sinne. Es ist, sagt Peez, der grosse, dicht mit Gleisen belegte Bahnhof, wo Schiffszüge aus aller Welt über See eintreffen und von wo sie, mit den Erzeugnissen der englischen Industrie beladen, auslaufen.

Noch wichtiger als für die Länder mit starker Küstenentwickelung waren die Eisenbahnen für Binnenländer wie Oesterreich-Ungarn und in beschränktem Sinne auch für Deutschland. Sie eröffneten ihnen erst die Möglichkeit einer Theilnahme am Welthandel im grösseren Stil. Oesterreich-Ungarn hat nur 22 % Küstenlänge, überdies in abgelegener Gegend. Seine Hauptstadt ist erheblich weiter vom Meere entfernt als Paris oder Berlin oder Rom, von London, Petersburg und Konstantinopel nicht zu reden, die als Seestädte zu betrachten sind. Die Eisenbahnen haben diesen Fehler der geographischen Lage verbessert, wenn auch noch lange nicht aufgehoben, sie haben den Binnenhauptstädten besondere Vortheile gebracht. Je weniger Seeküste, je weniger schiffbare Flüsse und Kanäle, sagt Peez, um so wichtiger und dankbarer die Rolle der Eisenbahnen. „Ein wohlausgebildetes Eisenbahnnetz verwandelt bis zu einem gewissen Punkte das Binnenland in ein Küstenland. Gleichwie die Eisenbahn den Industriellen, der für den Weltverkehr arbeitet, von der Nothwendigkeit der Anlage seiner Fabrik an der See- oder Wasserstrasse unabhängig macht, so ist es umgekehrt die Industrie, die, wenn von den Eisenbahnen entsprechend unterstützt, das Binnenland von der Herrschaft der Küstenländer frei macht. Indem sie starke und regelmässige binnenländische Verkaufscentren ins Leben ruft, schafft sie einen binnenländischen Massenverkehr, den einst nur die Küsten, nur einige weniger begünstigte Flussthäler kannten."

Peez stellt dann als einen Erfahrungssatz die Behauptung auf, dass da, wo die Industrie ihre Standorte gewählt hat, die Eisenbahnen gedeihen, und sagt: „Die Kohle, der Masse nach der grösste Verbrauchsartikel der Industrie, schafft die bestrentirenden Bahnen. Der Kohle folgt das Eisen. Wo Kohle und Eisen, da ist auch die Maschinenindustrie, die chemische Industrie, die Zuckerindustrie nicht ferne. Ein Wagen fertiger Eisenwaaren, die der Bahn übergeben werden, setzt schon zehn Wagen Roh- und Hilfsstoffe voraus, die zur Erzeugung nothwendig waren; wird dieser Wagen fertiger Eisenwaaren nicht im Inlande verbraucht, sondern exportirt, so tritt noch das Porto zur Grenze hinzu, und es bleibt dann noch Raum für einen zweiten Wagen zur Deckung der Lücke im inländischen Verbrauche." Das ist in vielen Fällen richtig. Nicht selten aber haben sich die Dinge anders entwickelt, so zu sagen umgekehrt. Da, wo Eisenbahnen gebaut wurden, enstanden industrielle Anlagen. Die Eisenbahnen haben in vielen Fällen geradezu den Anstoss gegeben zur Gründung von Fabriken im Binnenlande, oft an entlegenen Punkten, wo besonders günstige Vorbedingungen für bestimmte Industriezweige vorhanden waren. Es wäre von grösstem Interesse gewesen, wenn Peez näheres über die Rückwirkungen der Eisenbahnen auf die Entstehung und örtliche Vertheilung der Industrie mit seiner vorzüglichen Kenntniss wirthschaftlicher Verhältnisse angeführt hätte.

Eingehender behandelt Peez die Eisenbahnanschlüsse der einzelnen Staaten an das Eisenbahnnetz der Nachbarländer und sagt von diesen Anschlüssen, dass sie die Brücken des internationalen Binnenverkehrs und zugleich die Klammern bilden, wodurch Europas Einzelländer mit dem Gesammtkörper verknüpft sind. Im Landverkehr spielen sie die Rolle, die im Seeverkehr den Häfen zufällt. Bei der Wichtigkeit dieser Anschlüsse gibt Peez nachstehende Zusammenstellung für sämmtliche europäische Länder mit Ausnahme von Grossbritannien und Skandinavien, welche wegen ihrer insularen Lage überhaupt keine Anschlüsse besitzen.

Eisenbahnanschlüsse.

Zwischen	Oesterreich-Ungarn	Deutsches Reich	Belgien	Dänemark	Frankreich	Italien	Niederlande	Norwegen	Portugal	Rumänien	Russland	Schweden	Schweiz	Spanien	Balkanhalbinsel	Zusammen
Oesterreich-Ungarn	—	33	—	—	—	3	—	—	—	3	4	—	2	—	1	46
Deutsches Reich	33	—	6	2	9	—	12	—	—	—	5	—	5	—	—	72
Belgien	—	6	—	—	18	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Dänemark	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Frankreich	—	9	18	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6	2	—	37
Italien	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	7
Niederlande	—	12	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
Norwegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	5
Rumänien	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	4
Russland	4	5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	10
Schweden	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Schweiz	2	5	—	—	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Spanien	—	—	—	—	2	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	7
Balkanhalbinsel	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2

Wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, verkehren Dänemark und Spanien-Portugal zu Bahn nur mit einem einzigen Nachbarstaat, Dänemark mit Deutschland und Spanien-Portugal mit Frankreich. Italien besitzt trotz seiner verhältnissmässig kurzen Landgrenze 7 Anschlüsse. Frankreich verkehrt mit Deutschland nur durch 9, dagegen mit Belgien durch 18 Anschlüsse, während der Schwerpunkt des österreichisch-ungarischen Verkehrs mit 33 von 46 Anschlüssen nach Deutschland gerichtet ist.

Deutschland ist das eigentliche Land der Mitte, wo die meisten Verkehrswege sich kreuzen. Deutschland besitzt denn auch weitaus die grösste Zahl von Eisenbahnanschlüssen und zwar 72, Oesterreich-Ungarn 46, Frankreich 37 u. s. w.

Diese Anschlüsse befriedigen ein starkes internationales Verkehrsbedürfniss vor allem für Personen und Posten, aber auch für Güter. Peez berücksichtigt in seinem Aufsatz nur den Güterdurchfuhrverkehr, den er indessen überschätzt. Nach den Angaben von Peez hatte Frankreich im Jahre 1892 einen Durchfuhrverkehr von 4 850 000 dz., Oesterreich-Ungarn 1895 einen solchen von 5 370 000 dz und Deutschland 1894 einen solchen von 24 530 000 dz. Im Verhältniss zum Gesammtgüterverkehr der Eisenbahnen in diesen Ländern ist indessen ihr Durchfuhrgüterverkehr sehr geringfügig. Nach den amtlichen Ermittelungen verfrachteten die Eisenbahnen des Deutschen Reiches im Jahre 1894/95 rund 252 000 000 t (nach Peez nur 1 772 900 dz, welche Zahl irrig ist). Was will dagegen eine Durchfuhr von kaum 2 500 000 t besagen! Beiläufig wird ein sehr erheblicher, wenn nicht der grössere Theil dieser Durchfuhr, wie schon früher an dieser Stelle erörtert (Jahrg. 1897,

No. 100 d. Ztg. „Zu Deutschlands Durchfuhrverkehr"), nicht auf den deutschen Eisenbahnen befördert, sondern auf den deutschen Wasserstrassen, insbesondere auf der Elbe, was Peez ausser Acht gelassen hat. Es mag vorkommen, dass russischer Weizen auf österreichischen und deutschen Bahnen nach der Schweiz, spanische Weine über Frankreich nach Deutschland, belgische Kohlen und Schienen über Frankreich oder Deutschland nach Skandinavien gehen. Aber im allgemeinen ist der Durchfuhrverkehr weiter Fahrt immer mehr auf den billigeren Seeweg übergegangen, was auch Peez zugibt, insbesondere unter Hinweis auf den Verkehr zwischen Deutschland und den Balkanländern, der in den letzten Jahren infolge der wohlfeilen Tarife der deutschen Handelsdampfer sich dem Seewege zugewendet hat. Peez sagt selbst, dass der grosse internationale Durchzugsverkehr der Bahnen in steter Konkurrenz gehalten wird durch die in alle Buchten eindringende Schifffahrt. Die Gestalt Europas, das den Charakter eines ausgepackten buchtenreichen Halbinsellandes hat, sagt Peez, macht sich hier für den Bahnverkehr nachtheilig geltend, erschwert die Tarifirung, nöthigt zu grosser Wohlfeilheit der Tarife sowie auch wegen der öfteren Schwankungen der Seefracht zu stetig wachsamer Beobachtung und zeitweiligem Wechsel der Tarife. In diesem Konkurrenzkampf habe überall die Seefracht die Führung. So grosse Fortschritte die Eisenbahn auch gemacht habe, sei dieser der Seedampfer dennoch an Billigkeit voraus. Je näher an der Küste die Bahnen liegen, je mehr sie derselben parallel laufen, um so grösser die Konkurrenz, die sie bestehen müssen. Die Schnelligkeit, die für die Eisenbahnen spreche, komme im grossen Güterverkehr nicht auf gegenüber der Wohlfeilheit der Seefahrt. Peez führt diesen Gedanken, der an dieser Stelle wiederholt erörtert wurde, des näheren aus.

„Daher trachtet die grosse Masse aller Güter aus den binnenländischen Produktionsstätten auf kürzestem Wege nach den Seehäfen zu gelangen. Noch nie ist es geschehen, dass russisches Mehl, das nach Brasilien bestimmt ist, und etwa in Moskau lagert, von dort über den Leib Europas hin, auf den Eisenbahnen nach Lissabon oder Cadix geführt worden wäre, um auf das Seeschiff überladen zu werden. Vielmehr sucht man von Moskau, auf der kürzesten Linie, entweder St. Petersburg oder aber Odessa auf. Möglichst schnelles Erreichen der See ist in diesem Falle für den Kaufmann ausserordentlich viel wichtiger, als der aus der Landversendung etwa entspringende Zeitgewinn. Ebenso mag es noch nie vorgekommen sein, dass nordamerikanische Baumwolle, für Russland bestimmt, in Cadix oder Lissabon abgeliefert worden wäre, um von dort mit der Eisenbahn in die Moskauer Spinnereien zu gelangen. Allerdings gab es eine Zeit, wo indische Baumwolle, durch den Suezkanal kommend, über Triest nach Russland ging. Aber das währte nicht lange. Sehr bald hatte die Konkurrenz den wohlfeileren Weg gefunden, und die Baumwollsendungen von Suez nach Moskau schlagen nunmehr den Weg über Odessa ein. Also überall das Bestreben durch Eindringen in die europäischen Buchten die Wohlfeilheit der Seefracht möglichst auszunützen.

Die aus Amerika kommenden Waaren betreten europäischen Boden nicht in Cadix oder Nantes, sondern in Hamburg oder Genua und Triest. Dasselbe zeigt sich auch im Handel mit Asien. Wäre die Eisenbahn und nicht der Seedampfer das wohlfeilere Transportmittel, so würden alle für den Kontinent bestimmten und durch den Suezkanal heranziehenden indischen und australischen Waaren auf Vorgebirgen oder in deren nächsten Häfen, also im Piräus bei Athen, oder in Salonichi oder Brindisi anlanden und auf die Bahnen übertreten. Da aber die Seefracht wohlfeiler ist als die Landfracht, bleiben die nach Europa bestimmten Waaren so lange wie möglich auf der See, vermeiden die äusseren Häfen, um in die inneren Häfen, wie Odessa, Fiume, Triest, Genua, Marseille, Havre, Bremen und Hamburg einzudringen. Dadurch werden die Landrouten der Bahnen, sobald sie an den Einflusssphären dieser Häfen vorüberrollen, in der Flanke gefasst und zurückgeschlagen. Ihre Frachtrouten werden dadurch, sofern sie Transversallinien von West nach Ost sind, verkürzt und zerstückelt.

Um so besser gedeihen einzelne Nord-Südlinien, als Radien zur Küste und den Häfen. Die Bahnen finden dann ihren Vortheil darin, Zubringer für Seeschifffahrt zu werden, insoweit sie nicht durch die billigeren Binnenwasserstrassen konkurrenzirt werden."

Im allgemeinen betrachtet Peez die Frage vieler und guter Seeverbindungen, die er auch für Oesterreich-Ungarn empfiehlt, als eine Förderung des Gedeihens der Eisenbahnen.

Schliesslich tritt Peez unter Hinweis auf Russlands grossen Bahnbau durch Sibirien dafür ein, dass Oesterreich-Ungarn und das verbündete Deutsche Reich auch im Südosten durch die Euphratbahn alte Landwege nach Ostasien (?) wieder zu eröffnen trachten. Reichsdeutsche Unternehmer haben bekanntlich die kleinasiatische Bahn schon ziemlich weit geführt. Wenn sie die Euphratlande oder Indien erreichen würde, so würde, meint Peez mit einiger poetischer Lizenz, ein südöstlicher Flügel Europas seine Schwingen ausspannen. Die Balkanhalbinsel würde dann in ihre natürliche geographische Aufgabe einrücken: die Landbrücke nach Innerasien und Indien zu sein, und Oesterreich-Ungarn würde annähernd wieder jene Gunst der Lage vor sich sehen, die sich ihm verschloss, als Vasco da Gama den Seeweg nach Indien fand. Das ist wieder ein sehr schöner Gedanke, aber würde er nicht ganz abgesehen von den politischen, technischen und finanziellen Schwierigkeiten, die seiner Verwirklichung im Wege stehen, durch die Konkurrenz der Seeschifffahrt durchkreuzt werden, deren Ueberlegenheit Peez selbst hervorgehoben hat?

Paul Dehn.

Nochmals „ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus."

Unter dieser Spitzmarke brachte das „Berliner Tageblatt" — wie bereits in der letzten Nummer dieser Zeitung erwähnt wurde — einen Artikel, welcher sich mit dem Fahrplan für die neu eingelegten Schnellzüge 19 und 20 der Strecke Berlin-Stettin-Danzig (ab Berlin 3^{8} Nachm., in Danzig 11^{45} Nachm., ab Danzig 7^{10} Vorm., in Berlin 3^{45} Nachm.) beschäftigte und zu dem Ergebniss gelangte, dass die Eisenbahnverwaltung bezw. der Assessorismus in der Eisenbahnverwaltung mit der Gestaltung dieses Fahrplans wiederum einmal einen Beweis vollständigster Unfähigkeit geliefert habe. Dies wurde damit motivirt, dass die neuen Züge an Städten wie Freienwalde, Labes, Schivelbein, ohne zu halten, vorbeifahren, dass der Zug ab Berlin zu einer Zeit abgelassen werde, wo noch andere Fahrgelegenheiten zur Verfügung ständen, und endlich, dass man bei Benutzung des Zuges von Berlin erst Abends $11^{1}/_{2}$ Uhr in Zoppot eintreffe, also zu einer Zeit, welche für Badereisende die denkbar unbequemste sei.

In der bekannten Manier des „Berliner Tageblattes" wurden hieran mehrere Bemerkungen allgemeiner Natur geknüpft, die an Gehässigkeit gegenüber der Eisenbahnverwaltung nichts zu wünschen übrig lassen und die wir bereits in der letzten Nummer nach Gebühr zu würdigen versucht haben. Im Vordergrund stand die Behauptung, dass auch im vorliegenden Falle der Lauf der Züge ohne Rücksichtnahme auf die örtlichen Bedürfnisse, ja ohne jede diesbezügliche Erörterung festgesetzt worden sei — dank dem verrotteten Assessorismus, welcher in der Eisenbahnverwaltung herrsche und eine sachliche Behandlung derartiger wichtiger Verkehrsfragen nicht aufkommen lasse.

Gegenüber dieser wahrhaft burlesken Anschuldigung der Eisenbahnverwaltung erscheint es angezeigt, auf Grund der Unterlagen, welche uns von der zuständigen Stelle in dankenswerther Weise zur Verfügung gestellt wurden, hier auf die

Entstehungsgeschichte der beiden Züge und auf die Gesichtspunkte, welche für die Gestaltung des Fahrplans maassgebend waren, näher einzugehen.

Als die preussische Staatsbahnverwaltung im Jahre 1896 in Aussicht nahm, eine neue Schnellzugsverbindung zwischen Danzig und Berlin einzurichten, machten sich hinsichtlich der Lage, welche den Zügen zu geben wäre, die verschiedensten Ansichten geltend, indem die Anträge der Interessenten der beiden Endpunkte der hinterpommerschen Bahn, Stettin und Danzig, der ländlichen Bevölkerung und schliesslich diejenigen der Badeorte stark von einander abwichen.

Gegen den mehrfach aufgestellten Plan, neue Nachtschnellzüge einzulegen, sprach der Umstand, dass diese annähernd zu derselben Zeit in Danzig hätten eintreffen und abfahren müssen, wie die bereits vorhandenen, über die kürzere Linie Danzig-Dirschau-Berlin verkehrenden Schnellzüge, so dass die neuen Züge für Danzig keinen Vortheil geboten hätten. Auch hätten sich in diesem Falle für die Zwischenstationen höchst unbequeme Ankunfts- und Abfahrtszeiten ergeben.

Ebenso wenig konnte der vielfach ausgesprochene Wunsch, die Züge 21 (aus Berlin 8^{33} Vorm.) und 22 (in Berlin $6^{\underline{10}}$ Nm.) in Schnellzüge zu verwandeln, als eine glückliche Lösung angesehen werden. Diese Züge fahren bereits mit Schnellzugsgeschwindigkeit, sie haben eine überaus günstige Lage und vermitteln so wichtige Anschlüsse, dass der Gesammtverkehr eine erhebliche Schädigung erleiden würde, wenn sie die kleinen Stationen ohne zu halten durchfahren sollten. Nachfolgende oder vorauffahrende Personenzüge könnten keinen genügenden Ersatz bieten.

Für die Wahl des jetzigen Fahrplans der neu einzulegenden Schnellzüge 19 und 20 waren nun in erster Reihe folgende Erwägungen maassgebend. Es stand zu erwarten, dass infolge der Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals sich zwischen Danzig und Hamburg lebhaftere Verkehrsbeziehungen entwickeln würden, sofern günstige Zugsverbindungen herzustellen waren, und dass auch der Verkehr nach Bremen und Schleswig-Holstein sich beim Vorhandensein geeigneter Anschlussverbindungen über diese Route lenken lassen würde. Hierdurch war die Lage des Zuges Danzig-Berlin ohne weiteres gegeben.

In der umgekehrten Richtung — Berlin-Danzig — musste aber neben der Herstellung eines passenden Anschlusses an den aus Hamburg in Stettin eintreffenden Schnellzug es als sehr erwünscht erachtet werden, die Abfahrtszeit von Berlin so zu gestalten, dass den Geschäftsleuten ein voller Vormittag bis zum Schluss der Börse und der meisten Büreaus verbleibe. Ausserdem war Werth darauf zu legen, dass es den Reisenden aus der Hauptstadt Westpreussens, Danzig, ermöglicht würde, mit dem Nachtschnellzuge über Dirschau nach Berlin zu reisen, dort am Vormittage Geschäfte zu erledigen und nach Einnahme des Mittagsmahles ohne Uebernachtung, mit dem geringsten Aufwand von Zeit und Geld wieder nach Danzig zurückzukehren.

Ein nach diesen Grundsätzen aufgestellter Entwurf wurde den Regierungspräsidenten von Danzig, Köslin und Stettin sowie den Vorsteherämtern der Kaufmannschaften zu Danzig, Stolp, Kolberg und Stettin vorgelegt, und von diesen übereinstimmend zur Einführung befürwortet.

Hierauf wurde der speziell ausgearbeitete Entwurf den betheiligten Landräthen, Magistraten und anderen Körperschaften zugängig gemacht und auch von diesen fast einstimmig aufs wärmste zur baldigen Einführung empfohlen.

Was das Durchfahren der Stationen Freienwalde, Labes und Schivelbein anlangt, so vermitteln für den Fernverkehr dieser Städte die oben bereits erwähnten Personenzüge 21 und 22 gute Verbindungen. Wenn ausserdem — wie das „Berliner Tageblatt“ wünscht — die Schnellzüge 19 und 20 an diesen Stationen halten würden, so ergäbe sich bei dem Umstande, dass die Züge 21 und 22 zwischen Berlin und Stettin jetzt bereits als reine Schnellzüge gefahren werden, gegenüber der durch eben diese Züge vermittelten Verbindung nach Stettin ein Zeitgewinn

von 10 Minuten bei Freienwalde
„ 22 bezw. 32 „ „ Labes und
„ 19 „ 34 „ „ Schivelbein.

Dieser Gewinn für diese Städte würde in keinem Verhältniss zu der Schädigung der Gesammtlage der Schnellzüge stehen, zumal dann auch wieder andere Stationen unter Berufung hierauf deren Anhalten verlangen würden.

Was nun schliesslich den Badeverkehr zwischen Berlin und Zoppot anlangt, so steht demselben nicht nur nach wie vor der günstig gelegene Zug 21, 8^{33} von Berlin und $6^{\underline{30}}$ in Zoppot, sondern auch der um 9 Uhr 2 Min. Vorm. von Berlin Friedrichstrasse abfahrende Schnellzug 1 D über Dirschau zur Verfügung, indem dessen Reisende schon um 5 Uhr 55 Min. Zoppot erreichen.

Aber auch abgesehen hiervon ist es wohl einleuchtend, dass bei der Gestaltung eines Fahrplans für dauernd verkehrende Schnellzüge das einseitige, auf gewisse Sommermonate beschränkte Interesse eines Badeortes nicht allein maassgebend sein kann, dass vielmehr in erster Reihe die Pflege des geschäftlichen Verkehrs des von der Bahnlinie durchschnittenen Landstrichs zu berücksichtigen ist.

Nicht minder einleuchtend dürfte es sein, dass bei Einlegung von Schnellzügen die Interessen der zu überschlagenden Stationen gegen die der Anhaltestationen abgewogen werden müssen. Werden die für wichtiger befundenen Interessen ausreichend befriedigt, so müssen die Klagen über die nicht berücksichtigten in den Kauf genommen werden. Dieser Erwägung haben sich betreffs der hier in Rede stehenden Schnellzüge alle berufenen Vertreter der in Betracht stehenden Interessen angeschlossen, mit deren ausdrücklichem Einverständniss, wie bereits gesagt, der jetzt geltende Fahrplan angenommen wurde. — — —

Das ist der einfache, ungeschminkte Sachverhalt. Ob derselbe dem „Berliner Tageblatt“ die Berechtigung gibt, in so unqualifizirbarer Weise gegen die Eisenbahnverwaltung loszuziehen, ist eine Frage, die sich jeder billig Denkende ohne weiteres selbst beantworten wird. Jedenfalls geht aus den vorstehenden Darlegungen zur Evidenz hervor, dass die Eisenbahnverwaltung bei Feststellung des Fahrplans für die fraglichen beiden Züge — wie sich das übrigens auch von selbst versteht — mit äusserster Sorgfalt vorgegangen ist, indem vor der endgültigen Entschliessung alle staatlichen und kommunalen Organe, die an der Frage nur einigermaassen interessirt waren, gehört wurden, und dass somit alle Anschuldigungen, die das „Berliner Tageblatt“ in dieser Richtung gegen die Staatsbahnverwaltung erhebt, entweder auf lüderlicher Information, oder aber auf absichtlicher Sachentstellung — natürlich seitens des betreffenden Korrespondenten — beruhen müssen.

* * *

Die eingangs erwähnte Auskunft der königlichen Eisenbahndirektion Danzig ist auch dem „Berliner Tageblatt“ zugegangen. In der hierauf in der Morgenausgabe vom 19. d. Mts. erschienenen anderweiten Entgegnung wird nunmehr die frühere Behauptung, dass der Fahrplan der fraglichen Züge seitens der Eisenbahnverwaltung ohne jedwede vorherige Erörterung der lokalen Verhältnisse festgelegt worden sei, überraschender Weise dahin modifizirt, dass nur die Vertreter von Freienwalde, Labes und Schivelbein, also derjenigen Ortschaften, an denen die Züge, ohne zu halten, vorbeifahren, dem Fahrplan nicht zugestimmt hätten (!!!) Dass das der Fall sein werde, hätten wir dem Berliner Blatt so ziemlich im voraus sagen können; wenigstens ist es in der ganzen Welt so, dass derjenige, der etwas haben will, aber nichts bekommt, damit nicht einverstanden ist — selbst wenn noch so dringende allgemeine Rücksichten seinem Antrag entgegenstehen.

An der Unwahrheit der ursprünglichen Behauptung des „Berliner Tageblattes“ wird hiermit natürlich nicht das Geringste geändert.

Die neuerliche Bezugnahme darauf, dass der Schnellzug ab Berlin „nach dem Schema F des Assessorismus“ an der ganz untergeordneten Kreuzungsstation Ruhnow halte, obwohl hier ein Anschluss überhaupt nicht in Frage komme, lässt sich nur damit erklären, dass der Korrespondent des „Berliner Tageblattes“ in seinem blinden Eifer gegen die Eisenbahnverwaltung bedauerlicher Weise unterlassen hat, den Fahrplan genügend zu studiren. Sonst hätte er finden müssen, dass der gedachte Zug, der Nachmittags 6^{52} von Ruhnow abfährt, den Anschluss aufnimmt von dem 6^{40} Nachmittags in Ruhnow eintreffenden Zug 204/208 der Strecke Neustettin-Ruhnow. Auch dürften ausserdem betriebliche Rücksichten das Halten des Zuges in Ruhnow bedingen.

Was die fernere Behauptung betrifft, dass durch die Aufnahme der genannten drei Stationen eine Verlängerung der Fahrzeit der neuen Schnellzüge überhaupt nicht nöthig gewesen sei, und dass somit die gegentheilige Angabe der Eisenbahndirektion Danzig der Begründung entbehre, so zeugt auch dies wieder von der glücklichen Unbefangenheit, mit welcher der Eisenbahnexperte des „Berliner Tageblattes“ derartige Betriebsfragen im Handumdrehen zu lösen gewöhnt ist. „Wenn mehr Zeit für den Aufenthalt auf den Zwischenstationen gebraucht wird, so wird einfach schneller gefahren!“

Im vorliegenden Falle dürfte mit dieser populären Weisheit aber leider nicht auszukommen sein, denn die betreffenden Schnellzüge fahren bereits mit der sehr beträchtlichen Fahrgeschwindigkeit bis zu 80 km pro Stunde. Die Berechnung des „Berliner Tageblattes“, welche zu einer Durchschnittsgeschwindigkeit von noch nicht 60 km pro Stunde gelangt, ist ganz werthlos, weil hier die Aufenthalte auf den Zwischenstationen in die Fahrzeit mit eingerechnet sind, obwohl es doch selbst für jeden Laien verständlich sein dürfte, dass — wenn es sich um die Feststellung der effektiven Fahrgeschwindigkeit und um die Frage handelt, ob diese Geschwindigkeit eventuell zu erhöhen sei — die Stationsaufenthalte sowie die Zeitverluste für An- und Abfahrt unbedingt auszuscheiden sind.

Aus den Verhandlungen der II. Kammer der badischen Landstände über das Betriebsbudget der badischen Staatsbahnen für 1898/99.

(Schluss aus Nr. 38.)

Die Bahnsteigsperre begegnete bei der Kammer entschiedenster Abneigung. Die Regierung hatte auf Anfrage, unter Darlegung der für und wider diese Maassregel sprechenden Gründe, mitgetheilt, dass die Erwägungen über die Einführung der Bahnsteigsperre in Baden noch nicht abgeschlossen seien. Die Kammer erklärte auf Antrag der Budgetkommission mit allen gegen zwei Stimmen zu Protokoll, dass sie ein Bedürfniss, die Bahnsteigsperre einzuführen, nicht anerkennen könne und daher die Regierung ersuche, von einer solchen Maassregel Umgang zu nehmen. Denn es sei kein Grund vorhanden, zu einer so unpopulären, den Gewohnheiten der Bevölkerung widersprechenden Maassregel zu schreiten.

* * *

Bezüglich der in den Jahren 1896 und 1897 auf der badischen Staatsbahn vorgekommenen Betriebsunfälle theilte die grossherzogliche Regierung auf Anfrage mit, dass die Zahl derselben betragen habe:

33 Entgleisungen,
24 Zusammenstösse,
17 Ueberfahren von Fuhrwerken,
1 Feuer im Zuge
zusammen 75 Betriebsunfälle,

wobei Züge und Rangirabtheilungen gefährdet und beschädigt wurden. Bei diesen Unfällen wurden 3 Personen getödtet und 52 verletzt (worunter auch geringfügige Verletzungen, wie Schürfungen, Quetschungen usw. enthalten sind), und zwar wurden

von Bahnbediensteten 2 getödtet, 23 verletzt,
von Reisenden und fremden Personen 1 getödtet und 29 verletzt.

Der gesammte, von der Eisenbahnverwaltung zu tragende Schaden betrug etwa 178 600 ℳ. Von diesen Unfällen wurden durch Verschulden des Dienstpersonals 51 herbeigeführt, bei 24 lag ein solches Verschulden nicht vor. Der Mangel eines Vorsignals kam nur bei einem Unfall in Frage.

In den Verhandlungen der Kammer nahmen die Erörterungen bezüglich der Betriebssicherheit, die im preussischen Abgeordnetenhause eine so grosse Rolle gespielt hatten, nur einen verhältnissmässig unbedeutenden Raum ein. Gewünscht wurden hauptsächlich Verbesserungen und Erweiterungen einzelner Stationen und allmähliche Beseitigung der Niveauübergänge bei der Hauptbahn, zwei Forderungen, denen die badische Staatsbahn nach den beträchtlichen Summen, die hierfür im Baubudget erscheinen, nach Thunlichkeit Rechnung zu tragen bestrebt ist.

* * *

Die Erneuerung des Oberbaues unter Anwendung von Stahlschienen, schweren eisernen Schwellen und Keilwinkellaschen ist nach Mittheilung der Regierung auf den Hauptbahnstrecken Mannheim-Heidelberg-Basel und Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, wo dieselbe gleichzeitig als Verstärkung des Oberbaues behufs Einführung erhöhter Fahrgeschwindigkeiten in rascher Aufeinanderfolge durchzuführen war, im Laufe der vergangenen Budgetperiode fertig geworden. Zur Zeit werden die anderen wichtigen Linien mit Schnellzugsverkehr allmählich umgebaut. Auf einigen Probestrecken wurde ein Stuhlschienenoberbau mit Schienen von 42,5 kg Gewicht auf das Meter hergestellt; derselbe hat sich bis jetzt gut bewährt, ein abschliessendes Urtheil aber kann wegen der Kürze der Zeit noch nicht abgegeben werden.

* * *

Die bei der badischen Staatsbahn versuchsweise eingeführte elektrische Beleuchtung von Personenwagen hat, nachdem neuerdings Akkumulatoren mit wesentlich höherer Kapazität, wie früher, verwendet worden sind, zum Theil sehr günstige Erfolge gehabt. Es sind jetzt zwei volle Ausrüstungen auf der Strecke Mannheim-Würzburg mit dieser Beleuchtung versehen. Die einzelnen Abtheilungen haben nur je eine Glühlampe; auf Anbringung besonderer Ausschalter für die Reisenden wurde verzichtet, da sich gezeigt hat, dass dieselben nicht benutzt werden. Eine weitere Ausdehnung der Probe ist beabsichtigt.

Gegenüber der Einführung des Acetylengases in die Wagenbeleuchtung, wie dies seitens der preussischen Staatsbahn beabsichtigt ist, verhält sich die badische Staatsbahn noch abwartend, da nach ihrer Ansicht die Gründe, die zur Vornahme des Versuchs mit elektrischer Beleuchtung der Wagen Veranlassung gaben (umständliche Art des Anzündens der Flammen in den Wagenabtheilungen und die nicht ungefährliche Herstellungsweise des Oelgases, welche vielfach zu Klagen der Gemeinden und Auseinandersetzungen mit den Verwaltungsbehörden geführt hat), auch jetzt noch vorliegen.

* * *

Das Betriebsbudget, welches mit

56 666 550 ℳ in Einnahme,
41 645 260 „ „ Ausgabe,
sonach 15 021 290 ℳ Reineinnahme

für jedes der beiden Budgetjahre 1898 und 1899 abschliesst, wurde schliesslich einstimmig genehmigt. Von allen Parteien, die Sozialdemokraten nicht ausgenommen, wurde der Regierung und der Eisenbahnverwaltung Anerkennung für ihre Geschäftsführung, insbesondere auch für ihr Entgegenkommen gegenüber den berechtigten Wünschen des Publikums, ausgesprochen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1711 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. 1743 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 28./29. April d. J. in Bozen abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 17. Mai d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 27. Juni d. J. in Hohenschwangau stattfinden.)

Nr. 1744 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zum Protokoll der zu Dresden am 4./5. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses zur Prüfung der „Sammlung grundsätzlicher Entscheidungen der vormaligen Kommission für das Vereinswagenregulativ“ (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **preussische Thronrede** vom 18. d. Mts. widmet den erspriesslichen Berathungen des Landtages über das Eisenbahnwesen folgende anerkennende Sätze:

„Die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung hat sich in allen Theilen durchaus bewährt. Infolge des grossen Aufschwungs der gewerblichen Thätigkeit hat sich der Verkehr der Eisenbahnen über Erwarten gesteigert. Zu Meiner Befriedigung hat der Landtag sich bereit gefunden, aus den Ueberschüssen des Staatshaushaltes Meiner Regierung ausserordentliche Mittel zur Verfügung zu stellen, um den stetig wachsenden Anforderungen des Verkehrs schneller und durchgreifender zu entsprechen.

Für die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, sowie für die Förderung des kräftig aufblühenden Kleinbahnwesens, sind die verlangten Mittel bereitwillig von Ihnen gewährt worden.

Behufs Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und geringer besoldeten Staatsbeamten sind erhebliche Beträge bereitgestellt; der Förderung dieses bedeutsamen Ziels wird auch in Zukunft besondere Fürsorge gewidmet werden.“

— Eine Sitzung des **Landeseisenbahnraths** findet am 21. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr statt. Auf der Tagesordnung stehen die Bestellung des ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Berathungen des Landeseisenbahnraths gemäss § 12 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, ferner Mittheilungen über Ausnahmetarife.

— Im preussischen Herrenhause wurde am 17. d. Mts. das **Gesetz über die Erweiterung und Vervollständigung des Staatsbahnnetzes** und über die Betheiligung des Staates an dem Bau von **Kleinbahnen** unverändert angenommen, nachdem Minister Thielen noch wiederholt das Wort ergriffen und verschiedene verhältnissmässig untergeordnete Einwände entkräftet hatte.

— In Regierungskreisen wird es laut „Berl. Pol. Nachr.“ für nicht unwahrscheinlich gehalten, dass die starke Entwickelung der Kleinbahnen eine **Revision des preussischen Kleinbahngesetzes** in einzelnen Punkten erforderlich machen werde. Das Kleinbahngesetz besteht bekanntlich seit dem Jahre 1892; nach sechsjährigen Erfahrungen können immerhin einzelne Aenderungen an der Zeit sein, wennschon man sich regierungsseitig im wesentlichen von den Wirkungen des Gesetzes befriedigt erklärt hat.

— Bei grösseren Abfertigungsstellen entstehen dadurch oft erhebliche Unzuträglichkeiten, dass Stückgut grossentheils erst in den Abendstunden angeliefert wird. Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb an die königlichen Eisenbahndirektionen einen Erlass gerichtet, in welchem es heisst: Zur Abhilfe wird es dienen, wenn die zweckmässigsten **Aufgabezeiten für Eil- und Stückgut** für die verschiedenen Hauptrichtungen des Verkehrs auf jeder grösseren Station übersichtlich festgestellt und in sachgemässer Weise — durch Aushang an verschiedenen Stellen, durch Publikation in geeigneten Lokalblättern und unter Umständen auch durch besondere Mittheilung an die grösseren Versender — unter Bezeichnung der Abgangszeit der betreffenden Züge bekannt gemacht werden. Hierbei sind die Personen- und Eilgüterzüge besonsonders ersichtlich zu machen, die nach Maassgabe der besonderen Tarifvorschriften unter II. B. 1 a der Staatsbahntarife zur Beförderung leicht verderblicher Waaren bei Aufgabe als Frachtgut zugelassen sind. Zugleich ist in der Veröffentlichung darauf aufmerksam zu machen, dass die Annahme von Stückgut nach Ablauf der bekannt gemachten täglichen Dienststunden nicht mehr beansprucht werden kann.

— In einem Aufsatz der Brüsseler „Indépendance Belge“ über die Entwickelung Berlins wird u. a. die **Berliner Stadtbahn** ein „Muster ihrer Art“ genannt.

— Am 17. d. Mts. werden die Zweigbahnen der **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn** Görchen-Pakoslaw und Görchen-Gostkowo für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Bis auf weiteres wird nur Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag je ein Zugpaar auf diesen Strecken verkehren, da erst abgewartet werden soll, welchen Umfang der Verkehr annimmt und ob es angezeigt sein wird, eine grössere Anzahl von Zügen verkehren zu lassen und die Zweigbahnen für den Gesammtverkehr zu eröffnen.

— Nach dem Ausweise für den Monat April d. J. betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 287 350 ℳ, gegen 2 092 084 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 571 476 (+ 41 050) ℳ bei einer Frequenz von 865 828 (+ 49 333) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1 355 158 (+ 112 236) ℳ erzielt bei einer Beförderung von 467 782 580 (+ 56 992 035) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 360 719 (+ 41 982) ℳ bei einer Beförderungsmenge von 152 328 000 (+ 13 150 220) kg. Für die verflossenen vier Monate des laufenden Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 8 609 978 (+ 736 459) ℳ. Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 3 068 788 (+ 219 325) Personen, 1 912 489 (+ 178 981) ℳ, Gütertransport 1 777 713 400 (+ 156 196 350) kg, 5 111 920 (+ 406 790) ℳ, Kohlentransport 665 841 000 (+ 88 038 010) kg, 1 585 568 (+ 150 686) ℳ.

— Die Generalversammlung der **Lübeck-Büchener Eisenbahn** vom 17. d. Mts. erhöhte die Dividende von 7 % auf 7,25 % und genehmigte die Anträge auf Verlängerung der Travemünder Bahn und die Tantième für die Ausschussmitglieder.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Halke, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Stettin, ist zum Regierungsrath ernannt und dem Oberingenieur bei dem Oberbahnamt in Würzburg Franz Wulzinger, anlässlich seines Uebertritts in den Ruhestand, der Titel eines königlichen Bauraths verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Sonntagsruhe bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Vom 1. d. Mts. angefangen ist von der Verwaltung dieser Bahn anlässlich der mit dem erwähnten Zeitpunkte eingetretenen Einschränkung des Güterverkehrs an Sonntagen und gewissen Festtagen auch im exekutiven Dienste die Sonntagsruhe eingeführt worden. (Wegen Einführung der Sonntagsruhe im Büreaudienst vergl. Nr. 35 S. 550 d. Ztg.)

Das durch die Einschränkung des Sonntagsverkehrs dienstfrei werdende Fahrpersonal soll die Sonntagsruhe in der Heimathsstation geniessen können, und es soll getrachtet werden, dass dasselbe nach Möglichkeit jeden zweiten Sonntag derselben

theilhaftig wird. Diese Sonntagsruhe bezieht sich jedoch nur auf den Fahrdienst; der Stationsdienst, insbesondere der Verschiebdienst, erfährt keine Unterbrechung, da die Stationen gehalten sind, die Züge so sorgfältig zu rangiren, dass die Abbeförderung der Frachten nach Schluss der Sonntagsruhe so rasch als möglich und unter Bevorzugung der Eilgüter, Lieferzeitgüter, lebenden Marktgüter und der dem schnellen Verderben unterliegenden Güter vor sich gehen kann. Die mit dieser Einführung zu machenden Erfahrungen werden die Grundlagen zu einer eventuellen Erweiterung der Sonntagsruhe im künftigen Jahre bilden.

— Den Betrieb der **Ueberetscherbahn** wird die Südbahn führen. Der bezügliche Betriebsvertrag ist vor einigen Wochen abgeschlossen worden und wird der Generalversammlung der Südbahn zur Genehmigung vorgelegt werden. Dagegen blieb die Vereinbarung des Péagevertrages für die Strecke Bozen-Sigmundskron speziellen Verhandlungen vorbehalten, welche in einer vor kurzem im Eisenbahnministerium abgehaltenen Konferenz unter Zugrundelegung eines schon am 20. April 1897 unterzeichneten Protokolles zum Abschlusse kamen. Die Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn wird hierüber noch Beschluss fassen.

— Für den Personenverkehr auf der **Wiener Stadtbahn** wurden besondere reglementarische Bestimmungen erlassen. Danach können die Fahrkarten in jeder Station der Wiener Stadtbahn in beliebiger Anzahl im voraus gelöst werden. Ein Umtausch oder eine Zurücknahme gelöster Fahrkarten findet nicht statt. Für den Uebergang aus der III. in die II. Wagenklasse sind Zuschlagskarten am Schalter zu lösen und sind Nachzahlungen im Zuge ausgeschlossen. Auf den Stadtbahnstationen werden besondere Bahnsteigkarten nicht ausgegeben und sind für das Betreten der Bahnsteige Fahrkarten 1. Zone III. Klasse zu lösen. Die Fahrkarte ist beim Betreten des Bahnsteiges zur Durchlochung (Markirung) vorzuzeigen und hat zur Fahrt nur Gültigkeit, wenn sie durchlocht ist. Eine Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen durch Abrufen oder Abläuten, sowie ein Ausrufen des Stationsnamens und der Dauer des Aufenthaltes findet nicht statt. Wird ein Reisender ohne gültige Fahrkarte, insbesondere auch ohne durchlochte Fahrkarte oder mit einer Fahrkarte III. Klasse in der II. Klasse betroffen, so hat er den Betrag von 6 Kr. zu entrichten. Wünscht ein Reisender die Fahrt über den Geltungsbereich seiner Fahrkarte fortzusetzen, so hat er am Schalter eine neue Karte zu lösen, oder eine im Vorverkauf gelöste Karte markiren zu lassen. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet.

— **Einführung des Stückgutverkehrs auf verschiedenen Haltestellen.** Mit dem 1. d. Mts. wurde laut den vorliegenden Kundmachungen mehrerer Staatsbahndirektionen in einer grösseren Anzahl von Haltestellen der österr. Staatsbahnen, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet waren, eine beschränkte Stückgutaufgabe zum Theil auch eine Stückgutabgabe eingeführt. Die Uebernahme der Güter in der Haltestelle erfolgt gegen eine Interimsbescheinigung. Die eigentliche Abfertigung der Güter und die Kartirung findet erst in der nächsten, in der Fahrtrichtung gelegenen Station statt.

— Anlässlich der erst nach dem Bezuge konstatirten **Verwechslung zweier von der Partei verladenen Wagen,** welche dadurch eintrat, dass seitens des Bahnpersonals die Wagennummern in die Frachtbriefe irrig eingetragen wurden, verklagte die Partei die Bahnverwaltung auf **Schadenersatz.** Die erste Instanz wies die Klage mit der Begründung ab, dass es, nachdem die ohne Intervention des Bahnpersonals, also auch ohne Bekanntschaft des letzteren mit den aufgeladenen Gütern in geschlossenem und plombirten Zustand übergeben wurden, Sache des Klägers gewesen wäre, für die Identifizirung der Wagen mit den zugehörigen Frachtbriefen selbst vorzusorgen und zu diesem Zweck die Wagennummern eventuell selbst in die Frachtbriefe einzutragen. Die zweite Instanz gab dem Klagebegehren zum Theil, der oberste Gerichtshof (26. Januar 1897) in vollem Umfange statt. In der Begründung des Urtheils des obersten Gerichtshofes wird ausgeführt, dass das Verschulden an der Verwechslung nicht den Aufgeber, sondern die Bahnorgane treffe, dass ferner in vorliegendem Falle die Bestimmung des Art. 408 Abs. 1 H.-G. nicht anwendbar sei, wonach durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlösche. Der Grund der im Art. 408 ausgesprochenen Rechtswirkung der Annahme des Gutes und der Zahlung der Fracht liege darin, dass in diesen Handlungen eine Genehmigung der Leistung des Frachtführers liege, wodurch dieser die Sache als für ihn endgültig erledigt betrachten könne. Das Singuläre dieser Bestimmung ist, dass eine Genehmigungshandlung des einen Interessenten (des Empfängers) auch gegen den anderen Interessenten (den Absender) wirkt; denn durch die Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlöschen auch die Ansprüche des Absenders gegen den Frachtführer. Mit Rücksicht auf diesen Charakter der Bestimmung des Art. 408 H.-G. muss bei deren Anwendung mit erhöhter Vorsicht zu Werke gegangen werden. Die im Art. 408 gebrauchten Worte: „Annahme des Gutes“ sind im Zusammenhange mit Art. 392 Nr. 1 H.-G. aufzufassen, wonach der Frachtbrief die Bezeichnung des Gutes zu enthalten hat, nämlich des an den Empfänger abzuliefernden Frachtgutes. Wenn dem Adressaten zwar ein Frachtgut, aber nicht das für ihn aufgegebene, gegen Bezahlung der Fracht zugestellt wird, kann die gleiche Rechtsfolge nicht eintreten.

Wenn die Leistung des Frachtführers, welche der Empfänger zu genehmigen glaubte, nämlich die Zufuhr des für ihn, den Empfänger, aufgegebenen Gutes, gar nicht gemacht wurde, dann muss die nur vermeintliche Genehmigung einflusslos bleiben.

— **Eisenbahnwesen in Bosnien.** Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Bosnien und der Hercegovina hat in den letzten Jahren einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen. In dem Jahrzehnt 1886—1896 hat sich das Eisenbahnnetz Bosniens und der Hercegovina von 402 km auf 708 km vergrössert; die Roheinnahmen sind von jährlichen 907 284 fl. auf 2 124 571 fl. gestiegen; die Ausgaben von jährlichen 581 961 fl. auf 1 460 759 fl.; der Ueberschuss von jährlichen 322 223 fl. auf 663 812 fl.; die Einnahmen für das Kilometer: brutto von 2 256,92 fl. auf 3 000,80 fl., netto von 801,55 fl. auf 937,58 fl.; der Personenverkehr von jährlichen 257 263 Personen auf 980 169 Personen; der Waarenverkehr von jährlichen 100 357 t auf 537 535 t. Es sind also in diesen zehn Jahren gestiegen: die Einnahmen 2,3 fach, die Ausgaben 2,5 fach, der Waarenverkehr 5,4 fach, der Personenverkehr 3,8 fach. Dass die proportionelle Hebung der Ausgaben grösser ist, als die der Einnahmen, findet darin seine Erklärung, dass unter den neu eröffneten Linien sich zwei schwierige Bergbahnen (der Ivansteig auf der Linie Sarajevo-Mostar und der Komarpass auf der Linie D.-Vakuf-Jajce) befinden, ferner, dass auf der Linie Sarajevo-Brood der Nachtverkehr eingerichtet und die Fahrgeschwindigkeit der Züge erhöht wurde, was die Betriebskosten erhöhte. Die Roheinnahme vertheilt sich folgendermaasen:

	1886	1896
Personen- und Gepäckverkehr	219 011,75 fl.	552 989,32 fl.
Waarenverkehr	665 547,60 „	1 513 961.— „
Verschiedene	22 725,63 „	57 621,52 „

Der Ueberschuss wird in erster Reihe zu Investitionen verwendet; besonders auf den Strecken Bosnisch-Brood-Zenica und Zenica-Sarajevo sind noch immer viele Umgestaltungen nothwendig, theils wegen Mangelhaftigkeit der in der ersten Zeit der Okkupation rasch durchgeführten Bauarbeiten, theils infolge des fortwährenden Steigens des Verkehrs; ausserdem muss der Lokomotiven- und Wagenpark vermehrt und müssen viele Stationen erweitert werden.

Vereins-Ausland.

— Dem Bericht der **internationalen Schlafwagengesellschaft** in Brüssel entnehmen wir folgendes:

Mit den belgischen Bahnen ist ein 30jähriger Vertrag geschlossen worden, dem zufolge ab 1. Januar 1899 die belgischen Staatsbahnen die I. Klasse auf allen Bahnen ihres Netzes ausser Betrieb setzen, fortan nur II. und III. Klasse führen, dagegen der Gesellschaft das Recht geben, in alle wichtigeren Züge Salon- bezw. Speisewagen einzustellen, deren Benutzung den Reisenden II. Klasse gegen einen Aufschlag von 4 Cts. für das Kilometer frei steht; der Zuschlag geht zur Hälfte an die Gesellschaft.

Wir erachten diesen Vorgang, der sich übrigens an das Beispiel der Mitlandeisenbahngesellschaft in England anschliesst, als bahnbrechend für den Kontinent. Es ist ein offenkundiges Geheimniss, dass die Raumausnützung der I. Klasse auf allen Bahnen des Kontinents eine unglaublich schlechte ist. Die Umwandlung dieses überflüssigen Bahnmaterials in Wagen II. Klasse und die Einführung eigener oder gesellschaftlicher Luxuswagen mit entsprechendem Aufgeld ist unseres Erachtens ein Schritt, zu dem sich früher oder später alle Bahnen des Kontinents bekennen müssen.

Die Gesellschaft setzt ihre Bemühungen fort, um die französische Nordbahn zur Durchführung des täglichen Luxuszuges zwischen Berlin und Paris zu veranlassen. Jedoch die grösste Hoffnung für die Zukunft hegt die Gesellschaft in Bezug auf ihre russischen Geschäfte; sie hat einen 12jährigen Vertrag für die grossen Linien nach Petersburg, Moskau, Warschau, Sebastopol und Nischny-Nowgorod geschlossen und sich ferner die Exploitirung der grossen Weltlinie nach Port-Arthur bezw. Peking gesichert. Sie

hat dem Kaiser von Russland ein Projekt vorgelegt, wodurch alle Hauptstaaten West- und Mitteleuropas mit Hilfe des grossen sibirischen „Ueberlandpostzuges“ mit der grossen Endstation am stillen Ozean verbunden werden, ein Werk, dessen Bedeutung speziell für Deutschland nicht hoch genug angerechnet werden kann, da Deutschlands Bahnen voraussichtlich von Herbesthal im Westen bis Alexandrowo im Osten die Träger des grossen ostasiatisch-australischen Felleisens werden.

— Der soeben erschienene Geschäftsbericht des schweizerischen Eisenbahndepartements für das Jahr 1897 stellt fest, dass auf der ersten Sektion der **Jungfraubahn** (Kleine Scheidegg-Eigergletscher) die Bauarbeiten nur langsam vorwärtsschreiten und dass sich mithin die Eröffnung dieser Strecke im Laufe des Jahres 1898 nicht mit Bestimmtheit voraussehen lässt. Für die Fortsetzung der Bahn über die Station Eigergletscher hat sich noch keine Bahngesellschaft gebildet, und auch die erforderlichen finanziellen Vorlagen sind noch nicht erfolgt. Die am unteren Ende des grossen Tunnels begonnenen Bohrarbeiten werden daher nicht auf Grund von genehmigten Plänen ausgeführt.

Von privater Seite wird hierzu bemerkt, dass der Konzessionär der Jungfraubahn, Verwaltungsrathspräsident der schweizerischen Nordostbahn Guyer-Zeller, die bisher durchgeführten Arbeiten aus seiner Tasche bezahlt habe und dass die Gründung einer Gesellschaft für den Bau der Bahn wegen unzureichender finanzieller Betheiligung bisher unterblieben sei. Ob und inwieweit diese Meldung zutrifft, vermögen wir nicht zu beurtheilen.

— Die „Kölnische Zeitung“ lässt sich aus Konstantinopel über **„bulgarische Eisenbahnpolitik“** folgendes melden: Seit längerer Zeit ist in Bulgarien der Wunsch lebendig, auch diejenigen Eisenbahnlinien, die noch nicht vom Staate verwaltet werden, in eigene Hände zu bekommen. Bei der Begründung des Fürstenthums durch den Berliner Vertrag waren im Betriebe die von einer englischen Gesellschaft erbaute Strecke Rustschuk-Varna und in Ostrumelien die Linien Mustafa-Pascha-Sarambey und Tirnowo-Seymen-Jamboli. Bulgarien erhielt die Herstellung des zum Anschluss an das mitteleuropäische Netz noch fehlenden Zwischenstücks Zaribrod-Sofia-Vakarel, Baron Hirsch baute die Strecke Vakarel-Sarambey, und 1888 war die durchgehende Linie nach Konstantinopel fertig. Stambulow versuchte seiner Zeit sich mit Gewalt in den Besitz der Strecken mit fremdem Betriebe zu setzen, und jetzt verwaltet der Staat auch das Stück Vakarel-Sarambey. Um nun auch Herr der Linien Mustafa-Pascha-Sarambey und Tirnowo-Seymen-Jamboli zu werden, auf denen die Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen noch thätig ist, hat Bulgarien verschiedene Mittel angewandt, bisher jedoch erfolglos. Vor allem plante man den Bau einer Parallelbahn Sarambey-Nowa-Sagora, in der Hoffnung, dadurch die orientalischen Bahnen lahm zu legen. Es sind 195 km, die nach sachverständigen Berechnungen mit der ersten Ausrüstung an rollendem Material 16 000 000 bezw. nach den Bedingungen der 6 % Anleihe von 1892 rund 18 300 000 kosten würden. Damit ist übrigens der erwünschte Anschluss an die Linie Jamboli-Burgas noch nicht hergestellt, weil 44 km Nowa-Sagora-Jamboli der orientalischen Bahnen dazwischen liegen. Nimmt man an, dass die Parallelbahn die Hälfte des Verkehrs der anderen Linie an sich reissen könnte und noch aus der neu erschlossenen Gegend Getreidetransporte von 200 000 Frcs. gewänne, so hätte sie doch nur auf rund 800 000 Frcs. jährliche Einnahme zu rechnen, und es ergäbe sich ein jährlicher Fehlbetrag von 400 000 Frcs. Da 1895 1 km seiner Bahnen dem Staat 6 105 Francs Betriebskosten auferlegte, so steigert die gesammte Neubelastung der Staatskassen sich auf jährlich 1 100 000. Der Zustand der bulgarischen Finanzen ist nicht derartig, dass er eine solche Ausgabe zu tragen vermag, und die Regierung hegt daher den lebhaften Wunsch, auf irgend eine Weise um den Bau der Parallelbahn, obschon er bereits vergeben ist, herumzukommen, zumal auch, wie verlautet, die Strecke nicht zu dem Satz herzustellen ist, zu dem es der einheimische Unternehmer übernommen hat, so dass aller Voraussicht nach der Staat in die Lücke treten müsste. Es wurden mit der Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen Verhandlungen angeknüpft, die jedoch daran scheiterten, dass die bulgarische Regierung die sofortige Uebergabe der betreffenden Strecken in ihre Verwaltung zur Bedingung machte, während die Gesellschaft erst die Erlaubniss der Pforte zu diesem Schritt einholen wollte, wozu sie übrigens verpflichtet ist. Seitdem hatte man nichts von der Angelegenheit gehört, als plötzlich vor einigen Tagen eine Konstantinopler Depeschenagentur sich aus Sofia melden liess, nach Mittheilungen bulgarischer Regierungskreise habe die Pforte eingewilligt, der Bau der Parallelbahn könne unterbleiben und der Kampf zwischen Bulgarien und der deutschen Finanzwelt höre auf, so dass die anscheinend unvermeidliche Krisis nicht zu fürchten ist. Die letzten Worte dieser Meldung, die erfunden ist, sind bezeichnend und werthvoll. Das Vorgehen der bulgarischen Regierung gegen die Betriebsgesellschaft hatte die deutsch-österreichischen Finanzgruppen zu einem heftigen Kampfe gegen die bulgarischen Werthe veranlasst, die einen für das Fürstenthum sehr ungünstigen Verlauf nahm. Die Hinneigung zum französischen Kapital wurde durch allerhand Vorfälle sehr beeinträchtigt, die französischen Unternehmer grosser öffentlicher Bauten kamen ihren Verpflichtungen zum Theil nicht nach und geriethen durch ihr Benehmen in Zwistigkeiten mit den Behörden und der Bevölkerung. Man fand die Anlehnung an der Pariser Börse nicht in dem Maasse, um sich gegen die deutsch-österreichische Gruppe halten zu können, und sah den schwersten finanziellen Verwickelungen entgegen. Die Lösung der Fragen wird von der Regierung sehr gewünscht, aber vorläufig ist sie noch nicht erfolgt, zumal die Pforte vor kurzem noch sich scharf gegen die Ueberlassung der Strecken in bulgarischen Betrieb ausgesprochen hat.

— **Betriebsmittelbestellungen in Frankreich.** Die Eisenbahnwagenfabriken sollen in der letzten Zeit, in der Erwartung eines beträchtlich gesteigerten Verkehrs zur Weltausstellung, grosse Bestellungen von den Eisenbahngesellschaften erhalten haben. Neuerdings erhielten die Magnardwerke in Fourchambault eine Bestellung auf 2 000 Wagenräder von der französischen Ostbahn. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Nordbahn werden demnächst die Lieferung von Schnellzuglokomotiven und Personenwagen an den Mindestfordernden vergeben.

— Dem „Jeshednewny Kurjer“ zufolge wird gegenwärtig vom Ministerium der Verkehrsanstalten im Einverständniss mit dem Finanzministerium ein Projekt zum **Auskauf der Warschau-Wiener Bahn** ausgearbeitet; nach Verlauf von 2—3 Jahren könnte das Projekt verwirklicht werden. Die Aktionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn suchen dagegen um Verlängerung der Konzession bis zum Jahre 1913 nach.

Die Bahn gehört zu den besten, im westlichen und südlichen Theile des Reiches noch vorhandenen Privatbahnen. Dass sie nicht lange eine selbständige Existenz behalten würde, war sehr wahrscheinlich, jetzt scheint es aber schneller, als vermuthet wurde, mit der Verstaatlichung zu kommen.

Die Bahn ist 463 Werst lang, hat deutsches Spurmaass und wurde am 15. Dezember 1855 konzessionirt. Die Konzession läuft ab mit dem 15. Dezember 1932, an welchem Tage die Bahn dem Staate frei zufallen würde. Vom 20. Oktober 1877 hat der Staat bereits das Recht die Bahn anzukaufen. Aus welchem Grunde das Warschauer Blatt der Meinung ist, dass der Auskauf erst in etwa 2—3 Jahren verwirklicht werden könnte, ist nicht recht zu erkennen. Schon grössere Bahngebiete wurden in kürzerer Zeit übernommen, staatlich verwaltet und dann allerdings die Schlussrechnung und Abrechnung mit den Aktionären im Laufe einiger Jahre bewerkstelligt.

Warum sollte das nicht auch bei der Warschau-Wiener Bahn so gemacht werden können?

— **Das Gerücht über ein bevorstehendes russisches Getreideausfuhrverbot.** Es ist mehrfach in letzter Zeit davon in der Presse die Rede gewesen, dass in kurzem seitens der russischen Regierung ein Ausfuhrverbot zu erwarten stehe. Diese vielfach kolportirten Gerüchte sind zum Theil damit zu begründen versucht worden, dass einmal ein Theil des Getreide bauenden Russlands im Jahre 1897 von einer Missernte betroffen worden ist, und zwar kommen hier in Betracht die Gouvernements: Orel, Kursk, Tula, Tambow, Kaluga, Rjäsan, Stawropol, Woronesh, das Kubangebiet sowie das Gebiet der donischen Kosaken, und sodann die Verhältnisse auf dem europäischen Markte, wie sie durch die Aufhebung des Getreidezolles in Frankreich, die Ermässigung der Getreidezölle in Italien und Spanien und durch den amerikanisch-spanischen Krieg hervorgerufen worden sind. Aber die Dinge liegen anders, als vielfach vermuthet wird. Die Missernte ist nicht so gross gewesen, dass an so einschneidende Maassnahmen gedacht zu werden brauchte. Die Bevölkerung der betroffenen Gouvernements kann sich zum grössten Theil aus eigener Kraft helfen, und wo diese versagt, da hilft die Wohlthätigkeit nach, deren Bestrebungen durch einen ermässigten Frachtsatz für Getreide unterstützt werden, indem für die Zeit vom 25. April bis zum 1. September (7. Mai bis 13. September) alle für die von der Missernte betroffene Bevölkerung bestimmten Korntransporte zum Preise von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst auf allen russischen Eisenbahnen befördert werden. Der „Now. Wr.“ zufolge müssen jedoch, um in den Genuss des ermässigten Frachtsatzes zu gelangen, Bescheinigungen von der Hauptverwaltung oder den Lokalverwaltungen des Rothen Kreuzes beigebracht werden, die eine Angabe über die Zweckbestimmung des Getreides enthalten.

Damit wird wohl im grossen und ganzen der Bevölkerung bis zur nächsten Ernte genügend geholfen sein, während andererseits die Vorräthe an Getreide ausreichen werden, um allen

Anforderungen nach dieser Richtung hin zu genügen, ohne dass ein Ausfuhrverbot die Bestände im Lande festhält.

Es ist dann auch auf das Nachdrücklichste in der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ darauf hingewiesen worden, dass von einem derartigen Verbote gar keine Rede sein könne und dass im Schoosse der Regierung eine derartige Möglichkeit überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden sei. Diese Erklärung ist nach den Erfahrungen, die 1892 mit dem Ausfuhrverbot gemacht worden sind, durchaus wahrscheinlich. Es ist seit langer Zeit dem russischen Getreidehandel kein so schwerer Schlag versetzt worden, als durch jenes Ausfuhrverbot, das auf dem Weltmarkte die Stellung des russischen Getreidehandels zu Gunsten anderer Lieferanten verschob und in Russland selbst die erhoffte Niedrighaltung des Preises ganz und gar nicht erreichte. Das Verfehlte jener Maassregel lag übrigens so offen zu Tage, dass es auch uneingeschränkt zugestanden worden ist.

Ein solcher Fehler wird also voraussichtlich zum zweiten Male, namentlich aber unter der gegenwärtigen Finanzleitung, nicht gemacht werden.

— Am 29. April (11. Mai) wurde der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der **Shelesnowodsk - Zweigbahn** der Wladikawkasbahn von der Station Beslan bis Shelesnowodsk (zu Deutsch: Eisenwasser) **eröffnet.**

Durch diese Eisenbahnverbindung wird zweifellos der Verkehr zu dem mitten in der Gebirgspracht des grossartigen Kaukasus gelegenen Badeorte einen bedeutenden Aufschwung nehmen. Bisher kam zu dem theueren Aufenthalte an dem in Russland sehr geschätzten Badeorte auch noch die unbequeme Reise dorthin, sodass sich mancher Kranke von dem Aufsuchen der Heilquellen zurückschrecken liess.

Dieses Hinderniss ist nun in Wegfall gekommen und die Möglichkeit geboten, abermals ein Stück Weges weiter in den herrlichen Kaukasus zu gelangen, dessen grossartige und wilde Schönheit die Schweiz weit übertreffen soll. Allerdings fehlen hier vielfach noch die Bequemlichkeiten, die das Reisen angenehm und behaglich machen und die die Schweiz in so ausgiebigem Maasse bietet, dafür entschädigt aber die Natur durch ihre Grossartigkeit.

— Ueber den **Bahnbau in Deutsch - Südwestafrika** wird der „D. Kol.-Ztg.“ aus Swakopmund vom März d. J. geschrieben: „Dank der sachverständigen Thätigkeit des für den Bahnbau kommandirten Eisenbahnkorps unter der umsichtigen und energischen Leitung des Lieutenants Schulze hat der Bau rasche Fortschritte gemacht, sodass bereits etwa 30 km fertig und im Betriebe sind. Selbst die im Januar-Februar in Swakopmund herrschende Epidemie, die viele Erkrankungen und auch manche Opfer gerade unter den beim Eisenbahnbau beschäftigten Weissen mit sich brachte, hat den Bahnbau, wenn auch erschwert, doch nicht unterbrechen können, und die weiteren 10 km, für welche bis jetzt das Baumaterial herausgekommen ist, dürften in entsprechender Zeit vollendet sein. Aber auch schon die bis jetzt fertiggestellte Strecke ist von grösster Wichtigkeit, da dieselbe den Frachtfahrern den schwierigsten Theil der Durststrecke erspart, denn ein jeder verständige Frachtfahrer bezahlt gern die betreffende Fracht, um seine Ochsen zu schonen und baldmöglichst wieder zu Wasser und Weide zu kommen. Wie stark die Bahn auf der eröffneten Theilstrecke jetzt schon in Anspruch genommen wird, geht daraus hervor, dass an einem besonders lebhaften Tage nach Ankunft der „Melita Bohlen“ 27 Wagenladungen à 200 Centner, also etwa 100 Ochsenwagenfrachten, nach Nonidas bezw. Richthofen und „Kilometer 30“ befördert sind, abgesehen von den sonst verkehrenden Bauzügen. Leider werden nur die letzteren durch Lokomotiven befördert, während Güter- und Personenbeförderung durch Maulthiere geschieht. Es ist dringend wünschenswerth, dass hierin bald eine Aenderung eintritt, denn der Betrieb durch Maulthiere dürfte sich infolge der erheblichen Ankaufspreise für dieselben, der Verluste durch die Pferdesterbe, der auch sie unterliegen, und der theuren Futterkosten gegen irgend welchen Lokomotivenbetrieb zu hoch stellen und dadurch vielleicht die Rentabilität der Bahn schmälern. Erfreulich ist, dass mit dem Bahnbau gleichzeitig der Telephonbetrieb eröffnet ist, sodass sich der Frachtfahrer von den einzelnen Stationen mit Swakopmund verständigen kann. Möchte diesem doch bald die Errichtung der Telegraphenlinie möglichst bis Windhoek folgen und ein so dringend nöthiger Anschluss an ein unterseeisches Kabel.“

— In einem Bericht über seine letzte Rundreise zum Kilimandjaro bemerkt der kaiserliche Gouverneur von **Deutsch-Ostafrika,** General Liebert, hinsichtlich der **Eisenbahnbauten**, dass die Entwickelung des ganzen Nordens der Kolonie von der Fortführung der Tanga-Eisenbahn abhängt. Erfolgt diese Fortführung, so würden Westusambara, Südpare und das weitere Hinterland sich der Kultur sofort erschliessen.

— Eine Meldung der „Times“ aus Peking besagt, in Shanghai sei am Freitag von dem Scheng-Toatai, dem Generalinspektor der Eisenbahnen und der Jardine-Matheson-Company, welche das englische Syndikat für den Abschluss einer Anleihe zum **Bau einer Eisenbahn** repräsentirt, **die Nangking, Shanghai, Hangkau und Ningpo verbinden soll,** der auf diesen Bau bezügliche Kontrakt unterzeichnet worden. Das Tsung-li-Yamen habe den Kontrakt gestern amtlich bestätigt. Die „Times“ bemerken hierzu, die neue Bahn werde, mit britischem Kapital erbaut, die reichsten Theile des unteren Yangtsekiang dem britischen Handel öffnen.

Diese Eisenbahn würde allerdings den wichtigsten Theil des Yangtsekiangthales, von Nangking bis Hangkau, eröffnen und mit den beiden Häfen Schanghai und dem südlicher gelegenen Ningpo in einer für den englischen Handel höchst vortheilhaften Weise verbinden.

— In dem neuesten Beiheft zu dem „Militär-Wochenblatt“ veröffentlicht Oberstlieutenant a. D. Reinhold Wagner seine **„Denkschriften über Befestigungen, Kriegshäfen und Eisenbahnen für China“.** Wie aus dem Vorwort ersichtlich, sind diese Denkschriften schon vor mehr als einem Jahrzehnt entstanden, indessen noch heute von einem gewissen Interesse. Schon damals empfahl Wagner die Anlage von Eisenbahnen, die jetzt ausgeführt oder geplant werden. In seinem Schlusswort stimmt Wagner ausdrücklich dem deutsch - chinesischen Eisenbahnnetz zu, wie es nunmehr von Kiautschou aus angelegt werden wird. Wagner entwickelt aber darüber hinaus noch weitere Eisenbahnpläne in folgenden Sätzen: „Dann aber erfordert die Bedeutung der Kiautschoubucht als Eingangsthor europäischer Industrie die weitere Erschliessung des Landes nach Westen hin, über den Hoangho hinaus bis zu der geplanten grossen ‚Centralbahn‘ von Peking über Hankau nach Kanton. Dazu muss eine Bahn von Tsinanfu über Tungtschangfu und Tamingfu nach Tschangtöfu gebaut werden, die ich zwar in dem Entwurf des chinesischen Bahnsystems von 1884 schon vorgesehen, jedoch, als damals minder wichtig, nicht erwähnt habe. Ihre Fortsetzung nach Westen wird sie von Weihweifu über Hananfu zunächst bis Xsinganfu zu finden haben, dereinst aber mittelst der weiteren Bahn nach Lantschoofu und Sutschoofu über Chami, Semipalatinsk und Tomsk die kürzeste Verbindung — um hier Zukunftsmusik zu machen — für den europäisch - chinesischen ‚Expresszug Berlin-Kiautschou‘ bilden.“

Allgemeines.

— **Deutsche und französische Eisenbahnen.** In einer kürzlich erschienenen Schrift: „L'essor industriel et commercial du peuple allemand“ (Paris 1898, 3 Frcs.) zeichnet Professor Dr. Georges Blondel in grossen Zügen die aufsteigende wirthschaftliche Entwickelng des Deutschen Reiches seit dem Jahre 1870 und vergleicht u. a. die deutschen mit den französischen Eisenbahnen. Lange Zeit, sagt er, war Deutschland mit seinen Eisenbahnbauten im Rückstande. Erst seit dem Jahre 1866, seit diesem für die innere Geschichte Deutschlands so einschneidenden Jahre, ist das deutsche Eisenbahnnetz rasch angewachsen. Vordem hatte jeder Einzelstaat des Deutschen Bundes seine Eisenbahnen nach Maassgabe seiner Wünsche und Bedürfnisse angelegt, es gab auch darin keine Einigkeit. Heute sind alle nothwendigen Verbindungen hergestellt worden und überdies ist die Organisation der Züge auf den durchgehenden Linien unzweifelhaft besser als in Frankreich. Ueberall und ohne Ausnahme verkehren auf diesen Linien beschleunigte Züge, die es gestatten, sehr grosse Entfernungen ohne Umsteigen zurückzulegen. Diese direkten Verbindungen, die beispielsweise zwischen Breslau und Hannover, Hamburg und Frankfurt, München und Köln usw. bestehen, sind ganz andere und viel weitere, als diejenigen zwischen Lyon und Bordeaux, Le Havre und Amiens, Nancy und Lille. Das Material ist ansehnlich vermehrt worden. Deutschland besitzt heute 363 000 Wagen oder Fahrzeuge auf seinen Eisenbahnen, Frankreich dagegen nur 295 000. Dabei sind die deutschen Wagen von einer grösseren Leistungsfähigkeit als die französischen, sie fassen durchschnittlich 11,4 t, die französischen dagegen nur 9,7 t. In Deutschland zahlen Güter mit gewöhnlicher Fracht durchschnittlich nur 4,86 Frcs. für das Tonnenkilometer, in Frankreich dagegen 5,25 Frcs. Auf den normalspurigen deutschen Eisenbahnen werden jährlich 244 000 000 Wagentonnen befördert, in Frankreich dagegen nur 99 000 000 Wagentonnen, was in der französischen Abgeordnetenkammer der Abg. Baron d'Estournelles am 9. Dezember 1897 festgestellt

hat. Ueberdies ist das deutsche Eisenbahnnetz, wie Blondel hervorhebt, dem französischen auch an Umfang überlegen. Im Jahre 1870 nur 20 000 km gross, ist es heute auf 47 312 km angewachsen, während das französische knapp 37 000 km aufweist. In Deutschland hat der Staat den grössten Theil dieses Eisenbahnnetzes in der Hand, insbesondere die strategisch und international wichtigen Hauptlinien. Blondel erwähnt in einer Anmerkung auch das Werk des Dr. Richard v. Kaufmann über „Die Eisenbahnpolitik Deutschlands“ und freut sich darüber, dass Kaufmann die französische Organisation anerkennt. Indessen hebt er dabei hervor, was, wie er sagt, Herr v. Kaufmann verschwiegen habe, dass die Vertheilung der Eisenbahnstrassen in Frankreich nicht methodisch erfolgt sei. Die politischen Einflüsse hätten zu oft über die wirthschaftliche Zweckmässigkeit den Sieg davongetragen, worüber man noch heute allzu leicht hinweggehe. Die normalspurigen Eisenbahnen sind in Deutschland unter weniger kostspieligen Bedingungen erbaut worden als in Frankreich. Ein Kilometer normalspurige Eisenbahn hat in Frankreich eine Ausgabe von 140 000 Frcs. verursacht, in Deutschland dagegen, soweit es sich um Lokal- und Nebenbahnen handelt, nur 77 000 bis 82 000 Frcs., wie der Abg. Camille Pelletan in der französischen Abgeordnetenkammer am 13. Dezember 1897 dargelegt hat.

— Es war vorauszusehen, dass der **Kinetograph** bald auch das Eisenbahnwesen in den Bereich seiner Darstellungen ziehen werde, obwohl es rein künstlerisch betrachtet keine Anregung gibt. Aber die Eisenbahnen sind volksthümlich und die obersten Vertreter der Bewegung. In einer Berliner Singspielhalle („Wintergarten“) führt gegenwärtig ein Newyorker Kinetograph verschiedene Bilder aus dem nordamerikanischen Eisenbahnleben vor. Zuerst sieht man, wie ein Eilzug der Pennsylvaniaeisenbahn vorüberfährt, dann folgt ein „Irish Mail“zug, anscheinend ein sogen. „Bummelzug“ und zuletzt rast, wie das Programm sagt, der schnellste Eisenbahnzug Amerikas, 60 Meilen die Stunde, vor den Augen des Publikums vorüber. Um den Eindruck noch wirksamer zu machen, erzeugt man hinter der Szene ein ähnliches stampfendes Geräusch, wie es bei Schnellzügen zu beobachten ist, freilich nicht von denjenigen, bei denen der Schnellzug vorüberfährt, sondern von seinen Insassen. Vielleicht aus diesem Grunde machen die Bilder, namentlich die Vorführung des „schnellsten Eisenbahnzuges Amerikas“ nicht die erwartete Wirkung. Dagegen ist das letzte Bild des Newyorker Kinetographen von eigenthümlichem Reiz und sehenswerth. Anfangs kann sich der Zuschauer noch nicht in die neue Lage hineinversetzen. Das Bild wird angekündigt etwa als Blick auf einen Ausschnitt der Newyorker Stadtbahn mit Kurven, Brücken usw. Man sieht zunächst das Gleise, in der Ferne die Oeffnung eines Tunnels, dieser Tunnel kommt rasch näher, denn das Bild lebt ja, und erst in dem Augenblick, wo der nahende Tunnel sich öffnet, wird man sich darüber klar, dass man selbst fährt, dass der Zuschauer sich auf dem Vordertheil einer Lokomotive befindet, und in der That ist von dieser Stellung aus durch den Kinetographen das Bild abgenommen worden. Der Kinetograph führt hier ein eigenartiges Wandelpanorama vor, das an sich betrachtet kein besonderes Interesse bietet, aber in dem Zuschauer eine eigenthümliche Wirkung hervorruft, nämlich das Gefühl, als fahre er auf dem Vordertheil einer Lokomotive einige Sekunden durch Newyork. Der Kinetograph steht noch in seinen ersten Anfängen, er wird voraussichtlich fortwährend vervollkommnet werden und vermuthlich die Eisenbahn mit Vorliebe berücksichtigen, vielleicht zunächst Eisenbahnfahrten durch sehenswürdige Gegenden wiederzugeben versuchen, sodass bequemen oder minder bemittelten Leuten die Möglichkeit gegeben wird, von einem Theaterplatz aus nach Lösung einer Karte zu dem „billigsten Zonentarif“ eine Eisenbahnfahrt an den Rhein oder über den Schwarzwald oder über den Arlberg zu unternehmen.

— Vom 24. bis 27. d. Mts. veranstaltet der **mitteleuropäische Motorwagenverein** eine Preisbewerbung mittelst einer Fahrt Berlin-Leipzig-Berlin.

— Ueber die **Lebensdauer einiger Eisenbahnschienen** berichten amerikanische Blätter folgendes: Beim Auswechseln von Schienen auf der Baltimore- und Ohioeisenbahn fand man vor kurzem auch einige Schienen vor, welche die Jahreszahl 1863 trugen. Durch Nachforschungen wurde festgestellt, dass dieselben von einem Posten Schienen stammten, die in England gekauft und mit 500 ℳ für die Tonne bezahlt wurden. Der Preis ist seitdem sehr gefallen; in Deutschland kostet die Tonne heute nur etwa 130 ℳ, während 1890 noch 160—170 ℳ dafür bezahlt wurden. Die Schienen waren ausgezeichnet erhalten und können auf einem Nebengleis noch jahrelang Dienste verrichten.

— Von der gewaltigen **Steigerung des Werths der Grundstücke seit dem Aufkommen der Eisenbahnen** zeugt folgende charakteristische Thatsache: Als die erste Eisenbahn in Sachsen, die 15 Meilen lange Leipzig-Dresdener, gebaut werden sollte, war mit 1 207 Eigenthümern zu verhandeln, da man eine Bodenfläche von 700 sächsischen Ackern ankaufen musste. Für diese Grundstücke wurden damals 275 766 Thaler bezahlt, eine Summe, deren Höhe allgemeines Staunen erregte. Vor einigen Tagen bewilligte der Landtag, um nur ein Beispiel herauszugreifen, so nebenher 800 000 ℳ für die Erweiterung eines einzigen kleineren Bahnhofes, des Greizer, und in Greiz beklagt man es, dass die Bewilligung nicht grösser ist.

— Die neueste Nummer von Karl Stangen's „Verkehrszeitung“ enthält einen längeren Artikel **„30 Jahre im Dienste des Weltverkehrs“**, worin auf den Entwickelungsgang des Stangen'schen Reisebüreaus und auf die Schwierigkeiten, mit denen das Unternehmen anfangs zu kämpfen hatte, in anschaulicher und interessanter Weise hingewiesen wird. Trotz aller Schwierigkeiten ist es gelungen, durch rastlose 30jährige Thätigkeit des Gründers und durch die spätere Mitwirkung seiner Söhne die grossen Erfolge zu erzielen, auf die das Unternehmen jetzt zurückblicken kann. Dasselbe hat nach den verschiedenen Ländern des Orients in diesem Frühjahr allein neun Reisen mit zusammen 206 Personen ausgeführt; zur Zeit sind noch 10 Stangen'sche Reiseführer mit Gesellschaften unterwegs, und zwar auf Reisen um die Erde sowie im Kaukasus, in Spanien und Portugal, in Frankreich und England und in Italien.

An die grossen Verkehrsanstalten sind von der Fahrkartenabtheilung des Büreaus in letzter Zeit monatlich 100 000 ℳ für an einzelne Reisende verkaufte Eisenbahn- und Dampfschiffkarten im internationalen Verkehr und ausserdem 40 000 ℳ für Rundreisehefte abgeführt worden.

— An dem raschen **Anschwellen** der **Getreidepreise** hat bis zu einem gewissen Grade die Steigerung der **Seefrachten** mitgewirkt. Seit dem Ausbruch des Krieges sind die Getreidefrachten von Nordamerika nach Europa von 40 bis 50 ₰ auf 90 bis 100 ₰ für 100 kg gestiegen, also um etwa das Doppelte. Dazu tritt die Versicherungsprämie gegen das Kriegsrisiko in Höhe von ⅛ % des Werthes.

Technische Neuerungen.

— **Einschienige Feldbahn.** Die „Zeitschr. f. Kleinbahnen“ berichtet an der Hand von Mittheilungen des „Engineering“ über eine von dem französischen Ingenieur Caillet empfohlene einschienige veränderliche oder feste Eisenbahn für vorübergehende oder beschränkte Verkehrszwecke, besonders für die Bedürfnisse der Landwirthschaft. Der dem Decauvillesystem nachgebildete, ausschliesslich aus Stahl hergestellte Oberbau besteht aus einer einzigen leichten Breitfussschiene mit durch Klemmplatten daran befestigten breiten Auflagerplatten. Letztere sind mit einem Loch zum Durchtreiben eines Bolzens verschen, der die feste Lage der Platte auf dem Erdboden sichern soll; an den Stössen werden die Schienen durch eine unter den Fuss herumgreifende federnde Lasche verbunden.

Die bei diesem Bahnsystem zu verwendenden Fahrzeuge werden unterstützt durch zwei oder vier in einem Rahmen hintereinander gelagerte Räder mit doppeltem Spurkranz. Um das Fahrzeug im Gleichgewicht zu erhalten, sind seitlich eine oder mehrere Stangen oder Rahmen angeordnet, an denen die zur Fortbewegung dienenden Menschen oder Zugthiere angreifen; diese müssen den Wagen seitlich stützen und gegen Umfallen sichern. Voraussetzung ist dabei natürlich, dass die Fahrzeuge möglichst gleichmässig beladen sind, so dass für die im Gleichgewicht befindliche Last das Bestreben, nach einer Seite umzufallen, nur gering und der entsprechende Seitendruck auf den das Fahrzeug schiebenden oder ziehenden und zugleich stützenden Menschen (oder die angespannten Zugthiere) unerheblich ist. Im Ruhezustande und während des Beladens wird das Fahrzeug durch ebenfalls seitlich angeordnete, bewegliche Stützen gehalten, die während der Fahrt in die Höhe geklappt werden können.

Dieses nach der angeführten Quelle in Frankreich und seinen Kolonien sowie in Aegypten mehrfach angewandte Oberbausystem wird, je nachdem die Bahn beweglich oder fest sein soll, in verschiedenen Stärken ausgeführt. Die schärfste, noch bequem anwendbare Bahnkrümmung hat 8 m Halbmesser. Besonders einfach ist die Anordnung der Weichen, indem durch ein bewegliches, nach oben gekrümmtes Formstück aus Gusseisen mit beiderseitigen Rändern der Uebergang der Räder, mit Auflauf der Spurkränze von der einen auf die abzweigende Schiene, vermittelt wird.

An Wagenformen kommen in Betracht: für den Handbetrieb ein zweirädriger Karren mit niedrigen Borden und Handgriff für einen Mann, ferner ein vierrädriger langer Karren

ohne Seitenwände zur Beförderung von Zuckerrohr, Futter u. dergl. mit Handgriffen für zwei Arbeiter; dann ein Wagen zum Krankentransport, bestehend aus einem leichten Gestell mit Vorhängen zum Schutze gegen die Witterung und die Aussentemperatur, wobei zwei Tragbahren in Riemen an dem Gestell aufgehängt sind und leicht herausgehoben werden können. Für den Betrieb durch ein Pferd oder ein anderes Zugthier geeignet ist ein Wagen zur Personenbeförderung; auf dem mit Verdeck versehenen Wagengestell sind vier Sitzbänke senkrecht zur Längenachse des Wagens angeordnet; der Platz für den Kutscher ist am hinteren Ende seitlich angebracht. Endlich sind noch andere grössere Wagenformen für die Beförderung von Stückgut, Untergestelle mit Kippkarren für den Bodentransport usw. für ein oder zwei Zugthiere vorgesehen.

— **Trockenelemente Patent Hellesen**. Diesen Elementen werden besonders vortheilhafte Eigenschaften nachgerühmt; sie zeichnen sich durch Beständigkeit, grosses Erhaltungsvermögen, hohe Depolarisation, geringen inneren Widerstand, Unempfindlichkeit gegen Temperaturwechsel und vor allem durch eine besonders grosse elektrische Leistung aus, wie man sie von Trockenelementen bisher wohl noch nicht erwartet hat. Die Elemente, welche in sieben verschiedenen Typen hergestellt werden, sind von der physikalisch-technischen Reichsanstalt geprüft worden; danach ist der Spannungsabfall auch bei sehr starker Dauerbeanspruchung der Elemente sehr gering.

Infolge ihrer Leistung und sonstigen Vorzüge haben sich die Elemente im Telegraphen- und Fernsprechdienst, für medizinische und Laboratorienzwecke, zum Betrieb von Klingeln usw. gut bewährt und finden wegen ihrer Transportfähigkeit Verwendung für militärische Zwecke, im Marinedienst, im Eisenbahnsignalwesen, für Messzwecke u. a. Einige nähere Angaben über die Elemente enthält die beiliegende Nr. 18 der Nachrichten von Siemens & Halske.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Am 17. Mai d. J. werden die normalspurigen Zweigbahnen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn Görchen-Pakoslaw und Görchen-Gostkowo (Nebenbahnen) mit den Haltestellen Roszkowo 3,52 km (von Görchen entfernt), Gostkowo 6,67 sowie Chojno 4,72 km und Pakoslaw 8,96 km für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Bis auf weiteres verkehrt Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag je ein Zugpaar. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Rawitsch, den 14. Mai 1898. (1213)

Die Direktion.

Lokalbahnaktiengesellschaft in München. Am 23. Mai d. J. wird die Reststrecke der Isarthalbahn Beuerberg-Bichl eröffnet.

Die Länge der Isarthalbahn ab München Is.-B. beträgt nunmehr 51 km.

Ausser dem bisherigen Anschluss in München Südbhf. an die kgl. bayer. Staatsbahn besitzt die Isarthalbahn nunmehr einen zweiten Anschluss an die kgl. bayer. Staatsbahn in Station Bichl.

An neuen Stationen bezw. Haltestellen sind vorhanden: Fletzen, Heilbrunn und Bichl.

Die vorgenannten Abfertigungsstellen sind mit Ausnahme von Fletzen, welches nur für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet ist, für den Gesammtverkehr eröffnet.

München, im Mai 1898. (1214)

Die Direktion.

---

2. Güterverkehr.

Direkter Gütertarif zwischen Statisnen der k. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahnaktiengesellschaft in München vom 1. Mai 1895. Am 23. Mai 1898 gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der königlich bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1895 Nachtrag VIII zur Einführung.

München, den 14. Mai 1898. (1215)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V. Am 1. Juni d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Linderode, Marsdorf b. Sorau, Teuplitz und Tzschecheln einerseits und Weisswasser Ort und Uebergang sowie Muskau andererseits theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 17. Mai 1898. (1216)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Konitz des Direktionsbezirks Danzig als Versandstation in die Seehafenausnahmetarife D und D 1 (Stärke etc.) der oben bezeichneten Gütertarife einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 17. Mai 1898. (1217)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif VI. Verkehr zwischen den Stationen der Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz. Für den Verkehr zwischen den Stationen Londorf und Rupbach einerseits und den Stationen in Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz, Wiesbaden und Worms (für letztere Station nur im Verkehr mit Londorf) andererseits treten am 20. d. Mts. ermässigte Frachtsätze für Steine des Spez.-Tar. III in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 14. Mai 1898. (1218)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Beförderung von Langholz und Langeisen. Für den Bereich der preussischen Staatsbahnen können — und zwar zunächst bis zum 31. August d. J. — für Langholz- und Langeisensendungen in Ermangelung passender Langholz- oder Plattform- (S. S.) Wagen andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung eines Schutzwagens verwendet werden. Beim Mangel an Langholzwagen können auch, wenn Plattform- (S. S.) Wagen verfügbar sind, letztere unter gebührenfreier Beistellung eines Schutzwagens gestellt werden.

Essen, den 15. Mai 1898. (1219)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen königlichen Eisenbahndirektionen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 13. d. Mts. betreffend Aufnahme der Station Köln Hafen in den rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarif wird mitgetheilt, dass mit sofortiger Gültigkeit auch die Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Grossen belgischen Centralbahn in Kraft treten. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Köln Hafen.

Köln, den 16. Mai 1898. (1220)

Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. wird die Station Gaschwitz der sächsischen Staatseisenbahnen in den Magdeburg-Halle-sächsischen Viehverkehr einbezogen.

Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen über die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze Auskunft.

Dresden, den 12. Mai 1898. (1221)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Güterverkehr. Die mit Nachtrag I zum deutsch-niederländischen Verbandsgütertarif Heft Nr. 3 am 1. Mai 1898 zur Einführung gelangten Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Eger, Franzensbad und Hof haben vom gleichen Zeitpunkte ab auch für die Stationen Eger, Franzensbad und Hof im niederländisch-bayerischen Verkehr über Aschaffenburg Gültigkeit.

Weiter wird bekannt gegeben, dass rücksichtlich des Verkehrs mit Eger, Franzensbad und Hof auch die Frachtsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter sowie die Frachtsätze aller im deutsch-niederländischen Heft Nr. 3 enthaltenen Ausnahmetarife nach und von jenen niederländischen Stationen, welche in den bayerisch-niederländischen Gütertarif derzeit aufgenommen sind, gleichmässig im direkten Verkehr über Aschaffenburg Anwendung finden, sofern

die Frachtsätze des letzterwähnten Tarifs nicht billiger sind.
München, den 15. Mai 1898. (1222)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Preussisch-bayerischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. Am 1. Juni d. J. wird die Station München Rangirbahnhof für die Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen in den direkten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Erfurt, den 14. Mai 1898. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - hessischer Gütertarif. (Gruppen IV/VI.) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Waldhof des Direktionsbezirks Mainz in den Seehafenausnahmetarif E für Eisen und Stahl mit Frachtsätzen für die Abtheilungen II a und II b als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Cassel, den 14. Mai 1898. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckareisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen der Nebenbahn Bickenbach-Seeheim und Weinheim-Fürth in den direkten Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (Strecke Bockenheim - Giessen-Lollar und Friedberg-Hanau) einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.
Darmstadt, den 17. Mai 1898. (1225)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf trans. Am 10. Juni d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif vom 1. März 1897 zur Einführung. Durch denselben wird die Gültigkeit der Frachtsätze in Abtheilung b des Tarifs im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen ausgedehnt, welche zunächst zu den höheren Frachtsätzen der Abtheilung a abgefertigt und erst nachträglich nach den unteren Donauländern weiter befördert werden. Ausserdem finden die Frachtsätze der Abtheilung b fortan im Rückvergütungswege auch auf solche Sendungen, bestehend aus Artikeln der Ausnahmetarife 1, 2 und 10 (Eisen etc. und Baumwolle) von Rumänien, Serbien, Bulgarien und deren Hinterländern Anwendung, welche wegen Annahmeverweigerung, zur Reparatur oder aus sonstigen Gründen nach Deutschland zurückbefördert werden. Durch den Nachtrag werden ferner die Frachtsätze der Klasse A 1 in Abtheilung b des Tarifs durchweg auf die Sätze der Klasse B ermässigt. Der Nachtrag enthält endlich Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen sowie Berichtigungen, welche zum Theil bereits im Verfügungswege durchgeführt sind. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. August d. J. in Kraft.
Abdrücke des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.
Breslau, am 13. Mai 1898. (1226)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages III zum Tarif vom 1. April 1897. Mit 1. Juli 1898 tritt zum Tarife für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach vom 1. April 1897 der Nachtrag III in Kraft, welcher theilweise geänderte Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn und der Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes, sowie Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen um den Preis von je 20 Hellern erhältlich.
Teplitz, am 17. Mai 1898. (1227)
Die Direktion
der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr. Süddeutsch-österreichisch - russischer Grenzverkehr. Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Anwendung der Getreidefrachtsätze auf Achszufuhren von Getreide etc. russischer Herkunft nach Nowosielitza. Die in Nr. 34 dieses Blattes vom 4. Mai 1898, Seite III, Pos. 1119, verlautbarte Kundmachung wird wie folgt ergänzt:
„Für die in der Zeit vom 1. April bis 5. Mai 1898 von Nowosielitza abbeförderten Transporte, für welche die ermässigten Frachtsätze im Kartirungswege nicht zur Anwendung gelangen konnten, werden dieselben im Rückvergütungswege gewährt.
Die Liquidirung des Frachtunterschiedes erfolgt gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate über die Abbeförderung der Transporte ab Nowosielitza. Diese Dokumente sind längstens bis Ende September 1898 der k. k. Staatsbahndirektion in Stanislau einzusenden."
Wien, am 14. Mai 1898. (1228)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Mit sofortiger Gültigkeit wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 des vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Binnentarifs aufgenommen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies" (siehe auch den Wegebaumaterialientarif).

Die Direktion. (1229)

---

3. Lieferfristen.

Verlängerung der Lieferfristen infolge Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Mai 1898 Zahl 20175/16 werden im Sinne und unter den Voraussetzungen des § 63 (11) III. Nachtrag des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien sowie in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen infolge der ab 1. Mai 1898 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl im internen als auch internationalen Güterverkehr von dem Tage dieser Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1898 verlängert.
Diese Verlängerung gilt nur für jene Gütersendungen, deren Beförderung laut handschriftlicher oder mittelst Stempels bewerkstelligter Vermerkung auf dem Frachtbriefe oder laut sonstigen bahnseitigen Nachweises thatsächlich an den betreffenden Sonn- oder Festtagen unterbrochen war. Auf Eilgüter und lebende Thiere findet diese Liefertristverlängerung keine Anwendung.
Wien, am 18. Mai 1898. (1230)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
k. k. priv. süd-norddeutsche
Verbindungsbahn.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1897 zu zahlende Dividende auf 43,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 87 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1 200 ℳ festgesetzt ist.
Lübeck, den 17. Mai 1898.
Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1897 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 18. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.
In der Zeit vom 20. d. Mts. bis 20. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, bei der deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der norddeutschen Bank in Hamburg in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.
Lübeck, den 17. Mai 1898. (1231)
Die Direktion.

Anzeigen.

Funkenfänger für **Locomotiven** und **Locomobilen** D. R. P. Nr. 65140 in dem Werke „Das Eisenbahn-Maschinen-Wesen der Gegenwart 1897" als die besten empfohlen, offerirt
H. Eisenach, Maschinenfabrik,
Cüstrin II.

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium=Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium=Industrie Act.=Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen.** — **Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

Das beste Holzanstrichöl & bleibt

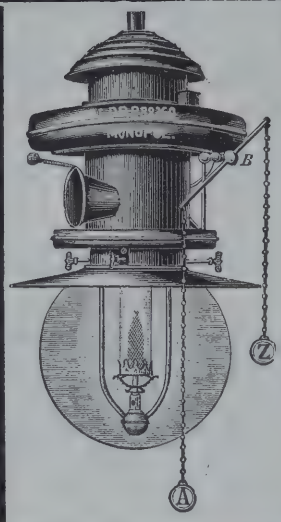
Avenarius Carbolineum

D.R.PAT. Nº 46021

Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Ce
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Alle Pflanzen

zur Anlage von **Hecken** (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).



Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik

Oskar Helfft

Berlin C., Fischerstrasse 26/27.

Fernspr. V. 1877.

Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol“ D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

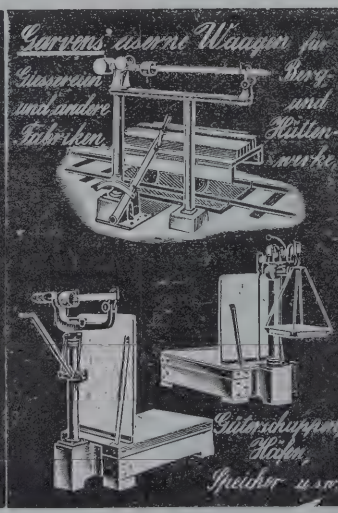
Waagen

für jeden Zweck.

Verschiedenste Grössen u. Anordnungen, in Decimal-, Centesimal-, Laufgewichts- od. gleicharm. System, transportabel, feststehend, versenkbar, verlegbar.

WAAGEN

mit Entlastungsvorrichtg bzw. Billetdruckapparat.



Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation

W. GARVENS

WÜLFEL b. HANNOVER

BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/12
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14

Illustr. Cataloge portofrei.

GARVENS' WAAGEN

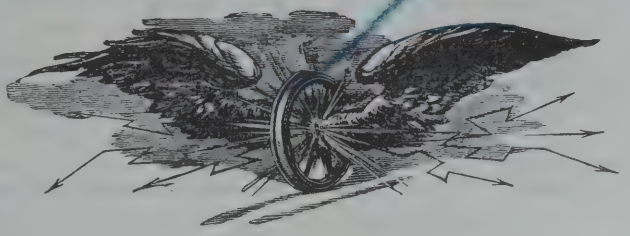
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Dieser Nummer liegt Nr. 18 der „Nachrichten von Siemens & Halske“ über Trockenelemente bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 40. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Mai 1898.

Inhalt:

Zur Fahrgeldermässigung in Oesterreich.
Vorsignale für die Zugausfahrten auf Bahnhöfen.
Vereinsmittheilungen:
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung für die Hauptbahnen. — Ersatzpflicht der Kleinbahnunternehmer f. Sachschäden. — Prämiirung nützlicher Erfindungen seitens der preuss. Staatsbahnverwaltung. — Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen. — Verwaltung der preuss. Staatsbahnen. — Rückbeförderung von Fahrrädern im Berliner Vorortverkehr. — Verhalten d. preuss. Staatsbahnverwaltung gegenüber den süddeutschen Bahnen. — Vermehrung des Wagenmaterials der bayer. Staatsbahnen. — Verkehrsergebnisse der bayer. Staatsbahnen. — Einnahmen der sächs. Staatsbahnen. — Albtalbahn. — Bau und Betrieb elektrischer Strassenbahnen in Hessen. — Wahlweise Benutzung von Rückfahrkarten. — Nord-Süd-(Brenner) Expresszug. — Fahrdienstordnung in Fragen und Antworten. — Amtliche Zuständigkeit. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Sonntagsruhe im österreich. Eisenbahnministerium. — Aenderung im Sonntagsverkehr auf der Wiener Lokalstrecke der Südbahn. — Offizielles Frachtrevisionsbüreau in Leoben. — Periodische Eingaben an die Generalinspektion der österr. Eisenbahnen. — Bozen-Meraner E. — Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft. — Südbahngesellschaft. — Vorbereitungen für die ungar. Getreideausfuhr. — Transportbegünstigungen für ungar. Brotsendungen. — 2. Gleis der Kaschau-Oderberger E. — Einnahmen der ungar. Staatsbahnen.
Vereins-Ausland: Spanische Eisenbahnen. — Italien. Meridionalbahn. — Schwedische Eisenbahnvorlagen. — Elektr. betriebene Zufuhrbahn bei Kiew. — Bahnprojekt Ostrolenka-Nowy Dwor. — Frachtermässigungen f. Steinkohlentransporte nach Petersburg. — Delagoabahn. — Niederländisch-südafrikanische E. — Eisenbahnen Chinas. — Neue Eisenbahnprojekte in China.
Allgemeines: Gegenden ohne Eisenbahnverbindung. — Lager f. umlaufende Scheiben, Räder u. dergl. mit verspanntem Draht.
Verein für Eisenbahnkunde.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Verkehrsstörungen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Lieferfristen.
5. Verdingungen.
Anzeigen.

Zur Fahrgeldermässigung in Oesterreich.

Von **P. F. Kupka.**

Die österreichische Eisenbahnwelt verfolgt mit regem Interesse Deutschlands mehrjährige Bestrebungen, die gegenwärtige, kaum noch länger haltbare Verfassung der Personenfahrgelder einer zeitgemässen Umgestaltung zu unterziehen. Die „Buntscheckigkeit“ der deutschen Tarife ist allein schon daraus ersichtlich, dass es neben den gewöhnlichen Fahrkarten mit eingestandenermaassen hohen Grundtaxen noch ermässigte Rückfahr-, Sommer-, Sonntags-, Zeit-, Kilometer-, Rundreise-, Schüler-, Arbeiter-, Landeskarten u. a. m. gibt, deren Gültigkeitsdauer wieder in den verschiedenen Ländern eine verschiedene ist. Das sind nach und nach zugestandene oder abgenöthigte Vergünstigungen, die das Tarifsystem nicht nur vollständig durchbrochen, sondern auch eine Kontrole nahezu unmöglich gemacht oder doch wesentlich erschwert haben.

Die Inkraftsetzung eines einheitlichen deutschen Tarifsystems ist von grösstem wirthschaftlichen und nationalpolitischem Werthe; darüber sind auch die meisten Stimmen einig, nur über das Wie und seine Folgen gehen sie weit auseinander.

Die theoretischen Erörterungen und Rechnungsaufstellungen in Fach- oder Tagesblättern gabeln sich nach zwei Richtungen und zwar in pessimistische und optimistische, ohne jedoch der praktischen Lösung näher an den Leib zu rücken. Die Optimisten haben hierbei wenigstens einen kräftigen Rückhalt, indem sie auf die seit einer Reihe von Jahren stetige, also nicht nur vorübergehende, ausserordentlich günstige Verkehrsentwickelung sowie die Steigerung der Einnahmen der Eisenbahnen hinweisen.

Zu einer Zeit, in der weder ein allgemeines Verlangen noch sonstige Klagen sich geltend machten, in der auch die Staatsbahnverwaltung keinerlei verlockende Ueberschüsse nachzuweisen in der Lage war, wagte Oesterreich den „Sprung ins Ungewisse.“ Mit 1. Juli 1889 wurde versuchsweise auf den Wiener Lokalstrecken ein sehr billiger Zonentarif (je eine Karte und ein Preis für Gruppen von Stationen) eingeführt, den die Be-

völkerung mit Begeisterung aufnahm. Die starke Verkehrssteigerung verursachte der Staatsbahnverwaltung keine unüberwindlichen Schwierigkeiten, wenn man etwa von den Sonn- und Feiertagen absieht. Der Nahverkehr an diesen Tagen war auch schon früher zeitweilig ein so bedeutender, dass ihm nur schwer Genüge geleistet werden konnte; nun kam hierzu noch die Verwohlfeilung der Fahrt und der Reiz der Neuheit. Eine Abhilfe wurde dadurch geschaffen, dass, wie die überall ausgehängten Kundmachungen besagten, die Zahl der auszugebenden Fahrkarten beschränkt und deren Ausgabe auch zeitweilig eingestellt wurde. Mit dem Verblassen des Anreizes der Neuheit verschwanden auch die Kundmachungen und der Verkehr wurde nach wie vor unter den ortsüblichen Schwierigkeiten abgewickelt. Die Wirkung eines billigen Nachbarverkehrs hat ja Berlin bereits erfahren, anscheinend in befriedigender Weise.

Im August desselben Jahres führte Ungarn seinen beispiellos billigen Zonentarif ein, der allenthalben Verwunderung und Staunen erregte. Nun kam der Appetit mit dem Essen. Die öffentliche Meinung Oesterreichs drängte zu einer „ganzen That“ und so entschloss sich die Staatsverwaltung zur Einführung eines Zonentarifes auf sämmtlichen staatlichen Linien.

Das ist mit wenigen Worten die Vorgeschichte des heutigen Staatsbahnpersonentarifes. Der mit 16. Juli 1890 auf allen Linien der österreichischen Staatsbahnen in Wirksamkeit gesetzte Tarif brachte die Grundtaxen von 1, 2 und 3 kr. in den drei Klassen für eine Person und Kilometer mit Abstufungen von 10, 15, 25 und 50 km, bei Aufhebung aller ermässigten Karten und des Freigepäcks. Die Ermässigung gegen die früheren Tarife betrug rund 20, 10 und 30 % in der I., II. bezw. III. Klasse für gewöhnliche, jedoch erheblich weniger für Schnellzüge, weil bei diesen der verhältnissmässig hohe und vielbekämpfte Zuschlag von 50 % eingehoben wurde.

Für je 10 kg Gepäck und 1 km galt der Satz 0,2 kr. ohne Stempelgebühr.

Die Staatsverwaltung begründete diese Reform, in der ein „volksthümlicher Zug“ liege u. a. damit, dass die Vereinfachung der Kartenausgabe sowohl für den Dienst, als auch für das Publikum von grossem Nutzen sei; der Aufschlag von 50 % werde den Andrang zu den Schnellzügen einigermaassen vermindern und die Vertheuerung der Reisegepäckgebühr treffe ja hauptsächlich nur die wohlhabenderen Schichten.

Der damalige Handelsminister v. Bacquehem äusserte gegenüber einer Abordnung, welche weitergehende Zugeständnisse erbat, dass diese Tarifreform, wenn sie ausser auf den Staatsbahnen auch noch auf den garantirten Privatbahnen zur Einführung gelange, einen Ausfall bis 5 000 000 fl. zur Folge haben könne, was einem Geschenke des Staates an die wirthschaftlichen Bedürfnisse des Volkes gleichkomme.

Die österreichischen Staatsbahnen wiesen aus:

Im Jahre	Personenkilometer Millionen	Personenkilometer auf 1 Betriebskm	Benutzte Sitzplätze %	Einnahme auf 1 Betriebskm fl.
1889	776,36	128 506	21,6	2 551
1890	1 012,97	165 651	24,5	2 528

oder, für das Jahr vor und nach Einführung des Zonentarifes, d. h. für die 12 Monate vom 1. Juli bis Ende Juni

Jahr	Personen Millionen	Personen auf 1 Betriebskm	Einnahmen Millionen fl.
1889/90	20,78	3 002,4	16,36
1890/91	29,78	4 241,6	16,53

Der Zonentarif brachte demnach einen Zuwachs von 43,3 % an Reisenden und von nur 1,02 % an Einnahmen. Es ist allerdings hierbei noch in Rücksicht zu ziehen, dass die Pariser Ausstellung in das Jahr 1889 fiel. Immerhin stiegen die Leistungen in einem ganz anderen Verhältnisse als die Einnahmen.

Die Staatsverwaltung glaubte nun eine Korrektur der Fahrpreise nach aufwärts vornehmen zu müssen und hob ab 1. November 1892 die 2 % Stempelgebühr (u. zw. 1 kr. für je 50 kr. Grundtaxe bis zum Höchstbetrage von 25 kr.), die früher in das Fahrgeld einbezogen war, als besondere Zahlung ein; hierzu trat noch die Einreihung von mehr als 10 km von einander entfernten Stationen in die zweite, anstatt wie bisher erste Zone, endlich die Erhöhung der Zeitkarten um 50 %. Damit wurden frühere Begünstigungen nunmehr aufgehoben. Die nächste Wirkung war, dass die Zahl der beförderten Personen im Jahre 1893 gegen 1892 um 1 % abnahm und die Einnahmen um 6 % stiegen.

Als 1894 die Verstaatlichung mehrerer Privatbahnen in Vorbereitung stand, drängte sich die Thatsache auf, dass die Gesellschaften ihren weiteren Rentenbezug auf die Ergebnisse vor dem Ankaufe stützten, wogegen die Staatsverwaltung bemüssigt sei, auf den neu erworbenen Linien ihre niedrigen Tarife baldmöglich einzuführen und hiermit das Erträgniss, wenn auch nur vorübergehend, zu schmälern.

Die Regierung neigte deshalb und auch aus anderen Gründen mehr als je einer Neugestaltung in dem Sinne einer Erhöhung der Personentarife zu. Aus den Berechnungen, heisst es, sei die Ueberzeugung gewonnen worden, dass der Fahrpreis in der ausschlaggebenden III. Klasse besonders für kurze Strecken die Selbstkosten nicht decke.

Es wäre allerdings wirthschaftlich nicht zu rechtfertigen — das gleiche gilt von Staats- wie Privatbahnen — dass jene, welche die Bahn benutzen, nicht vollen Ersatz dafür leisten und jene, welche sie nicht benutzen, durch Steuern für den Ausfall aufzukommen haben.

Der neue Tarif, sagte man weiter, müsse auch unterscheiden zwischen Reisenden auf langen oder kurzen Strecken, ferner eine Aenderung der Grundtaxen der drei Klassen bringen, da der bis dahin geltende Tarif eine bedeutende Verschiebung des Prozentverhältnisses der Klassenbenutzung zu Ungunsten der I. und II. Klasse bewirke; endlich seien die Zonenabstufungen zu gross, denn ein Reisender habe für durchfahrene 201 km 250 km zu bezahlen.

Diese Maassnahmen seien schon deshalb nöthig, weil die Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen mit 2,7 % keine zureichende sei.

Nach lebhaften Erörterungen im Eisenbahn- und Reichsrathe kam der folgende Tarif für Personen- und gemischte Züge mit gleitenden Einheitssätzen (in Kreuzern ohne Stempel) und der Gültigkeit ab 1. September 1895 zustande.

	III.	II.	I.
	Klasse		
bei Entfernungen von 1—150 km	1,25	2,25	3,75
„ „ „ 151—300 „	1,15	2,15	3,65
„ „ „ 301—600 „	1,00	2,00	3,50
„ „ über 600 km . .	0,80	1,80	3,30

Die Berechnung der Fahrpreise erfolgt nach Zonen à 10 km und werden angefangene 10 km voll gerechnet.

Die Schnellzugspreise der III. Klasse ergeben sich durch Zuschlag von 0,5 kr. pro Kilometer zu den Personenzugsfahrpreisen III. Klasse unter Einrechnung der Stempelgebühr. Die Schnellzugspreise II. Klasse sind durch Verdoppelung und jene der I. Klasse durch Verdreifachung der Differenz zwischen den Personen- und Schnellzugspreissen III. Klasse gebildet.

Hiermit ging allerdings ein Vortheil des älteren Tarifes, die geringere Zahl der Fahrkartensorten, verloren.

Bezüglich des Reisegepäcks gilt nunmehr der Satz von 0,2 kr. für je 10 kg und 1 km für Entfernungen bis 300 km und von 0,15 kr. über 300 km; als geringste Gebühr werden einschliesslich des Stempels 10 kr. eingehoben. Für die Jahre 1894—1896 ergeben sich:

Jahr	beförderte Personen	Personenkilometer	Einnahmen im ganzen	Einnahmen für 1 Person und Betriebskilometer	Einnahmen für 1 Personenkilometer
	Millionen	Millionen	Millionen fl.	kr.	kr.
1894 .	39,989	1 635,2	22,406	52,9	1,29
1895 .	41,844	1 728,2	25,182	57,0	1,38
1896 .	40,348	1 709,6	26,294	61,8	1,46

Der Tarif bewirkte also eine Verminderung der Zahl der Reisenden und eine Steigerung der Einnahmen.

Die ungarische Staatsverwaltung war bei Einführung ihres Zonentarifs von ganz anderen Beweggründen geleitet; hier war es in erster Reihe eine politische Maassregel, die die Stärkung des Einflusses der Hauptstadt als Mittel- und Brennpunkt des Landes, dann aber die Schaffung oder, wenn man will, die Entwickelung eines bisher nur in äusserst mässigem Umfange bestehenden Verkehrs zum Ziele hatte.

Charakteristisch für den am 1. August 1889 eingeführten Zonentarif ist, dass er nebst den drei Zonen (bis 20 km) des äusserst billigen Nachbarverkehrs einen Fernverkehr mit 13 Zonen und über 225 km hinaus nur eine Zone kannte.

In den ersten 10 Monaten, d. i. August 1889 bis Mai 1890 stieg der Personenverkehr gegen diesen Zeitraum des Vorjahres von 3 650 000 auf 10 060 000 Reisende (wobei der grösste Antheil auf den Nachbarverkehr und auf grosse Entfernungen entfiel), also um 175,6 % und die Einnahmen von 7 380 000 auf 8 970 000 fl., oder um 21,5 %. Das erste volle Jahr (1. August 1889 bis Ende Juli 1890) wies aus gegen das Vorjahr: 13 000 000 Reisende (gegen 5 000 000) und 11 400 000 fl. Einnahmen (gegen 9 400 000 fl.). Die Besetzung der vorhandenen Plätze hob sich von 24 auf 34 %.

Ueber die Steigerung der Ausgaben brachten selbst später erschienene Schriften keine Zahlen, und man ist diesbezüglich nur auf die hohen Nachtragsforderungen für Verbesserung der Bau- und Betriebsanlagen, gleichwie für Vermehrung der Fahrzeuge, soweit sie wieder die Verkehrszunahme betreffen, angewiesen.

An Fahrbetriebsmitteln entfielen 1890 auf 1 Betriebskm bei den

	ungarischen Staatsb.	österreich. Staatsb.	deutschen Eisenbahnen
Lokomotiven	0,14	0,19	0,34
Personenwagenachsen .	0,57	0,83	1,41

Die Ausrüstung der ungarischen Staatsbahnen war demnach überhaupt eine unzureichende. Beiläufig sei erwähnt, dass das ungarische Tarifsystem infolge findiger Kombinationen auf vielerlei betrügerische und sträfliche Weise ausgenutzt wurde, was die Staatsverwaltung selbstredend mit allen Mitteln bekämpfte. Mit 1. März 1896 wurde der Tarif für den Nachbarverkehr auf Grund der Entfernungen abgeändert und die Fahrpreise der I. Klasse mässig erhöht.

Die Entwickelung der Fahrgelderfrage auf den österreichischen Staatsbahnen bietet zwar kein nachahmenswerthes, immerhin aber lehrreiches Beispiel; doch ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Verschiedenheit der Verhältnisse und Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen arbeiten, die Aufstellung eines überall passenden Schemas ausschliesst. Das gilt schon für einzelne Linien, um wie viel mehr für Länder mit verschiedener Bevölkerungsdichte, grösserem oder geringerem Wohlstand, mit ungleicher gewerblicher oder kaufmännischer Thätigkeit. Individualisiren wäre hier gerechtfertigt, schon im Hinblick auf die vielen schwierigen Gebirgsstrecken der Staatsbahnen, was jedoch, wenn sich das ganze Netz im Besitze des Staates befindet, wenigstens für einen längeren Zeitraum ausgeschlossen ist. Das österreichische Staatsbahnnetz entstand eben aus der Zusammenlegung von bezüglich des Verkehrswerthes, der Anlage und Ausstattung ungleichartigen Linien.

Trotz des hohen Zuschlages zeigt sich eine starke Benutzung der Schnellzüge, was sich wohl hauptsächlich durch die geringe mittlere Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge erklärt; jedenfalls findet der steigende Werth der Zeit darin einen Ausdruck.

Diese mehr oder minder bekannten Thatsachen mussten hier behufs besserer Würdigung des Nachstehenden in Erinnerung gebracht werden.

Die Fahrpreise der grossen Privatbahnen, Nordbahn, Südbahn, Staatseisenbahngesellschaft und Nordwestbahn, sind mit jenen der Staatsbahnen nicht identisch.

Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wahrte sich die Staatsverwaltung in Gemässheit der Konzessionsurkunde vom 1. Januar 1886 das Tarifbestimmungsrecht und verhielt die Gesellschaft zur Annahme des ursprünglichen, seither für die staatlichen Linien geänderten Staatsbahnpersonentarifes ab 1. April 1891.

Gerade die Nordbahn ist, da ihr Hauptbahnnetz keine Veränderung erlitt, als geschlossener Körper ein klassisches Beispiel für die Wirkung der Personengeldhöhe.

Das Verhältniss zwischen Nordbahn- und Staatsbahntarif in seinen wichtigsten Positionen stellt sich folgendermaassen:

Personentarif in Hellern.

Zone	Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Entfernung km	Klasse I	Klasse II	Klasse III	K. k. Staatsbahnen. Entfernung km	Klasse I	Klasse II	Klasse III	Fahrpreis pro Kilometer III. Klasse
I	1—10	60	40	20	1—10	76	46	26	2,6
II	11—20	120	80	40	11—20	154	92	52	4,73 bis 2,6
III	21—30	180	120	60	21—30	230	138	76	3,62 „ 2,53
IV	31—40	240	160	80	31—40	306	184	102	3,29 „ 2,55
V	41—50	300	200	100	41—50	383	231	129	3,15 „ 2,58
VI	51—65	390	260	130	51—60	460	276	154	3,02 „ 2,57
VII	66—80	480	320	160	71—80	612	368	204	2,87 „ 2,55
VIII	81—100	600	400	200	91—100	766	460	256	2,81 „ 2,56
IX	101—125	750	500	250	141—150	1 149	689	383	2,72 „ 2,55
X	126—150	900	600	300	171—180	1 372	822	454	2,65 „ 2,52
XI	151—175	1 050	700	350	191—200	1 520	908	500	2,62 „ 2,50
XII	176—200	1 200	800	400	241—250	1 893	1 129	619	2,57 „ 2,48
XIII	201—250	1 500	1 000	500	291—300	2 266	1 348	736	2,53 „ 2,45
XIV	251—300	1 800	1 200	600	341—350	2 620	1 552	838	2,46 „ 2,39
XV	301—350	2 100	1 400	700	391—400	2 970	1 756	940	2,40 „ 2,35
XVI	351—400	2 400	1 600	800	441—450	3 320	1 960	1 042	2,36 „ 2,31
XVII	401—450	2 700	1 800	900	491—500	3 670	2 164	1 144	2,33 „ 2,29
					591—600	4 370	2 570	1 348	2,28 „ 2,25
					691—700	5 030	2 930	1 510	2,19 „ 2,16
					791—800	5 690	3 290	1 674	2,12 „ 2,09
					891—900	6 350	3 650	1 836	2,06 „ 2,04
					991—1000	7 010	4 010	2 000	2,02 „ 2,00
					1091—1100	7 670	4 370	2 164	1,98 „ 1,97

Hieraus erhellt, dass dem Nordbahntarif für Personenzüge die reinen Sätze von 6, 4 und 2 Hellern zu Grunde liegen, während der Staatsbahntarif staffelförmig (die letzte Spalte gibt den Einheitspreis der III. Klasse für den Beginn und das Ende der Zone) mit der Weglänge abwärts gleitet.

Die gegenwärtigen Sätze der Nordbahn ermässigten die früheren in ihrer vollen Höhe zur Einhebung gelangten Sätze

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bei Personenzügen um . .	25 %	33,3 %	50 %
„ Schnellzügen „ . .	10 „	25 „	40 „

Es ist zweckdienlich, vorerst ein allgemeines Bild des Charakters der Bahn zu geben. Das 1 031,8 km umfassende Hauptnetz (die sogenannte Besitzgruppe I, ausgenommen die Strecke Oderberg-Reichsgrenze, auf welche — weil sie in fremdem Betriebe steht — der Zonentarif keine Anwendung findet) durchzieht ein ebenso fruchtbares als gewerbefleissiges, dicht bevölkertes Gebiet und verbindet die Reichshauptstadt Wien mit den hervorragenden Handels- und Industriestädten Lundenburg, Brünn, Prerau, Olmütz, Ostrau, Bielitz, Krakau u. a.; die Verkehrsbedingungen dieses Netzes dürften so ziemlich die Mitte halten zwischen dem geringer entwickelten deutschen Osten und dem wirthschaftlich starken Westen. Die Leistungsfähigkeit des überwiegend doppelgleisigen Hauptnetzes — nur von diesem ist hier die Rede — ist schon infolge der äusserst günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sowie seiner Ausstattung in baulicher und betrieblicher Hinsicht eine sehr bedeutende.

Obgleich die von der Bahn durchzogenen Gegenden zumeist des landschaftlichen Reizes entbehren, zeigt die Nordbahn einen rasch anwachsenden aussergewöhnlich starken Personenverkehr und zwar nicht nur den stärksten in Oesterreich (im Jahre 1896 entfielen auf 1 Betriebskm 483 523 Reisende, bei den k. k. Staatsbahnen 215 782, bei der Südbahn, österreichisches Netz, 414 948), sondern er wird sogar nur von zwei deutschen Bahnen, der Main-Neckarbahn und der Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth), übertroffen.

Erfahrungsgemäss und wie leicht erklärlich, bilden die grösste Menge der Nordbahnreisenden Geschäfts- und nicht Vergnügungsreisende. Eine Aenderung der Fahrpreise hat aber auf ein solches Publikum bekanntlich nicht den gleichen Einfluss wie auf Vergnügungsreisende.

Betrachten wir den Reiseverkehr einige Jahre vor Einführung des Zonentarifes, so ergeben sich

			Reisende auf 1 Betriebskm
für das Jahr 1887:	3 912 000	Reisende	4 642,2
„ „ „ 1888:	4 597 000	„ (mehr 17,5 %)	4 808,2
„ „ „ 1889:	5 158 000	„ („ 31,8 „)	4 997,2
„ „ „ 1890:	5 688 000	„ („ 45,4 „)	5 512,6

Ueber die Ergebnisse des mit 1. April 1891 eingeführten Zonentarifes liegt nun eine sehr interessante Zusammenstellung des statistischen Büreaus der Nordbahn vor, die mit Bewilligung der Verwaltung den weiteren Betrachtungen hier als Grundlage diente. Für die Hauptbahn (1 031,8 km) ergab sich folgende

Verkehrsleistung.

Jahr	Reisende	%	Personenkilometer	%	Anzahl der Schnell-, Personen- und gemischten Züge	%	Zugkilometer in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen	%	Personenwagen Achskilometer	%
1890 . .	5 688 351	100,0	268 439 853	100,0	58 355	100,0	3 990 986	100,0	62 210 675	100,0
1891 . .	6 960 412	122,3	332 449 142	123,8	58 865	100,9	4 103 777	102,8	68 522 975	110,1
1892 . .	7 678 839	135,0	370 618 053	138,1	59 812	102,5	4 254 179	106,6	76 768 938	123,4
1893 . .	8 314 825	146,2	398 315 393	148,4	61 131	104,8	4 289 162	107,5	79 708 861	128,1
1894 . .	9 380 042	164,9	443 434 300	165,2	62 194	106,6	4 445 208	111,4	84 046 380	135,1
1895 . .	10 005 618	175,9	476 948 484	177,7	66 044	113,2	4 766 743	119,4	87 951 089	141,4
1896 . .	10 413 688	183,1	498 049 233	185,5	69 391	118,9	5 010 466	125,5	93 736 511	150,7
1897 . .	10 996 571	193,3	517 348 390	192,7	70 434	120,7	5 062 079	126,8	98 909 137	159,0

Das Jahr 1890, mit 100 % eingesetzt, bildet den Maassstab für die weitere Entwickelung, wobei jedoch festzuhalten ist, dass der alte Tarif auch noch in den ersten drei Monaten des Jahres 1891 Gültigkeit hatte.

Die unter gleichen Verhältnissen für die Jahre 1891 und 1892 voraussichtliche natürliche Verkehrssteigerung von etwa 500 000 Reisenden wurde durch die thatsächlich erreichten Ziffern von 1 300 000 bezw. 700 000 Reisenden übertroffen; die Differenz ist also auf Rechnung der Fahrpreisermässigung zu setzen.

Gegen 1890 erhöhte sich im Jahre 1897 die Zahl der beförderten Personen um 93,3 %, jene der geleisteten Personenkilometer um 92,7 %; dieser bedeutenden Zunahme steht ein Anwachsen der Zuganzahl um 20,7 %, der geleisteten Zugkilometer von 26,8 % sowie der Personenwagenachskilometer um 59,0 % gegenüber.

Die Anzahl der Reisenden und die zurückgelegten Personenkilometer hielten miteinander nahezu gleichen Schritt, was auch in der nur wenig schwankenden Reiselänge zum Ausdruck kommt; dagegen fielen die Personenwagenachskilometer ab, d. h. es stieg die in einem Zuge beförderte Zahl der Wagen und damit die Ausnutzung der Lokomotivkraft; aber auch die Zahl der in Verkehr gesetzten Züge, gleichwie die Zugkilometer erhöhten sich nicht in gleichem Maasse, was wieder nur durch eine bessere Ausnutzung der Plätze ausgeglichen werden konnte.

Es ergab sich weiter, dass der Zuwachs an Reisenden in den Jahren 1890 bis 1892 sich fast gleichmässig auf alle Zonen vertheilte, dass auf die drei ersten Zonen die grössten Prozentsätze (25,5, 22,2 und 14,5 %) des Gesammtverkehrs entfielen und dass bei den Schnellzügen die II. Klasse eine verminderte, die III. Klasse dagegen eine erhöhte Benutzung (um 2,8 %) erfuhr; das letztere erklärt sich wohl aus dem geringeren Preise III. Klasse Schnellzug gegen II. Klasse Personenzug, sowie dem Reisezweck des überwiegenden Theiles des Nordbahnpublikums.

Durchschnittsergebnisse.

Jahr	auf 1 Bahnkm entfallen: Reisende	%	Personenkilometer	%	auf 1 Zug entfallen Reisende	%	auf 1 Zugkm entfallen Personenkilometer	%	auf 1 Personenwagenachse entfallen Reisende	%	auf 1 Reisenden entfallen Kilometer	%
1890	5 512	100,0	260 146	100,0	97,5	100,0	67,3	100,0	4,315	100,0	47,191	100,0
1891	6 746	122,4	322 176	123,8	118,2	121,2	81,0	120,0	4,851	112,4	47,763	101,2
1892	7 441	135,0	359 172	138,1	128,4	131,7	87,1	129,5	4,827	111,9	40,265	102,3
1893	8 058	146,2	386 014	148,4	136,0	139,5	92,9	138,1	4,997	115,8	47,904	101,5
1894	9 091	165,0	429 760	165,2	150,8	154,7	99,8	148,3	5,276	122,3	47,274	100,2
1895	9 696	175,9	462 215	177,7	151,5	155,4	100,1	148,7	5,423	125,7	47,668	101,0
1896	10 092	183,1	482 663	185,5	150,1	153,9	99,4	147,7	5,313	123,1	47,826	101,3
1897	10 657	193,3	501 366	192,7	156,1	160,1	102,2	151,9	5,231	121,2	47,046	99,7

Hiernach hat sich die Zahl der auf einen Zug entfallenden Reisenden im Jahre 1897 bis um 60 % und für eine Wagenachse um 21,2 % erhöht.

Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Jahr	Gesammteinnahmen fl.	%	Es entfallen Einnahmen für 1 Reisenden kr.	%	1 Personenkm kr.	%	1 Zugkm kr.	%	1 Achskm kr.	%
1890 . .	5 462 001	100,0	96,0	100,0	2,035	100,0	136,9	100,0	8,780	100,0
1891 . .	5 271 856	96,5	75,7	78,9	1,586	77,9	128,4	93,8	7,694	87,6
1892 . .	5 356 158	98,1	69,8	72,7	1,445	71,0	125,9	92,0	6,977	79,5
1893 . .	5 705 606	104,5	68 6	71,5	1,432	70,4	133,0	97.2	7,158	81,5
1894 . .	6 074 882	111,2	64,8	67,5	1,370	67,3	136,7	99,9	7,228	82,3
1895 . .	6 519 259	119,4	65,2	67,9	1,367	67,2	136,8	99,9	7,412	84,4
1896 . .	6 788 791	124,3	65,2	67,9	1,363	67,0	135,5	99,0	7,243	82,5
1897 . .	7 048 797	129,1	64,1	66,8	1,362	66,9	139,2	101,7	7,127	81,2

Die Einnahmen fielen, nach Einführung des Zonentarifes, im Jahre 1891 (für dessen drei erste Monate noch der alte Tarif Geltung hatte) um 3,5 %, 1892 nur noch um 1,9 % gegen das Jahr 1890. Bereits im Jahre 1893 wurde aber das Jahr 1890 um 4,5 % überholt.

Obzwar die Einnahmen seither eine stetige Steigerung aufweisen, bleibt doch ihr Prozentsatz hinter jenem der Anzahl der beförderten Personen beträchtlich zurück; die Einnahme für 1 Reisenden hat sich von 96,0 kr. bis auf 64,1 kr. im verflossenen Jahre ermässigt, trotz der ganz gleichen bahnseitigen Leistung; ein theilweiser Ersatz wird hierbei durch die bessere Ausnutzung der Zugkraft und der Wagenplätze gefunden. Die Einnahme für 1 Zugkm fiel 1891 um 6,2 %, im nächsten Jahre um 8 % gegen 1890, hob sich aber später wieder und überbot im Jahre 1897 das Ausgangsjahr um 1,7 %.

Die Aufhebung des Freigepäckes brachte für sich allein eine Steigerung der Einnahmen aus diesem Titel von 93,6 %.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen zur Verfügung:

	Jahr	mittlere Betriebslänge km	%	Gesammtzahl	%	auf 1 km Betriebslänge	%
Lokomotiven für das Hauptnetz	1890	1 023,1		403		0,394	
	1896	1 031,8	+ 0,85	450	+ 11,66	0,436	+ 10,66
Personenwagen für das ganze Netz	1890	1 183,9		720		0,608	
	1896	1 312,8	+ 10,88	899	+ 23,61	0,685	+ 12,66

Die „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ weisen aus für das Jahr 1896:

Bahn	Wagenplätze auf 1 Betriebskm	besetzte Plätze %	Personen auf 1 Wagenachse
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	28,88	28,34	5,32
preussische Staatsbahnen	32,56	26,52	4,93

Nun noch einige allgemeine Betrachtungen. Nach den allenthalben gemachten Erfahrungen ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass jede Fahrpreisherabsetzung einen Verkehrszuwachs zur Folge hat, dagegen bleibt es eine offene Frage, ob und wann ein finanzieller Ausgleich zu Gunsten der Bahnverwaltung zu gewärtigen ist. Kann man sich auf Erfahrungsziffern nicht stützen, dann werden nahezu alle rein theoretischen Vorausberechnungen von der Wirklichkeit ziemlich stark abweichen, weil hier viele kaum abschätzbare Faktoren eingreifen. Es ist und bleibt demnach die Aufstellung eines neuen Tarifschemas immer mehr Gefühls- und Ansichtssache.

Der im Jahre 1890 von v. Maybach vorgeschlagene Personentarif fand eigenthümlicher Weise die Zustimmung der Regierungen, nicht aber auch jene der Eisenbahnräthe. Man berechnete bei Zugrundelegung der Sätze von 6, 4 und 2 ₰ in der I., II. und III. Klasse und einem gleichmässigen Zuschlage von 1 ₰ für Schnellzüge in allen drei Klassen (nebenbei bemerkt, wären diese Sätze, 1 kr. oder 2 Heller gleich 1,7 ₰ angenommen, noch höher als der heutige Tarif der Nordbahn für Personenzüge) für die preussischen Staatsbahnen einen Ausfall von 35 000 000 ℳ, eine Ziffer, die sich allerdings schwer kontroliren lässt und mit Rücksicht auf die thatsächlichen Erfahrungen in Oesterreich doch wohl als zu hoch gegriffen erscheinen dürfte. Desgleichen ist die Besorgniss, dass die vorhandenen Betriebsmittel unzureichend sein würden, nach der obigen Zusammenstellung wohl kaum als begründet zu betrachten.

Bei einer so weitausgreifenden wirthschaftlichen Reform muss wohl von vornherein darauf verzichtet werden, einen vollkommen einwandfreien, allen passenden Tarif zu erstellen; gewisse Härten sind nicht zu vermeiden, die wohl weniger erworbene als mehr ersessene Rechte verletzen.

Wie es scheint, erregte es gerade die heftigsten Stürme in der deutschen Presse, dass im Vergleiche zu den billigen Rückfahrkarten gewisse Relationen der I. und II. Klasse bei Schnellzügen Erhöhungen erfahren hätten; das ist begreiflich, wenn man erwägt, dass im Jahre 1896 von der Gesammtzahl der beförderten Reisenden auf den sächsischen, preussischen und bayerischen Staatsbahnen 63,6 bezw. 44,8 und 38,6 % solche Rückfahrkarten benutzten.

Derartige und ähnliche Gründe können eine von allen Bahnverwaltungen als nothwendig bezeichnete Reform immerhin verzögern, doch kaum verhindern.

Die vorstehende bescheidene Abhandlung wurde eigentlich durch einen Appell deutscher Fachleute an ihre österreichischen Kollegen veranlasst; es sollten damit keinerlei Lehrsätze aufgestellt, sondern nur Erfahrungszahlen im Spiegel der Statistik wiedergegeben werden. Trägt sie einigermaassen dazu bei, die Gegensätze, wie solche in den „von des Gedankens Blässe angekränkelten“ oder von der „angeborenen Farbe der Entschliessung“ beeinflussten Meinungsäusserungen vorliegen, zu vermitteln, dann ist ihr Zweck vollkommen erreicht.

Vorsignale für die Zugausfahrten auf Bahnhöfen.

In den auf S. 501 d. Ztg. unter gleicher Ueberschrift gebrachten Darlegungen wird für die allgemeine Einführung von Vorsignalen vor den Ausfahrtsignalen mit der Begründung eingetreten, dass dadurch in einfacherer Weise mindestens die gleiche, wenn nicht eine höhere Sicherheit für einen durchfahrenden Zug zu erreichen sei, als bei der auf den preussischen Staatsbahnen bei Durchfahrten üblichen Abhängigkeit des Einfahrtsignales von der vorherigen Festlegung auch der Ausfahrtstrasse. Wenn man freilich in dem dort gegebenen Beispiel eines Bahnhofes mit je zwei Einfahrten und je zwei Ausfahrten an jedem Bahnhofsende bei Verzicht auf Ausfahrtvorsignale 32 Blockfelder anordnet, d. h. ausser der Blockabhängigkeit zwischen den Ausfahrtstrassen und den Einfahrtsignalen alle Einfahrt- und Ausfahrtsignalhebel und die Fahrstrassenhebel je gesondert von der Station aus unter Blockverschluss legt, während man bei Anwendung solcher Vorsignale einen Blockverschluss selbst der Einfahrtsignal- oder Fahrstrassenhebel für entbehrlich hält, so muss selbstverständlich die erstere Anordnung wesentlich komplizirter und kostspieliger erscheinen, als die letztere. Die Kosten können natürlich nur dann in Frage kommen, wenn die Sicherheit vollkommen gleich ist und auch die Einfachheit der Einrichtungen darf, so wünschenswerth sie ist, nicht auf Kosten der Sicherheit gepflegt werden. Nun kann aber auf den Blockverschluss für die Einfahrten auch bei Anwendung von Ausfahrtvorsignalen nach diesseitiger Auffassung im Interesse der Sicherheit nicht verzichtet werden, während es andererseits auch beim Fehlen derartiger Vorsignale nicht nothwendig ist, die Ausfahrtsignal- oder Ausfahrtstrassenhebel durch die Station unter Blockverschluss zu halten. Bei Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte würde der Vergleich schon anders ausfallen; aber es ist auf solche Vergleiche überhaupt nur ein untergeordneter Werth zu legen, denn leider stösst bei unserer derzeitigen deutschen Signalordnung die allgemeine Einführung von Ausfahrtvorsignalen überhaupt auf grosse Bedenken; wie gesagt, leider, denn es ist Herrn Sf. darin zuzustimmen, dass ihre Einführung manche schätzbare Vortheile hätte. Im Gegensatze zu Herrn Sf. muss aber betont werden, dass schon jetzt die Ausfahrtsignale gleich allen Mastsignalen in Haltstellung im Fahrdienst unbedingtes Halt gebieten, also auch den dahinter liegenden Gleisbereich decken, und nicht in derjenigen Auffassung, welche diese Bedeutung der Ausfahrtsignale als richtig anerkennt, kann eine Gefahr für die Sicherheit erblickt werden, sondern viel eher in jener, die gestützt auf den Wortlaut der Ausführungsbestimmung 49 der preussischen Staatsbahnen zur Signalordnung: „die Ausfahrtsignale haben meist den Zweck dem diensthuenden Stationsbeamten die richtige Stellung der am Ende der Station liegenden Weichen anzuzeigen usw.“ die Folgerung ableitet, die Ausfahrtsignale unterschieden sich in der Hinsicht von allen anderen Mastsignalen. In der Signalordnung selbst ist aber zwischen verschiedenen Arten von Mastsignalen überhaupt nicht unterschieden, sie sind also in ihrer Bedeutung alle gleichwerthig, sie gebieten in Haltstellung überall ein unbedingtes Halt, was auch in der preussischen Ausführungsbestimmung 36: „der Lokomotivführer hat bei Wahrnehmung des Signals ‚Halt‘ an einem für seine Fahrt gültigen Signalmast, sowohl auf freier Bahn, wie innerhalb der Stationen, alle geeigneten Mittel zu ergreifen, um den Zug noch vor dem Maste zum Stehen zu bringen“, in bestimmtester Weise zum Ausdruck gebracht ist. Die Ausführungsbestimmung 49 hebt weder die Vorschriften der Signalordnung, noch die allgemein für alle Mastsignale gültige Ausführungsbestimmung 36 auf, sondern sie sagt nur, allerdings vielleicht in einer nicht ganz glücklichen Form, welchen besonderen Zwecken die Ausfahrtsignale ausser ihrer allgemeinen Bedeutung als Mastsignale zu dienen haben.

Die Eigenschaft des Ausfahrtsignals als Deckungssignal zeigt sich namentlich dort sehr bestimmt, wo die Streckenblockirung durchgeführt und es als Blocksignal benutzt ist.

Nun ist es ja richtig, dass bei Mastsignalen ohne Vorsignale das Halten vor dem Maste bei beeinträchtigter Sichtbarkeit nur erzwungen werden kann, wenn besondere Maassregeln ergriffen werden — z. B. Auslegen von Knallkapseln, Geben von Handsignalen in entsprechender Entfernung vor dem Maste usw. —, aber solche Maassregeln müssen eben nach Bedarf ergriffen werden, und zwar bei Ausfahrtsignalen so gut wie vor Block- oder sonstigen Mastsignalen, die des Vorsignals entbehren.

Warum aber stösst die allgemeine Einführung von Ausfahrtvorsignalen auf Bedenken?

Herr Sf. führt zwar an, diese Einrichtung bestehe im Gegensatz zu Preussen in anderen Staaten ohne jede Unzuträglichkeit und daraus könnte man schliessen, Preussen sei in der Hinsicht einfach zurückgeblieben. In welchen Staaten und in welcher Weise die Einrichtung besteht, ist aber nicht gesagt. Sehen wir uns daher selbst um.

In England gehört fast zu jedem Homesignal, diene es nun der Ein- oder Ausfahrt oder dem Schutze von Abzweigungen usw., ein Distantsignal, aber dieses Signal hat überhaupt eine von der des deutschen Vorsignals wesentlich abweichende Bedeutung; ferner zeigt es bei Dunkelheit in der dem Halt am Homesignal entsprechenden Vorsichtsstellung dem Zuge entgegen rothes Licht; das rothe Licht darf also, obwohl es am Homesignal Gefahr, Halt, bedeutet, am Distantsignal vom Zuge überfahren werden! Nun, diese Einrichtung empfiehlt sich doch wohl nicht zur Nachahmung und kann nicht als besonders betriebssicher bezeichnet werden. In Bayern, wo eine vom übrigen Deutschland etwas abweichende Signalordnung gilt, sind Vorsignale vor den Ausfahrtsignalen weit verbreitet. Aber einmal haben dort die Ausfahrtsignale gleichzeitig eine ähnliche Bedeutung, wie bei den preussischen Staatsbahnen die Wegesignale, sind also nicht reine Ausfahrtsignale, weiter wird in Bayern die Einfahrt mit unverminderter Geschwindigkeit bei Nacht durch weisses Licht dargestellt, während bekanntlich bei den anderen deutschen Bahnen freie Fahrt ganz allgemein durch grünes Licht bezeichnet wird, und endlich sind auf den bayerischen Bahnen mehrflügelige Einfahrtsignale nicht üblich.

Die Benutzung des weissen Lichtes als eigentliche Signalfarbe, besonders als Signal für freie Fahrt, muss aber als höchst bedenklich erklärt werden und es wäre ein nicht zu verantwortender Rückschritt, wenn wir dieses seit 1893 glücklich beseitigte Licht wieder einführen wollten, wie Herr Sf. das vorschlägt. Das weisse Licht überleuchtet jedes farbige Licht, auch rothes, in solcher Weise, dass das thatsächlich vorhandene Gefahrsignal für ein Fahrtsignal gehalten werden kann; schon ein Sprung in der rothen Glasblende genügt, um diese Erscheinung hervorzubringen, ebenso jede gewöhnliche vielleicht ganz ausserhalb der Bahn brennende Lampe, die vom Stande des herankommenden Lokomotivführers in einer Linie mit der Signallaterne steht.*) Das weisse Licht würde also, wenn es wirklich wieder als Signalfarbe verwendet werden sollte, was aber entschieden zu entrathen ist, höchstens vielleicht als Vorsichtssignal, keinenfalls aber als Fahrsignal brauchbar sein. Auch der Verzicht auf den Gebrauch mehrflügeliger Signale, nach bayerischem Vorgang, kann durchaus nicht empfohlen werden, denn es ist für den Lokomotivführer von grösstem Werth frühzeitig erkennen zu können, ob er bei seiner Fahrt im durchgehenden Gleis bleibt oder abgelenkt wird; das bayerische System, am Einfahrtmaste durch Signale darzustellen, ob der Lokomotivführer mit verringerter oder mit ungeminderter Geschwindigkeit fahren darf, kann gegenüber der bei den übrigen

*) Näheres siehe in den Aufsätzen von Kecker, „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1883 Heft VI, Blum, „Organ f. d. Fortschritte d. Eisenbahnw.“ 1886, S. 1; „Archiv f. Eisenbahnwesen“ 1897 S. 806.

deutschen — und auch den englischen — Bahnen üblichen Kennzeichnung des Verbleibens im durchgehenden Gleis oder der bevorstehenden Ablenkung nicht als ein Vorzug bezeichnet werden, es trifft das wesentlichste Moment — die Ablenkung — nicht*), ausserdem sind die Begriffe der unverminderten und der ermässigten Geschwindigkeit ausserordentlich unbestimmte und schwankende. Sobald man aber die Fahrt an den Einfahrtmasten durch grünes Licht kennzeichnet und mehrflügelige Signale für nothwendig oder doch für dringend erwünscht hält, so können bei gleichzeitiger Anordnung von Ausfahrtvorsignalen in der Nähe der Einfahrtmaste oder an diesen selbst, die bei Haltstellung der Ausfahrtsignale dem Zuge entgegen gleichfalls grünes Licht zeigen, recht unangenehme Schwierigkeiten und Täuschungen entstehen.

Die Schwierigkeit liegt eben in der Doppeldeutigkeit unseres grünen Lichtes, die zwar bei weitem nicht so schlimm ist, wie die in England übliche Doppeldeutigkeit des rothen Lichtes, mit ihren unzweifelhaften Gefahren bei Verwechselungen, aber immerhin unangenehm und störend genug, um mit allem Ernste für die Kennzeichnung der Vorsicht nach einer dritten nächtlichen Signal f a r b e zu suchen, so dass dem grünen Lichte ausschliesslich die Kennzeichnung freier Fahrt vorbehalten bleibe, also diejenige Bedeutung, die es schon gegenwärtig in erster Linie hat. Herr Sf. meint zwar dem grünen Lichte auch bei den Mastsignalen nach den Bestimmungen unserer heutigen Signalordnung die Bedeutung v o r s i c h t i g e r D u r c h f a h r t durch Bahnhöfe beilegen zu müssen und begründet seinen Vorschlag der Wiedereinführung des weissen Lichtes für freie Fahrt zum Theil damit, dass diese durch das grüne Licht am Mastsignal gegebene Vorschrift der vorsichtigen Durchfahrt erfahrungsgemäss nicht beachtet werde. Aber nirgends in der Signalordnung steht etwas von dieser Bedeutung des grünen Lichtes am Mastsignal, im Gegentheil es ist ausdrücklich als das Signal für freie Fahrt bezeichnet, diese wird ja auch an den Blocksignalen nicht anders gekennzeichnet und weder hier noch bei vielen Stationen einfachster Art liegt irgend ein Grund zur Anwendung einer grösseren Vorsicht vor, als auf der gewöhnlichen freien Strecke.

Gelingt es, eine dritte Farbe für die Darstellung des Nachtsignales für Vorsicht zu finden, so lassen sich so mancherlei Schwierigkeiten in unserer jetzigen Signalgebung beheben und dann ist auch die Einführung von Ausfahrtvorsignalen unbedenklich. Uebrigens sind auch auf den preussischen Staatsbahnen an manchen Orten, wo dies nach den örtlichen Verhältnissen angängig und zweckmässig war, solche Signale thatsächlich aufgestellt worden, aber in ihrer allgemeinen Einführung könnte z. Zt. kein die Betriebssicherheit hebender Fortschritt erblickt werden. B—m.

*) Siehe „Archiv f. Eisenbahnwesen“ 1897 S. 806: Zur deutschen Signalordnung.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. E i s e n b a h n d i r e k t i o n s b e z i r k A l t o n a. Die an der Strecke Berlin-Hamburg zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack gelegene Haltestelle V i e t z n i t z wird am 15. Juni d. J. für den Gepäck- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1711 vom 16. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Nr. 1795 vom 18. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll über die am 6./7. Mai d. J. in Arco abgehaltene Sitzung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Nachrichten

Deutschland.

— Der Bundesrath hat der **Vorlage, betr. Vorschläge zur Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung** für die Haupteisenbahnen Deutschlands, mit der Maassgabe des Inkrafttretens vom 1. Oktober d. J. ab die Zustimmung ertheilt.

— Der Justizkommission des preussischen Abgeordnetenhauses hat ein Gesuch vorgelegen um Erlass gesetzlicher Bestimmungen über die **Ersatzpflicht der Kleinbahnunternehmer für Sachschäden** und namentlich um eine Ergänzung des Gesetzes über Kleinbahnen und Anschlussbahnen in der Richtung, dass eine die Ersatzpflicht der Unternehmer für Sachschäden entsprechende Vorschrift erlassen werden möge. Die Kommission hat dieses Gesuch der Regierung zur Erwägung überwiesen.

— Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der **preussischen Staatseisenbahnverwaltung** zur **Prämiirung nützlicher Erfindungen** vorgeschenen Mitteln 13 Beamten Belohnungen im Gesammtbetrage von 8 300 ℳ für Erfindungen und Verbesserungen bewilligt werden können, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirthschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind.

— Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat A p r i l d. J. ergibt für 68 Bahnen, die schon im April 1897 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 41 155,74 km.

Einnahme	im ganzen	gegen das Vorjahr	auf 1 km	gegen das Vorjahr	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im April d. J.					
aus dem Personenverkehre	37 467 807	+ 2 484 335	930	+ 48	+ 5,44
aus dem Güterverkehre	80 065 069	+ 5 686 094	1 951	+ 110	+ 5,98
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April 1898 bis Ende April 1898					
aus dem Personenverkehre	31 595 463	+ 2 079 722	920	+ 46	+ 5,26
aus dem Güterverkehre	69 251 470	+ 4 995 206	1 979	+ 111	+ 5,94
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1898					
aus dem Personenverkehre	18 027 911	+ 1 237 386	3 022	+ 175	+ 6,15
aus dem Güterverkehre	42 332 559	+ 1 670 224	6 990	+ 202	+ 2,98

-- In der „Kreuzztg.“ vom 22. d. Mts. findet sich folgende Auslassung: „Zu den stark bekrittelten Dingen gehört, wie man sich nach dem, was im verflossenen Winter vorgegangen ist, denken kann, auch die **Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen**, die dem Manchesterthum als solche stets ein Dorn im Auge gewesen sind, und die man nun jetzt, weil sich eine ungewöhnlich hohe Zahl von Unfällen ereignet hat, vor dem In- und Auslande um ihren trotz alledem wohlverdienten Ruf bringen möchte. Wir sagen trotz alledem ‚wohlverdienten Ruf‘ — denn auch heute noch stehen unsere Staatsbahnen hinsichtlich des Betriebes in allererster Reihe und brauchen den Vergleich mit keiner anderen Einrichtung dieser Art zu scheuen. Wer das Gegentheil behauptet, handelt eben mala fide oder er steht unter dem Einfluss der bekannten ‚Suggestion‘, die uns alles Fremde in ‚verklärtem Lichte‘ zeigt, während sie dem Einheimischen, gleichviel wie es in Wirklichkeit ist, die Rolle des Aschenbrödels zuweist.“ Bei dieser Gelegenheit versichert die „Kreuzztg.“, dass alles entstellt und übertrieben ist, was man über die Feindseligkeit der „Agrarier“ gegen die Kanäle und ihre Abneigung gegen die Verbilligung der Personentarife auf den Eisenbahnen gesagt habe. Kanäle, die die Einfuhr

ausländischer Massenerzeugnisse noch mehr erleichtern, als es die Handelsvertragsbestimmungen schon thun, wollten die Agrarier allerdings nicht bauen helfen und ebenso wenig hielten sie es für richtig, die ohnehin viel zu wenig sesshafte Bevölkerung durch Herabsetzung der Personentarife noch gründlicher zu mobilisiren.

— Vom 29. d. Mts. ab werden im **Berliner Vorortverkehr** zur **Rückbeförderung von Fahrrädern** nach Berlin besondere Gepäckbeiwagen, welche mit Ringen zur Befestigung der Fahrräder versehen sind und die Aufschrift: „Für Fahrräder" tragen, in bestimmte. nach Berlin laufende Abendzüge auf den Stationen Potsdam (Wannseebahnhof und Stadtbahnhof), Wannsee, Zossen, Bernau, Nauen, Königs-Wusterhausen, Spandau, Strausberg und Fürstenwalde eingestellt werden. Mit dem gleichen Zeitpunkt wird im Interesse einer schnelleren Abfertigung das vereinfachte, sogenannte amerikanische Gepäckabfertigungsverfahren, jedoch lediglich für die Beförderung von Fahrrädern nach Berlin, für den Vorortverkehr eingeführt.

— Im bayerischen Abgeordnetenhause bemängelte der sozialdemokratische Abgeordnete Ehrhart das **Verhalten der preussischen Staatsbahnverwaltung gegenüber den süddeutschen Bahnen** und sprach insbesondere auch von einem Druck, den die preussische Staatsbahn auf die Verwaltung der pfälzischen und der bayerischen Eisenbahnen ausübe. Demgegenüber erwiderte — der Münch. „Allgem. Ztg." zufolge — der Minister Dr. Freiherr von Crailsheim: „Der Abg. Ehrhart hat von einer Gefahr gesprochen, die den bayerischen Bahnen von Preussen drohe, er hat aber diese Behauptung nicht bewiesen. Unsere Beziehungen zu der preussischen Eisenbahnverwaltung sind durchaus freundschaftlich und herzlich. Die preussische Eisenbahnverwaltung ist bemüht, unseren Wünschen entgegen zu kommen, wie auch wir jederzeit bereit sind, die preussische Verwaltung zu unterstützen. Das ist das richtige Verhältniss, über das man in Bayern nur erfreut sein kann, und das der preussischen, wie der bayerischen Verwaltung nur nützt."

— Behufs **Vermehrung des Wagenmaterials** hat die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** in den ersten Tagen dieses Monats an zwei bayerische Etablissements die Anfertigung und Lieferung von 1 089 verschiedenartigen Personen- und Güterwagen vergeben und zwar:

10 Stück vierachsige Personenwagen I./II. Klasse für den Durchgangsverkehr, 10 Stück dreiachsige I./II. Klasse gleichfalls für den Durchgangsverkehr, 10 Stück dreiachsige I./II. Klasse für den Ausflugsverkehr, 15 Stück dreiachsige II. Klasse gleichfalls für den Ausflugsverkehr, 10 Stück vierachsige II./III. Klasse für den Durchgangsverkehr, 20 Stück dreiachsige III. Klasse ebenfalls für den Durchgangsverkehr, 60 Stück dreiachsige III. Klasse für den Schnellzugsverkehr, 10 Stück dreiachsige III. Klasse für den Ausflugsverkehr und 14 Stück dreiachsige III. Klasse für den Vorortsverkehr, zusammen 159 Personenwagen; ferner 150 Stück gedeckte Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, ohne Bremsen, zugleich mit Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport, 150 Stück desgleichen mit 15 t Ladegewicht, mit Hausbremsen und gleichfalls mit Ausrüstung für Mannschafts- und Pferdetransport, 200 Stück offene Güterwagen für 15 t Ladegewicht, ohne Bremsen, 200 Stück desgleichen für 15 t Ladegewicht, mit Hausbremsen, 80 Stück Plattformwagen für 15 t Ladegewicht, ohne Bremsen, 80 Stück desgleichen, mit Hausbremsen, 25 Stück desgleichen, ohne Bremsen, 25 Stück desgleichen, mit Hausbremsen und endlich noch 20 Stück Kühlwagen für 15 t Ladegewicht, mit Hausbremsen, Dampfheizleitung und Heizschlauchverbindung, zusammen 930 Güterwagen.

Von den 159 Personenwagen sind 74 Stück bis 1. Mai und 85 bis 1. August 1899, dagegen von den 930 Güter- und Kühlwagen 210 Stück schon bis 15. September des laufenden Jahres und der Rest von 720 Stück bis längstens 1. März 1899 zur Ablieferung zu bringen.

Der Kostenaufwand für sämmtliche 1 089 Wagen wird sich auf etwas über 6 500 000 ℳ belaufen.

— Die **Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatseisenbahnen** im Monate April d. J. gestalteten sich wie folgt: Es wurden befördert 2 166 915 Personen (gegen 2 012 637 Personen im gleichen Monat des Jahres 1897) und 1 348 591 (1 232 410) Tonnen Güter. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 287 969 (3 043 219) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 179 864 (153 577) ℳ, aus dem Thiertransporte 180 778 (171 915) ℳ und aus dem Güterverkehr 7 622 847 (7 074 600) ℳ, demnach zusammen 11 271 458 (10 443 311) ℳ. Die Gesammtlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist von 5 308 km im April 1897 auf 5 339 km im April 1898 gestiegen.

— Die **Einnahmen auf den sächsischen Staatseisenbahnen** betrugen nach den vorläufigen Festsetzungen im Monat April d. J. 10 220 123 ℳ, gegen den gleichen Monat des Vorjahres 776 741 ℳ mehr. Hiervon entfallen 3 143 256 (+ 258 728) ℳ auf den Personenverkehr, 5 962 064 (+ 437 934) ℳ auf den Güterverkehr und 1 114 803 (+ 80 079) ℳ stammen aus sonstigen Quellen. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 30. April d. J. betragen 37 187 622 ℳ. Gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres sind dies 1 530 357 ℳ mehr. Hierzu trugen der Personenverkehr 9 734 397 (+ 660 692) ℳ, der Güterverkehr 22 914 094 (+ 419 526) ℳ und sonstige Quellen 4 539 131 (+ 450 139) ℳ bei.

— Von der im Bau befindlichen schmalspurigen **Albthalbahn** (Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb und Ettlingen-Pforzheim) ist — nach einer Bekanntmachung in Nr. 38 S. 597 d. Ztg. — am 14. d. Mts. die weitere, 14,49 km lange Theilstrecke Ettlingen-Holzhof-Frauenalb für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden.

— In der **hessischen** zweiten Kammer hat der Abg. Köhler den Antrag eingebracht, es möge in Zukunft **Bau und Betrieb der elektrischen Strassenbahnen** vom **Staate** in Angriff genommen werden.

— Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft haben beschlossen, bei dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten darum vorstellig zu werden, dass die **Rückfahrkarten** zwischen Berlin einerseits und Nürnberg, München, Stuttgart andererseits **wahlweise die Benutzung** der Parallelstrecken über Probstzella oder über Markt-Redwitz gestatten möchten. Bekanntlich muss gegenwärtig auf diese Karten hin und zurück die nämliche Strecke benutzt werden.

— Die bei dem **Nord-Süd-(Brenner-)Expresszug** bestehende Durchführung von Verona nach Venedig wird nur bis Ende Mai aufrecht erhalten. Der letzte direkte Zug nach Venedig geht von Berlin am Montag, 30. Mai, um 11 Uhr 45 Min. Abends ab und trifft in Venedig am Dienstag, 31. Mai, um 9 Uhr 10 Min. Abends ein. In umgekehrter Richtung fährt der letzte Zug von Venedig am Sonnabend, 28. Mai, um 8 Uhr 35 Min. Vormittags ab und trifft am Sonntag, 29. Mai, um 7 Uhr Vormittags in Berlin ein. Zwischen Berlin und Verona verkehrt der Nord-Südexpress nach wie vor täglich.

— Der bayerische Verkehrsbeamtenverein, der es als eine seiner Hauptaufgaben betrachtet, den jüngeren Eisenbahnbeamten belehrend an die Hand zu gehen, hat ein Werkchen herausgegeben: „Die **Fahrdienstvorschriften in Fragen und Antworten**, versehen mit entsprechenden Erläuterungen." Da dasselbe vermöge seines Inhaltes und seiner fachgemässen Anordnung sehr geeignet ist, das Studium der ab 1. April d. J. in Kraft getretenen Fahrdienstvorschriften wesentlich zu erleichtern, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, dieses Werkchen ihrem Personal mittelst besonderem Ausschreibens zu empfehlen. In Anbetracht dessen, dass diese neuen Fahrdienstvorschriften, wie in Nr. 15 S. 242 d. Ztg. erwähnt, s. Zt. mit den übrigen süddeutschen Eisenbahnverwaltungen vereinbart wurden, dürfte das Werkchen geeignet sein, auch weitere Kreise zu interessiren.

— Da der Reichseisenbahnbetrieb Elsass-Lothringens und der Staatseisenbahnbetrieb Preussens, Bayerns, Sachsens, Württembergs, Badens, Oldenburgs und Mecklenburgs mit Genehmigung des Nachbarstaats über die Grenzen des eigenen Landes hinübergreifen, ist es vom Standpunkt der Verwaltung des übergreifenden Betriebs jedenfalls höchst wünschenswerth, dass in strafrechtlicher Beziehung kein Unterschied gemacht wird zwischen denjenigen in diesen Betrieben thätigen Beamten, die innerhalb des eigenen Landes und denjenigen, die ausserhalb der Grenzen desselben stationirt sind. Diesem Bedürfnisse lässt sich jedoch nach Maassgabe des bestehenden Rechts nicht allenthalben Rechnung tragen. Ein Beamter der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung, der als Stationseinnehmer bei einer auf preussischem Gebiet liegenden Station der Strecke Quakenbrück-Osnabrück fungirte, hatte Fehlbeträge von einer Firma nicht eingezogen, vielmehr diese Beträge der Firma fälschlich, als von ihr an die Stationskasse bezahlt, quittirt. Die Frage, ob diese Quittungen als öffentliche Beurkundungen, vom Angeklagten innerhalb seiner reichs- oder landesgesetzlich geregelten **amtlichen Zuständigkeit** vollzogen, anzusehen seien, ist vom Reichsgericht verneint worden. Innerhalb Preussens fungirende ausserpreussische Beamte, insbesondere auch ausserpreussische, einem anderen Bundesstaate angehörende Eisenbahnbeamte, können als mit der Befugniss zur Ausstellung von Urkunden mit öffentlichem Glauben ausgestattet nur unter der Voraussetzung angesehen werden, dass ihnen diese Befugniss, deren Ausübung als ein Ausfluss der Staatsgewalt sich darstelle, durch einen Akt der preussischen Staatshoheit verliehen worden

sei. Von diesen Grundsätzen abzugehen, finde der erkennende Senat (III. Strafsenat) auch angesichts der Verhältnisse, wie sie auf dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens innerhalb des Deutschen Reichs in jenem Uebergreifen über die Grenzen des eigenen Landes sich entwickelt haben, noch keine zwingende Veranlassung. Eine allgemeine Ermächtigung der deutschen Eisenbahnbeamten zur Ausstellung amtlicher Urkunden mit öffentlichem Glauben könne aus reichsrechtlichen Normen nicht hergeleitet werden. Ebenso wenig folge solche Befugniss der in fremdem Bundesgebiet thätigen Eisenbahnbeamten eines im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnunternehmens ohne weiteres aus der ihnen zugewiesenen Stellung als Staatsbeamte. Es komme also vorliegendenfalls lediglich darauf an, ob jene Befugniss den oldenburgischen Eisenbahnbeamten durch einen Akt der preussischen Staatsregierung übertragen worden sei. Dies wird auf Grund des Staatsvertrags vom 23. Januar 1873 verneint.

Personalnachrichten. Der Regierungsassessor Feldt in Berlin ist zum Regierungsrath ernannt.

Oesterreich-Ungarn.

— **Sonntagsruhe im österreichischen Eisenbahnministerium.** Der Eisenbahnminister hat in dankenswerther Weise die Verfügung getroffen, dass an Sonntagen sowie am Neujahrs-, Frohnleichnams- und Weihnachtstage (25. Dezember) der Dienst in den Büreaus des Ministeriums zu ruhen habe.

— In der nächsten Zeit dürfte eine wichtige Aenderung im **Sonntagsverkehre auf der Wiener Lokalstrecke der Südbahn** platzgreifen. Der schwerwiegende Uebelstand, über welchen seit Jahren Klage geführt wurde, betraf die grossen Verspätungen, welche die am Sonntag Abends nach Wien fahrenden Lokalzüge erleiden. Da der Wiener Bahnhof sich als zu wenig aufnahmefähig erweist und die Abwickelung der daselbst in den Abendstunden anlangenden Züge mit grossem Zeitaufwande verknüpft ist, erlitten sämmtliche Züge namhafte Verzögerungen. Die Südbahn will nun einen Versuch machen, diesen Uebelständen zu steuern, indem ein Theil der Züge (Erfordernisszüge) nicht bis in den Wiener Bahnhof geführt, sondern bereits in der Station Meidling (die erste Station vor Wien) aufgelöst werden soll, woselbst nach den statistischen Erhebungen etwa 50 % der Wiener Fahrgäste den Zug verlassen. Der Versuch soll an einem der nächsten Sonntage eingeleitet werden. Sollte sich derselbe bewähren, würde im nächsten Jahre der ganze Lokalfahrplan danach eingerichtet werden, dass ein Theil der Züge nur bis Meidling, ein anderer Theil bis zum Wiener Hauptbahnhof verkehrt.

— **Errichtung eines offiziellen Frachtrevisionsbüreaus bei der Leobener Handels- und Gewerbekammer.** Diese Handels- und Gewerbekammer hat in ihrer Sitzung vom 14. Mai d. J. folgende Beschlüsse gefasst:

1. Es ist von der Leobener Handels- und Gewerbekammer ein Eisenbahnfrachtbüreau zu errichten, welches im Interesse des verfrachtenden Publikums gegen mässige Gebühren Reklamations- und sonstige Frachterstattungs- bezw. Schadenersatzansprüche gegen die Bahnverwaltungen durchzuführen und ohne Obligo Auskünfte in Frachtangelegenheiten zu ertheilen haben wird.

2. Dieses Büreau wird der Handels- und Gewerbekammer in Leoben zu unterstellen, jedoch aus den eingehobenen Gebühren zu erhalten sein, wodurch nicht ausgeschlossen erscheint, dass die Kammer dasselbe in gewisser Hinsicht (Beistellung von Tarifen u. dergl.) unterstützt, wogegen andererseits das Büreau zur Erstattung von Gutachten an die Kammer verpflichtet werden könnte.

— Die **Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen** hat an alle Privatbahnverwaltungen, sowie an die Staatsbahndirektionen einen Erlass gerichtet, welcher ein Verzeichniss aller jener Ausweise enthält, die zu bestimmten Terminen periodisch der Generalinspektion vorzulegen sind. Hierbei wird verfügt, dass Einbegleitungsberichte bei periodischen Eingaben ganz zu entfallen haben, eine Vereinfachung, welche gewiss zu begrüssen ist.

— Der Geschäftsbericht der **Bozen-Meraner Bahn** für das Jahr 1897 konstatirt eine weitere steigende Entwickelung des Verkehrs. Sowohl der Personen- als insbesondere der Güterverkehr haben eine wesentliche Erhöhung erfahren und dementsprechend grössere Einnahmen ergeben. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre betragen im Jahre 1897 401 995 fl. gegen 341 697 fl. im Vorjahre. Die Gesammtausgaben entsprechen 46,524 % der gesammten Einnahmen. Der Betriebsüberschuss des Unternehmens beträgt zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 231 419 fl. Von den nach Besorgung des Prioritätendienstes und der statutarischen Widmungen verbleibenden 128 284 fl. wird auf die im Umlaufe befindlichen 12 132 Aktien eine Dividende von 9 fl. für das Stück — hiervon 4 fl. als Superdividende — mit 109 188 fl. und an 118 Genussscheine à 4 fl. 472 fl. vertheilt und die erübrigenden 18 624 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. In der Generalversammlung machte der Verwaltungsrath noch Mittheilung von dem mit den Konzessionären der Ueberetscherbahn (Lokalbahn Bozen-Sigmundskron-Kaltern) für die peageweise Mitbenutzung einer Theilstrecke der Gesellschaftsbahn getroffenen Uebereinkommen und gab bekannt, dass die Interessenten der Ueberetscherbahn gegen die in diesem Uebereinkommen vereinbarten Bedingungen mit theilweiser Unterstützung der Regierung Einspruch erhoben haben. Dem Verwaltungsrath wurde von der Generalversammlung die Ermächtigung ertheilt, mit den Konzessionswerbern der Ueberetscherbahn neuerlich bindende Vereinbarungen für den Peagebetrieb dieser Bahn zu treffen, ohne hierfür die Zustimmung der Generalversammlung einholen zu müssen.

Wie die „Neue Freie Presse“ mittheilt, wird an die Verwaltung der Bozen-Meraner Bahn seitens des Eisenbahnministeriums demnächst eine Einladung wegen Besprechung des Projektes der Vintschgauer Bahn ergehen. Die Form, in welcher sich die Betheiligung der Bozen-Meraner Bahn an dem Vintschgauer Projekt vollziehen würde, ist noch nicht festgestellt, doch wird angenommen, dass die Bahn, für welche ein Kostenaufwand von 5 000 000 fl. präliminirt ist, vom Staate unter einer Beitragsleistung des letzteren in der Höhe von 4 000 000 fl. gebaut werden und eine finanzielle Betheiligung seitens der Bozener Bahn erfolgen soll. Wie verlautet, bildet in der Verwaltung auch die Frage der Umwandlung der Bozen-Meraner Bahn auf elektrischen Betrieb den Gegenstand des Studiums. Als das Unternehmen schon vor mehreren Jahren den elektrischen Betrieb einführen wollte, scheiterte diese Absicht an den zu hohen Kostenvoranschlägen; da jedoch gegenwärtig bereits ein Elektrizitatswerk wenige Kilometer von Meran entfernt errichtet ist, erscheint die Anwendung elektrischer Kraft leichter möglich.

— Nach dem Geschäftsbericht für 1897 haben sich in dem Verkehre des einheitlichen Hauptbahnnetzes der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** nachfolgende wesentliche Erscheinungen ergeben. Im Personenverkehre trat eine Steigerung um 518 760 Civilpersonen und um 64 209 Militärpersonen, beim Reisegepäck eine solche um 816 t ein. Der Eilgutverkehr erzielte eine Aufbesserung um 9 538 t. Der Verkehr von Frachtgütern weist eine Gesammtbewegung von 12 759 682 (+ 303 262) t aus. Die gesammten Betriebseinnahmen für 1897 ergaben 37 723 476 fl., um 215 381 fl. mehr als im Jahre 1896, wovon auf Transporteinnahmen 37 439 146 (+ 228 818) fl. entfallen. Die eigentlichen Betriebsausgaben beliefen sich auf 17 575 576 fl., um 925 094 fl. mehr als im vorhergegangenen Jahre. Sie beanspruchten im Jahre 1897 46,59 % der Roheinnahmen, gegen 44,39 % im Jahre 1896. In dieser Summe sind auch die Kosten der Unfallversicherung in der Höhe von 276 627 fl. enthalten (gegen 192 390 fl. für 1896). An sonstigen nicht zu den eigentlichen Betriebskosten gehörenden Auslagen hatte das Unternehmen zu leisten 4 613 865 (+ 635 451) fl. Bemerkenswerth ist, dass an Stempeln und Taxen im Jahre 1897 verausgabt wurden 566 967 fl. gegen 119 492 fl. im vorhergegangenen Jahre. Die Mehrausgabe von 447 475 fl. begreift auch die Gebühr von 446 876 fl. in sich, welche der Gesellschaft anlässlich der Konzessionserneuerung nachträglich vorgeschrieben wurden. Wie aus einer jüngst ergangenen Regierungsenunziation bekannt, bestreitet das Eisenbahnministerium der Nordbahn das Recht zur Verrechnung dieser Gebühr zu Lasten des Betriebsertrages und fordert die Verrechnung derselben zu Lasten des Anlagekapitals.

Der Ertrag des Hauptbahnnetzes beziffert sich auf 9 442 853 fl., abzüglich des Antheiles des Staates im Betrage von 995 864 fl. ergibt sich der gesellschaftliche Reinertrag mit 8 446 989 fl. Gegenüber dem Vorjahre ist der Erfolg um 750 912 fl. ungünstiger.

Das Gesammterträgniss des Geschäftsjahres 1897 (einschliesslich des Ertrages der Lokalbahnen, Montanwerke usw.) beläuft sich auf 10 453 279 fl. Hiervon ab: die zur Auszahlung der 5 % Dividende von dem 78 236 812 fl. betragenden Aktienkapital verwendeten 3 911 840 fl., verbleiben 6 541 439 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages vom 1. Januar 1897 mit 876 052 fl., zur Disposition der Generalversammlung in Summa 7 417 491 fl. Die Gesammtdividende für 1897 wird bekanntlich vom Verwaltungsrathe mit 143 fl. 75 kr. in Antrag gebracht gegen 149 fl. 25 kr. im Vorjahre.

Die finanziellen Ergebnisse der **österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** für das abgelaufene Jahr stellen sich nach dem Geschäftsbericht, welcher zum ersten Male die

ziffermässigen Ansätze in der Kronenwährung ausdrückt, folgendermaassen:

	1897	gegen 1896
	Kronen	
österreichisches Netz (inklusive Ergänzungsnetz und Brünn-Rossitz):		
Betriebseinnahmen	54 321 172	— 1 099 724
Betriebsausgaben	24 083 409	+ 889 227
öffentliche Abgaben und Beiträge	6 287 127	— 35 433
Ueberschuss	23 945 634	— 1 953 518
Werke und Domänen: Reinertrag	1 675 815	+ 531 946
Annuitäten und Zinsen	20 590 306	— 156 776
Generalgewinn und Verlustkonto:		
Gewinnvortrag	2 391 977	
Gewinn der österreichischen Unternehmungen	23 580 970	
Gewinn der ungarischen Unternehmungen	20 046 646	
Gesammtgewinn	46 019 593	
Ausgaben:		
Zinsen der Prioritäten	27 261 379	
Amortisation des im Privatbesitze investirten Kapitals	218 732	
Kotirungs- und Kuponstempelgebühren	919 769	
Verwaltungsrath und Centraldienst	648 853	
Gesammtausgaben	29 048 735	
Reingewinn	16 970 858	— 1 231 630
die Einlösung des Januarkupons mit 12,5 Frcs. erforderte	6 226 835	— 12 159
disponibler Ueberschuss	10 744 023	— 1 219 469

Aus dem Reingewinne wird eine Restdividende von 16 Frcs. (Gesammtdividende 28,5 gegen 31 Frcs. im Vorjahre) bezahlt; 2 538 404 Kr. werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Etwa 50 % des Ueberschusses entstammen den Einnahmen des österreichischen Netzes. Die Betriebsergebnisse dieses Netzes werden als wenig befriedigend bezeichnet. Die Betriebseinnahmen sind um 1,9 % zurückgegangen, die Betriebsausgaben um 3,8 % gestiegen. Zu der durch die andauernden Seuchen hervorgerufenen Stagnation des Viehverkehres kam in der entscheidenden zweiten Hälfte des Jahres der Ausfall im Getreideverkehre infolge der Missernte Ungarns. Auch der Personenverkehr entwickelte sich nicht günstig. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 9 607 172 (+ 275 249), die Einnahme aus diesem Verkehre 11 659 343 (— 144 998) Kr. Der Ausfall der Einnahme wird damit motivirt, dass im Jahre 1896 infolge der grossen Ausstellungen zu Budapest und Berlin der Reiseverkehr auf weite Entfernungen bedeutend war, während sich im Jahre 1897 nur der Lokalverkehr auf kleinen Strecken entwickelte. Thatsächlich ist der von den Reisenden zurückgelegte Weg von 43,39 auf 41,28 km zurückgegangen. Die auf einen Reisenden entfallende durchschnittliche Einnahme ist von 1,26 auf 1,22 Kr. gesunken. Der Gepäckverkehr verzeichnet eine Einnahme von 600 759 (+ 7 747), der Eilgutverkehr von 2 398 210 (+ 79 761) Kr. Die Zunahme entspringt der Steigerung der Transporte für die Approvisionirung grosser Städte. Entscheidend war der bedeutende Ausfall im Frachtenverkehr infolge der Missernte in Ungarn. Die gesammte Beförderung von Parteifrachtgütern umfasste 9 290 000 t und blieb gegenüber dem Vorjahre um 5 858 t zurück. Die Einnahme aus dem Frachtenverkehre beziffert sich mit 39 330 000 Kr., das ist um 1 060 000 Kr. weniger als im Jahre 1896. Im ganzen umfasste der Getreideverkehr 807 358 t, das ist um 183 138 t oder 18,5 % weniger als im Vorjahre. Dagegen ist die Beförderung von Kohle und Koks auf 3 497 338 (+ 112 348) t gestiegen. Der Zuckertransport betrug 540 326 (+ 111 028) t. Andererseits ist der Viehverkehr auf 325 144 (— 92 985) t gesunken. Der Transitverkehr hat eine Einbusse von 161 845 t aufzuweisen, dagegen zeigt der Lokalverkehr eine Steigerung um 155 987 t. Die durchschnittliche Einnahme für die Tonne und das Kilometer betrug 5,78 (— 0,04) Heller. Die Erhöhung der Betriebsausgaben hat ihre Ursache in den fortwährend gesteigerten Personalkosten, in der Vermehrung und Stabilisirung des Personals, sowie in der Erhöhung der Arbeitslöhne. Die Beiträge zum Pensionsfonds und die sozialpolitischen Lasten beliefen sich auf 1 506 840 (+ 139 460) Kr. Die Investitionen des Jahres 1897 betrugen 4 221 321 Kr. und zeigen gegenüber dem Vorjahre die bedeutende Steigerung um 2 700 000 Kr. Ein grosser Theil der Investitionen fällt auf die Vermehrung des Fahrparkes. Hierfür wurden 1 500 000 Kr. ausgegeben.

— Der Geschäftsbericht der **Südbahngesellschaft** für das Jahr 1897 beansprucht besonderes Interesse. Im Vordergrunde steht selbstverständlich die grosse finanzielle Aktion, die in Form einer Konversion der 5 % Silberprioritäten in Verbindung mit der Aufnahme einer Investitionsanleihe noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden soll; hieran reiht sich die Aenderung einiger Paragraphen der gesellschaftlichen Statuten, die sich auf die Aktientilgung beziehen und gleich der Konversion eine Ersparniss herbeizuführen bestimmt sind. Die Generalversammlung wird ausserdem auch über den Vertrag, betreffend die Betriebsübernahme auf der Ueberetscherbahn, Beschluss zu fassen haben.

Der Geschäftsbericht enthält den Wortlaut des am 9. d. Mts. zum Abschlusse gebrachten Uebereinkommens zwischen der Regierung und der Südbahngesellschaft, betreffend die Konvertirung der 5 % Silberprioritäten sowie die Aufnahme einer Investitionsanleihe. Dieses Uebereinkommen wurde seinem wesentlichen Inhalte nach bereits mitgetheilt (vergl. Nr. 19). Es wäre lediglich noch hervorzuheben, dass der Betrag der Investitionsanleihe, die eine 3,5 % sein wird, 80 000 000 M. betragen wird, von denen zunächst 20 000 000 M. zur Begebung gelangen werden; dass ferner der Betrag der Ergänzungsanleihe, welche zur Bedeckung des den Besitzern der 5 % Prioritäten zu leistenden Aufgeldes dienen soll, 35 000 000 M. betragen wird.

Ausser der Konvertirung des 5 % Anlehens sowie der Aufnahme des zu diesem Zwecke dann zur Bedeckung der Investitionskosten erforderlichen neuen Anlehens regelt das Uebereinkommen eine ganze Reihe weiterer Fragen, so vor allem die Einräumung des Mitbenutzungsrechts an den Staat rücksichtlich bestehender Südbahnlinien.

Die Südbahn verpflichtete sich, im Falle eine Eisenbahnverbindung von einem geeigneten Punkte der Staatsbahnlinie Selzthal-Bischofshofen-Wörgl mit einem Punkte der Südbahnstrecke Villach-Franzensfeste auf Staatskosten hergestellt werden sollte, der Staatsbahnverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenutzung jener anschliessenden Südbahnstrecke, welche sich als Verbindungsglied der vorerwähnten neu hergestellten Staatsbahnlinie mit den bestehenden Staatsbahnlinien von Villach über Tarvis einerseits nach Laibach, anderseits nach Pontafel und bezw. mit der eventuell auszuführenden südlichen Fortsetzungsstrecke nach Triest darstellt, derart einzuräumen, dass die Staatsbahnverwaltung berechtigt sein wird, unter freier Feststellung der Tarife gegen Entrichtung einer fixen Entschädigung (Bahngeld) entweder ganze Züge der Staatsbahnen mit eigener Zugkraft über die mitbenutzte Strecke der Südbahn zu befördern oder über dieselbe einzelne Wagen für Rechnung des Staatsbetriebes befördern zu lassen.

Das gleiche Mitbenutzungsrecht räumt die Gesellschaft der Staatsbahnverwaltung bei Herstellung einer neuen Eisenbahnverbindung zwischen Triest und der Kronprinz Rudolfbahn rücksichtlich der zwischen liegenden Theilstrecken der Südbahnlinien Cormons-Triest oder Divacca-Triest ein, wobei die Südbahn ausdrücklich anerkennt, dass das staatliche Mitbenutzungsrecht hinsichtlich der gedachten Südbahnstrecken nicht nur auf den Durchgangsverkehr, sondern auch für jene Transporte Anwendung finden werde, welche für Triest loco bestimmt sind und von dort abgehen, sowie auf jene Transporte, welche bis bezw. ab Triest per mare befördert werden.

Ausserdem wurden Vereinbarungen getroffen a) rücksichtlich der Anlage einer Station in Wiener Neustadt im Zuge der Eisenbahn Wien-Aspang oder Einrichtung der Südbahnstation Wiener Neustadt als Gemeinschaftsstation, b) über die Verkehrstheilung im Falle des Ausbaues der Fortsetzung der Eisenbahn Wien-Aspang bis Hartberg, c) über eine eventuelle Zuschussleistung der Südbahn bis zum Jahresbetrag von 12 000 fl. für die Hälfte des den Reinertrag übersteigenden Erfordernisses zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals der dem Lande Steiermark gehörigen, von der Südbahn betriebenen Lokalbahnen Kapfenberg-Au-Seewiesen und Pöltschach-Gonobitz, d) über die Verzichtleistung der Südbahn auf das Recht der Betriebsführung der steiermärkischen Landesbahn Cilli-Wöllan, e) über Einräumung von Begünstigungen rücksichtlich der künftighin zu erbauenden, in das Südbahnnetz einmündenden Lokalbahnen endlich f) über die Ausnutzung der Bahnverbindung Monfalcone-Cervignano für den Verkehr Triest-Mestre-Venedig durch Erstellung entsprechender Fahrordnungen usw.

Einen weiteren wichtigen Gegenstand des Geschäftsberichtes bilden die Vorschläge des Verwaltungsrathes ausschliesslich der Statutenänderungen, durch welche der Verwaltungsrath ermächtigt werden soll, nach seinem Ermessen die Aktientilgung statt im Wege der Verloosung durch freihändigen Ankauf zu bewerkstelligen. Den finanziellen Vortheilen, welche mit diesem Vorgange der Gesellschaft erwachsen, steht keinerlei Beeinträchtigung der Aktionäre gegenüber, da nur die Hälfte des Aktienkapitales durch freihändigen Rückkauf getilgt werden soll, es also jedem Aktionär frei steht, sich seines Aktienbesitzes nicht zu entäussern und daher der Verloosungschance nicht verlustig zu gehen.

Was die Betriebsführung auf der Ueberetscherbahn anbelangt, so soll dieselbe gegen Vergütung der Selbstkosten übernommen werden; überdies würde die Südbahn die Finanzirung des Unternehmens dadurch fördern, dass sie für die Verzinsung des Prioritätsaktienkapitals im Nominalbetrage

von 1 100 000 fl. eine Garantie bis zum Maximalbetrage von 15 000 fl. übernimmt.

Der Bericht theilt weiter mit, dass mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft ein Uebereinkommen wegen Pachtung und eventuell späterer käuflicher Erwerbung der Hotelanlagen in Abbazia abgeschlossen wurde. Die Hotelanlagen gehen mit 1. Juli in die Verwaltung der Schlafwagengesellschaft über. Der Pachtschilling beträgt 160 000 fl. und die Gesellschaft erhält innerhalb der 25 jährigen Pachtdauer ein Kaufoptionsrecht mit einem von 3 100 000—4 000 000 fl. steigenden Kaufpreise. Das in den Hotelunternehmungen in Abbazia, am Semmering und in Görz investirte Kapital betrug Ende 1897 2 750 000 fl. und verzinste sich 1897 mit 7,6 %.

Das Anlagekapital der Südbahn belief sich Ende 1897 auf 989 822 200 fl., das um die Abschreibungen gekürzte investirte Kapital (mit Einschluss der italienischen Linien und der Geldbeschaffungskosten) betrug 1 020 986 803 fl. Die Investitionen übersteigen sonach das Anlagekapital um 31 164 603 fl. bezw. nach Abzug der aus den Vorträgen der Jahre 1886—1897 bestrittenen Investitionen im Betrage von 12 770 115 fl. um 18 394 488 fl. Die auf Kapitalkonto verrechneten Auslagen des Jahres 1897 wurden der Hauptsache nach aus dem Erlöse der im Jahre 1897 begebenen 10 656 000 fl. der 4 % Markanleihe bestritten. Der noch verfügbare Rest dieser Anleihe beträgt 58 744 000 ℳ. Das Erforderniss der für 1898 in Aussicht genommenen Investitionen beziffert sich auf 5 333 000 fl., welche aus dem genannten Reste sowie aus dem Erlöse des Ueberschusses der Emission von 20 000 000 ℳ. der neuen 3,5 % Investitionsanleihe bestritten werden sollen, insoweit dieselbe nicht zur Fundirung der schwebenden Schuld verwendet wird.

In Bezug auf die Betriebsergebnisse ist aus dem Geschäftsberichte folgendes zu entnehmen: Die Roheinnahmen der gesellschaftlichen Hauptbahnen betrugen 47 462 589 (+ 862 511) fl. Von denselben entfallen auf das österreichische Netz 39 833 035 (+ 1 097 195) fl., auf das ungarische Netz 7 629 553 (— 234 684) fl. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 12 519 583 (+ 425 412) fl., jene aus dem Frachtenverkehr 31 278 260 (+ 343 949) fl. Demgegenüber zeigen die Betriebsausgaben, welche sich mit 21 107 229 fl. beziffern, eine Zunahme von 1 183 794 fl., welche bis auf einen Betrag von 148 588 fl. auf das österreichische Netz entfällt. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben mit 26 355 359 fl. ist um 321 283 fl. geringer als im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient für das Gesammtnetz stellt sich auf 44,47 %. Dieser Ueberschuss vermindert sich nach Abrechnung der besonderen Ausgaben, Kotirungsgebühren, Steuern usw. auf 20 115 660 fl.

Der verfügbare Ueberschuss des Jahres 1897 beträgt 1 070 224 fl., von welchem die Verwaltung die Vertheilung einer Dividende von 3 Frcs. beantragt, während der Rest mit 18 152 fl. auf neue Rechnung übertragen werden soll. Der Bericht verweist schliesslich darauf, dass es nothwendig sein werde, für die Kosten aussergewöhnlicher Investitionen, für eventuelle Auslagen zur Behebung von Elementarschäden usw. vorzusorgen und für solche Fälle eine entsprechende Reserve zu schaffen. Der Beginn der Rücklagen hierfür sei aber erst für jenen Zeitpunkt ins Auge gefasst, zu welchem die Reineinnahmen die Vertheilung einer Dividende von 6 Frcs. oder mehr für die Aktie ermöglichen, in welchem Falle von dem über 6 Frcs. für die Aktie verbleibenden Ueberschusse ein Theilbetrag von 25 % zur Bildung eines effektiven Spezialreservefonds bis zur Höhe von 2 000 000 fl. verwendet werden soll. Die Verwaltung behält sich vor, zu gegebener Zeit einen diesbezüglichen Antrag zu stellen. Der Saldo des statutenmässigen Reservefonds bezifferte sich Ende 1897 mit 4 537 224 fl.

— **Vorbereitungen für die Getreideausfuhr aus Ungarn.** Wenn die Ernte hält, was der augenblickliche Saatenstand verspricht, wird es sich darum handeln, in den Monaten Juli und August, eventuell bis Mitte September ungefähr 3 000 000 dz Zerealien nach dem Auslande zu führen. Das Präsidium der Budapester Handels- und Gewerbekammer hat sich mit einer Eingabe an den Handelsminister gewendet, in welcher es auf die obwaltenden Umstände aufmerksam macht und das Ersuchen unterbreitet, dass die ungarischen Staatsbahnen rechtzeitig alle Vorbereitungen treffen mögen, damit der Verkehr mit der grössten Beschleunigung bewältigt werden könne. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat die Angelegenheit bereits zum Gegenstande der ernstesten Erwägung gemacht und haben auch schon Besprechungen im Schoosse des Handelsministeriums stattgefunden. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat für den 27. d. Mts. die Vertreter des Handels, der Landwirthschaft und der privaten Verkehrsunternehmungen zu einer Enquete eingeladen, in welcher die Aussichten des Getreideverkehrs besprochen werden sollen. Inzwischen hat die Direktion, mit Zustimmung des Handelsministeriums, bereits eine grössere Zahl von Lastwagen gemiethet und zwei Vertreter nach dem Auslande entsendet, um sich bei den ausländischen Verkehrsanstalten Leihwagen zu sichern.

— Der ungarische Handelsminister hat auf Ansuchen des Magistrats der Haupt- und Residenzstadt Budapest auf den ungarischen Staatsbahnen nachfolgende **Transportbegünstigungen für Brotsendungen** bewilligt: 1. Sendungen in Wagenladungen von 10 000 kg zahlen 0,8 kr. für das Wagenkilometer; hierzu 2 fl. für den Wagen Manipulationsgebühr und die Transportsteuer. 2. Sendungen in beliebigen Quantitäten zahlen für 100 kg und 1 km 0,12 kr., ferner 4 kr. für 100 kg Manipulationsgebühr und die 5 % Transportsteuer. Diese Begünstigungen gelten bis Ende Juli d. J.

— Der Verkehr der **Kaschau-Oderberger Bahn** hat sich durch die Entwickelung der an der Bahn gelegenen Industrieanlagen so sehr gesteigert, dass nunmehr, wie der „Pester Lloyd“ meldet, auch auf der Strecke Csacza-Jablunkau ein zweites Gleis gelegt werden muss.

— Die **ungarischen Staatsbahnen** haben im Monat April gemäss den provisorischen Ausweisen im Militär-, Personen- und Gepäckverkehr 1 952 000 fl., im Güterverkehr 4 796 000 fl., zusammen 6 748 000 fl. eingenommen. Im April 1897 hatte die endgültige Einnahme 7 032 273 fl. betragen, in diesem Jahre daher um 4 % weniger, welche Mindereinnahme ausschliesslich auf den Güterverkehr entfällt. Von Beginn des Jahres bis Ende April betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr im laufenden Jahre 6 596 900 fl. und aus dem Güterverkehr 19 764 300 fl., zusammen also 26 361 200 fl., in welche Summe der Monat Januar mit definitiven, die übrigen drei Monate mit provisorischen Ziffern aufgenommen sind. Im vorigen Jahre betrugen während desselben Zeitraumes die (definitiven) Einnahmen 27 377 198 fl., in diesem Jahre also um 1 015 993 fl., d. i. ebenfalls um 4 % weniger.

Vereins-Ausland.

— Die Madrider „Epoca“ hatte gemeldet, dass die **spanischen Eisenbahngesellschaften** der Regierung einen **Vorschuss** von 250 000 000 Gold offerirt hätten gegen eine Verlängerung ihrer Konzessionen. Diese Nachricht ist — wie aus Paris mitgetheilt wird — unzutreffend, im Gegentheil verlautet zuverlässig, die Bahnen hätten der spanischen Regierung wissen lassen, dass sie gegenwärtig nicht auf eine Konzessionsverlängerung reflektiren.

— Die Hauptversammlung der **italienischen Meridionalbahn**, in welcher 99 Aktionäre mit 133 643 Aktien anwesend waren, setzte die vorjährige Dividende auf 33 L. fest. Die Bilanz hätte die Vertheilung eines grösseren Betrags gestattet, doch zog die Verwaltung es vor, 1 042 198 L. der ausserordentlichen Rücklage zu überweisen.

— Im Laufe seiner letzten Tagung erledigte der **schwedische** Reichstag eine Reihe bedeutsamer **Eisenbahnvorlagen.** Die neu bewilligte Lofotenbahn ist auch von Wichtigkeit für die festländische Erzindustrie. Ausserdem sind zu erwähnen die Ergänzung der norwegisch-schwedischen Kontinentalbahn durch die Bohuslänlinie, ferner die reguläre Fortsetzung der vor zwei Jahren begonnenen Route Boden-Kalix, welche das Schlussglied der Nordbahn bis zur finnisch-russischen Grenze herstellen wird, nach deren Vollendung der bottnische Meerbusen in seiner ganzen ungeheuren Ausdehnung von dem eisernen Schienenstrange umgeben sein wird.

— **Elektrisch betriebene Zufuhrbahn bei Kiew.** Neben den grossen Projekten, die sich mit Bahnen von allgemeiner, staatlicher Bedeutung beschäftigen, hat man in Russland in letzter Zeit auch schon angefangen, an den Ausbau im kleinen zu gehen, wenigstens deuten darauf mehrere bekannt gewordene Projekte hin. Zur Zeit wird abermals über solch ein Projekt berichtet, bei dem es sich um den Bau einer elektrischen Zufuhrbahn zu den in der Nähe von Kiew belegenen Ziegeleien handelt.

In Kiew werden gegenwärtig 100 000 000 Stück Bauziegel konsumirt, welche auf Ziegeleien produzirt werden, die zum Theil in der Stadt selbst und zum Theil in den in der Nähe befindlichen Ansiedelungen belegen sind. In Anbetracht einer so bedeutenden Ziegelproduktion macht sich ein Mangel an Transportmitteln fühlbar, weshalb die Preise für Ziegel in Kiew eine bedeutende Höhe erreicht haben. Behufs Verbilligung des Ziegeltransports von den Fabriken nach Kiew und behufs Sicherstellung einer rechtzeitigen Zustellung der Waare und ferner um der Ziegelproduktion eine reellere Basis zu geben, ist die Zufuhrbahn von Kiew nach den Ziegeleien in der Richtung nach der Station Pirogowka projektirt worden. Die Länge der Linie beträgt etwa 11 Werst und die Länge der einzelnen Zweiglinien zu den Fabriken hin bis 2 Werst. Trotz ihrer ver-

hältnissmässig kurzen Strecke wird die Linie 12 Ziegeleien bedienen und führt bis zum Hochofen einer jeden einzelnen Ziegelei. Behufs Verwirklichung des Unternehmens haben die Besitzer der Fabriken eine Gesellschaft organisirt mit einem Kapital von 180 000 R. Die Besitzer der Ziegeleien haben sich verpflichtet, jährlich 40 000 000 Stück Ziegel auszuführen. Zur Amortisirung des Anlagekapitals ist ein Tarif von 25 Kop. für 1 000 Ziegel und die Werst in Aussicht genommen. Die Bahn soll auf der ganzen Linie elektrisch betrieben werden. Die Züge werden aus 3—4 Wagen mit einer Tragkraft von je 500 Pud (= 8 170 kg) bestehen.

Die Vorarbeiten sind schon vollständig beendet und soll mit dem Bau der Bahn sofort nach erfolgter Konzessionsertheilung begonnen werden, wobei in Aussicht genommen ist, den Bau schon zum Herbst dieses Jahres zu beenden. Ausser Gütern sollen auch Reisende befördert werden, wodurch in der Umgegend Kitajews ein neuer Sommervillenort entstehen und der Verkehr mit den Kitajewschen Sommervillen erleichtert wird, welche ihrer Lage und ihren klimatischen Bedingungen nach zu den besten Kiews gehören.

— Der „Jesh. Kur." berichtet, das Ministerium der Verkehrsanstalten habe den Bau der neuen Eisenbahnlinie **Ostrolenka-Nowy Dwor** gestattet. Der Bau der Bahn werde noch in diesem Jahre begonnen werden.

— **Ermässigung der Frachtsätze für Steinkohlentransporte nach Petersburg.** Wie in früheren Jahren, so ist auch jetzt ein Vergünstigungstarif im Betrage von $^1/_{150}$ Kop. pro Pud und Werst für den Transport von Steinkohlen auf den russischen Bahnen für das Marineressort festgesetzt worden und zwar bei Abfertigung von den Stationen der Kursk-Charkow-Ssewastopol, der Jekaterinen- und der Südostbahnen bis Kolpino, St. Petersburg, Nowy Port und Morskaja Pristan. Der Tarif, welcher für die Zeit vom 1./13. Mai d. J. bis zum 1./13. September d. J. gültig ist, soll die Aufgabe erfüllen, die ausländische Kohle im St. Petersburger Hafen durch russisches Mineralheizmaterial zu verdrängen.

— In England ist neuerdings die Frage wegen des Besitzes und der Verwaltung der **Delagoabahn** wieder zur Erörterung gelangt. In dieser Hinsicht erweckt eine Besprechung Interesse, die ein Transvaaler mit dem Gouverneur Mousinho d'Albuquerque in Paris hatte; darin sagte der Gouverneur: Man brauche sich mit dem bevorstehenden Ausspruche des Berner Schiedsgerichtes nicht allzu sehr zu beschäftigen, die Bahn von Lourenço Marques nach dem Innern sei portugiesisch und werde portugiesisch bleiben. In keinem Falle werde man in Lissabon die Verwaltung derselben einem Fremden oder einer Gesellschaft überlassen. Die Beziehungen der Portugiesen zu der niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Transvaal seien derart, dass eine Aenderung nicht nöthig erscheine; man käme sehr gut mit einander aus und arbeite in voller Uebereinstimmung zusammen. Der Gouverneur ist bekanntlich jetzt der einflussreichste Mann in Portugal, er tritt nicht nur für die Selbstverwaltung der Bahn ein, sondern will auch die Hafenbauten in Lourenço Marques selbst leiten. Das ist die beste Lösung, die allen Streit verhindert.

— Der Verwaltungsrath der **niederländisch-südafrikanischen Eisenbahngesellschaft** setzte in seiner Sitzung vom 21. d. Mts. die Dividende für 1897 auf 13 % bezw. 11,5 % fest. Dem Reservefonds wurden 3 628 000 fl. überwiesen und auf Anleihe- und Amortisationskonto 150 000 fl. mehr verbucht, als im Vorjahre.

— Ueber die **Eisenbahnen Chinas** schreibt Leroy-Beaulieu im „Economiste français": Die einzige Provinz des himmlischen Reiches, die Eisenbahnen hat, ist die Provinz Tschili. Die Gesammtlänge der Bahnen beträgt 440 km: von Tientsin nach Peking 118,5 km, von Tientsin nach Tanku 40,5 km, von Tanku nach Schanghaikwang 221 km und über Schanghaikwang hinaus noch 60 km. Die Linie Schanghaikwang-Tientsin soll bis Mukden verlängert werden, mit einer Abzweigung nach Niutschwang (am Meere). Auf allen diesen Linien ist der Betrieb ganz regelmässig. Täglich gehen vier Personenzüge, gewöhnlich überfüllt, zwischen Tientsin und Tanku, zwei Züge zwischen Tanku und Schanghaikwang und ebenfalls zwei zwischen Tientsin und Peking. Die letztere Linie gibt monatlich einen Rohertrag von 180 000 Taels; sie ist gut gebaut und hat die überall in Europa angenommene normale Spurweite. Die bei ihrem Bau zu überwindenden technischen Schwierigkeiten waren nicht zu gross; sie betrafen hauptsächlich eine Sicherung vor den periodischen Ueberschwemmungen, denen das Terrain mit dem Bahnkörper ausgesetzt ist. Ueber den Fluss Peiho und zwei andere Flüsse sind solide Brücken mit steinernen Pfeilern gebaut. Der Bau dieser Brücken sowohl als der ganzen Anlage ist von englischen und amerikanischen Ingenieuren ausgeführt worden. Die verantwortlichen Posten (Maschinisten usw.) nehmen auch jetzt noch Europäer ein, doch werden sie wahrscheinlich in nicht ferner Zeit von den Chinesen verdrängt werden. Die Ausstattung der Wagen ist nicht luxuriös, aber für eine kurze Reise sind sie doch bequem genug. Der grösste Theil des Publikums verlangt zur Zeit noch keinen Komfort und begnügt sich mit offenen Lowrys, auf denen so viel Personen befördert werden, als darauf gehen. Solche Lowrypersonenzüge machen auf den, der sie zum ersten Male sieht, allerdings einen originellen Eindruck.

— Die „Times" melden aus Peking: Die russisch-chinesische Bank unterzeichnete den Vertrag, betreffend den Bau einer **Eisenbahn von Tsingting nach Tai-Yüen**, die durch kaiserliches Dekret genehmigt ist. Russische Ingenieure werden die Eisenbahn bauen. — Der französische und der belgische Gesandte unterhandeln wegen Beschaffung der Geldmittel zum Bau einer **Hauptlinie von Tsingting nach Hankau**, die Peking mit dem Yangtsekiang verbinden soll.

Allgemeines.

— Es lässt sich nicht leugnen, dass der Aufschwung des Eisenbahnwesens für jene **Gegenden**, welche aus irgend welchen Gründen **ohne Eisenbahnverbindung** blieben, einen sehr empfindlichen allgemeinen Rückgang zur Folge gehabt hat. Zu diesen Landstrichen gehört der Westerwald, ehedem eine verkehrsreiche Gegend. Die Verbindung von Köln nach Frankfurt führte in mehreren parallelen Zügen (Hohe Strasse, Köln-Frankfurter Strasse) von Norden nach Süden über seine Berge und wurde von der Mainzer Strasse geschnitten, die von Siegen nach der alten Erzbischofsstadt lief. Reisende und Fuhrleute brachten den Wirthen Geld und war es nicht viel, so war es doch mehr Verdienst als manche andere Gegend hatte. In diesen Verhältnissen trat durch die Eisenbahnen eine bedenkliche Entwickelung zum Schlechteren ein, wie Dr. Johann Plenge in seinem Buche „Westerwälder Hausirer und Landgänger" (Untersuchungen über die Lage des Hausirgewerbes in Deutschland. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. LXXVIII. Band. Leipzig 1898 bei Duncker & Humblot) des näheren dargelegt hat. Man plante wohl schon 1845 eine Linie über den Westerwald, aber der Bau liess auf sich warten, rings herum durch die Grenzthäler wurden die Bahnen geführt und der Westerwald verlor seinen Verkehr. Eine Anzahl von Gruben und Hämmern musste eingehen, weil sie die Konkurrenz bei ihren ungünstigen Absatzwegen nicht mehr aushalten konnten, der Arbeiter verlor sein Brot und der Bauer die lohnenden Fuhren. Der Absatz der Braunkohlen, der Erwerb aus dem Fruchthandel gingen zurück, die landwirthschaftlichen Produkte konnten wegen des kostspieligen Transports keinen Weg nach auswärts finden. Alles das geschah in denselben Jahren, in denen infolge der Missernten und wegen der Zunahme der Bevölkerung Hungersnoth auf dem Westerwalde herrschte, und seit dieser Zeit kann man wirthschaftlich den Westerwald als das industrie- und verkehrslose Gebiet zwischen dem Lahn- und dem Dillthal, dem Siegerland, dem Altenkirchenschen und dem Kannenbäckerland bestimmen.

— Von dem bekannten Erfinder Ganswindt in Schöneberg bei Berlin liegt jetzt auf dem kaiserlichen Patentamt in Berlin ein neues Patent über eine Erfindung öffentlich aus, wodurch u. a. Eisenbahnzüge mit der Hälfte der bisher erforderlichen Kraft fortzubewegen sein sollen. Es handelt sich um eine neue Lagerung von Achsen, von der behauptet wird, dass sie noch weniger Reibungswiderstände verursache als die schon sehr leicht laufenden Kugellager. Das Patent ist im „Deutschen Reichsanz." unter dem Titel veröffentlicht: „**Lager für umlaufende Scheiben, Räder oder dergl. mit verspanntem Draht.**" Vorläufig wird man gut thun, die Nachricht mit einer gewissen Reserve aufzunehmen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 12. April führte Herr Wirklicher Geheime Oberbaurath Streckert den Vorsitz. Vor Eintritt in die Tagesordnung sprach der Vorsitzende ehrende Worte der Anerkennung dem Andenken des am 7. April verstorbenen langjährigen Vereinsmitgliedes Wirklichen Geheimen Rath Baensch Excellenz, Erbauers des Nord-Ostseekanals. Die Versammlung ehrte den Dahingeschiedenen durch Erheben von den Sitzen.

Herr Regierungsbaumeister Leschinsky führte die in England, den englischen Kolonien, Amerika und Russland sehr verbreiteten Vorrichtungen von Webb und Thompson vor, welche bezwecken, den Betrieb auf eingleisigen Bahnen zu sichern. (Eine eingehende Beschreibung des Systems enthält die Nr. 35 S. 553 d. Ztg.)

Nachdem sich an der Besprechung des Vortrages die Herren Kriesche, Blum, Streckert, Kolle, Wolff und Schroeder betheiligt hatten, gab Herr Eisenbahnbauinspektor Schepp ein Referat über das Werk des italienischen Ingenieurs Giuseppe Spera, betitelt Esercicio ferroviario. Diese Abhandlung schildert den Betrieb der italienischen Eisenbahnen und handelt von den dabei möglichen Reformen und Ersparnissen. Sie gewährt einen Einblick in die italienischen Eisenbahnverhältnisse, lässt aber auch erkennen, dass dem Verfasser die Eisenbahneinrichtungen nur in einigen anderen Ländern und dort nicht in dem Umfange bekannt geworden sind, dass die von ihm angestellten Vergleiche und darauf gestützten Abänderungsvorschläge eine genügende Grundlage bieten können.

Herr Geheimer Oberbaurath Stambke gab eine interessante Kritik über die gebräuchlich gewordene Anwendung starrer Zugstangen der Eisenbahnfahrzeuge und gelangt zu der Ansicht, dass die starre Zugstange einen Konstruktionsfehler bedeutet; sie hat sich im Betriebe nicht bewährt, die vorgekommenen Zugtrennungen dürften zum Theil durch diese Zugstange begünstigt sein.

Nachdem Herr Eisenbahndirektor Bork an der Besprechung des Vorgetragenen sich betheiligt hatte, wurden in üblicher Abstimmung als ordentliche einheimische Mitglieder des Vereins aufgenommen die Herren Oberfinanzrath a. D. Walther Ledig und Oberingenieur Maschek und als ordentliches auswärtiges Mitglied Herr Alwin Victor, technischer Anwalt in Wiesbaden.

Der Vorsitzende theilt ferner mit, dass der Vorstand die Herren Präsident Guyer-Zeller und Dr. Wrubel in Zürich zu korrespondirenden Mitgliedern ernannt hat.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Infolge Wolkenbruchs wurde der Bahnkörper und eine Brücke zwischen den Stationen Radziwillów und Ruda in der Nacht vom 17. auf den 18. d. Mts. vollständig zerstört. Infolgedessen wurde der Güterverkehr (Lokal und Transit) zwischen Skierniewice und Ruda resp. für die in der Richtung vom Auslande nach Ruda, Grodzisk, Pruszkow, Wlochy, Warschau und über Warschau hinaus bestimmten Güter auf unbestimmte Zeit (mindestens jedoch 10 Tage) gänzlich eingestellt.

Der Personen- und Gepäckverkehr wird durch Umsteigen bezw. Umladung vermittelt.

Warschau, den 20. Mai 1898. (1232)

2. Güterverkehr.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn. Am 1. Juni 1898 tritt — soweit nicht ein anderer Zeitpunkt besonders angegeben ist — an Stelle unseres Binnengütertarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft. Derselbe enthält die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zum Nebengebührentarif, die besonderen Tarifvorschriften, den Kilometerzeiger unserer Bahn und Tariftabellen. Aenderungen in den Frachtsätzen treten nicht ein, indessen sind Ergänzungen der obigen Abschnitte und der Ausnahmetarife neben einzelnen bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen vorgenommen. Die für die Haltestelle Görke eingestellten Entfernungen treten erst bei Eröffnung derselben in Kraft.

Die in den Tarifen aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier, Lindenstrasse Nr. 29, bei denen der Tarif auch käuflich zu haben ist.

Stettin, den 18. Mai 1898. (1233)
Direktion.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V. Am 1. Juni d. J. wird die Station Schleife des Direktionsbezirks Halle als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen einbezogen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 23. Mai 1898. (1234)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 3. Die unterm 16. Februar d. J. veröffentlichten Frachtsätze für Schwefelsäure zur Ausfuhr nach Oesterreich von Morgenroth und Rosdzin nach Wien Südbahn trs. von 129 und 128 ℳ für 100 kg (bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief) werden mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab auf 132 und 131 ℳ erhöht.

Breslau, den 20. Mai 1898. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. werden „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies“ in den Ausnahmetarif 9 für Düngemittel usw. aufgenommen.

Elberfeld, den 17. Mai 1898. (1236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer und Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die Station Dölau der sächsischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl im Verkehre nach den deutschen Nord- und Ostseehäfen einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 16. Mai 1898. (1237)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni 1898 werden die badischen Stationen Gottmadingen und Stockach in den im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und der pfälzischen Eisenbahnen bestehenden Ausnahmetarif Nr. 4 Abtheilung c (Eisen und Stahl) einbezogen. Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr aufgehoben und durch anderweite Sätze ersetzt. Ferner wird die Station Medard der pfälzischen Eisenbahnen in den im Verkehr mit Mannheim bestehenden Ausnahmetarif für Pflastersteine und Strassendeckmaterial aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 19. Mai 1898. (1238)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter besonderer Ziffer 9 aufgenommen:

„Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Wegebaumaterialientarif und die Eisenerzausnahmetarife).“

Diese Tarifmaassnahme hat Geltung im gesammten Verbandsverkehr.

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

Der im Rohstofftarif bei Ziffer 2 des Waarenverzeichnisses und unter a der Anwendungsbedingungen hinter „Sand“ befindliche Zusatz („auch Schlackensand“) fällt fort.

Erfurt, den 17. Mai 1898. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der österreich. Nordwest- und südnorddeutschen Verbindungsbahn etc. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangt zu dem Ausnahmetarif (vom 1. November 1897) für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag 1 zur Einführung. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen Einsiedel, Friedland i. Böhm., Habendorf, Raspenau-Liebwerda und Weigsdorf der südnorddeutschen Verbindungsbahn sowie

eine Berichtigung des Haupttarifs. Druckabzüge des Nachtrags können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 14. Mai 1898. (1240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Verband. Die auf Seite 5 des ab 1. Februar 1898 gültigen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien unter a und b für Sendungen von Stationen der königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, sowie den Grubenstationen der elsass-lothringischen Bahn und der pfälzischen Bahn vorgesehenen Rückvergütungen werden vom 1. Juni d. J. ab auch für Sendungen von den Stationen Mannheim und Maxau der badischen Staatsbahn gewährt.

Strassburg, den 17. Mai 1898. (1241)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr. Die Station Schlaverie des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. mit den für die Station Neunkirchen (Saar) geltenden Frachtsätzen in die allgemeinen Tarifklassen und in die Ausnahmetarife 6 für Roheisen, 8 für Thomasschlacken, 9 für Holz und 13 und 14 für Eisen und Stahl des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs, Theil II, Heft A, I. und II. Abtheilung, nebst Anhang vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 20. Mai 1898. (1242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreich-ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich). Am 1. Juni d. J. treten im Tarif Theil II Heft 1 folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 8 (Holz des Spezialtarifs II etc.) in Kraft:

nach	Stationen der königlichen Eisenbahndirektion			
	Cassel		Erfurt	
von	Heiligenstadt	Münden i/H.	Arnstadt	Coburg
	Pfennig für 100 kg			
Station der k. k. österr. Staatsbahnen Altensteig	187	199	156	138

Diese Frachtsätze gelten nur in der Richtung aus Oesterreich nach Deutschland.

Breslau, den 16. Mai 1898. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit gelangen direkte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc zum Hochofenbetrieb von Niewerle, Station der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, nach Beuthen O./S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschlesien, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz und Zabrze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Stettin, den 21. Mai 1898. (1244)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. kommt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält neben der Aufnahme neuer Lokalbahnstationen theilweise ermässigte, zum geringen Theil auch erhöhte Anstosssätze für die Stationen der Privatbahnstrecke München (Isarthalbahn)-Bichl.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 1. August 1898.

München, den 18. Mai 1898. (1245)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Viehverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1898 werden die Stationen Freilassing und München Rangirbahnhof mit direkten Frachtsätzen einbezogen, welche bei den Dienstesstellen zu erfragen sind.

München, den 15. Mai 1898. (1246)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Am 20. Mai d. J. gelangen mit Gültigkeit bis auf weiteres längstens bis Ende dieses Jahres ermässigte Ausnahmesätze für Zink, rohes, von oberschlesischen Stationen nach Budapest und Köbánya zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen Auskunft.

Breslau, den 20. Mai 1898. (1247)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 1. Juli d. J., dem Tage des Ausscheidens der Strecke Aachen (Marschierthor)-Richterich (preussisch-niederländische Landesgrenze) aus dem Betriebe der grossen belgischen Centralbahn, wird die Station Aachen M., für welche nur Tarifsätze im Verkehr mit den auf niederländischem und belgischem Gebiet gelegenen Stationen der grossen belgischen Centralbahn bestehen, für den Güter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr geschlossen.

Brüssel, den 18. Mai 1898. (1248)
Generaldirektion
der grossen belgischen Centralbahn.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit. Mit Gültigkeit vom 24. Mai 1898 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1898, gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

Von oder nach	Genf transit	
	bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	7 000	10 000
	Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: Prag St. B. . . Smichow . . . den Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow)	52,92	49,56

Die Sendungen müssen nachweisbar nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon-La Tour du Pin-Grenoble und südlich, bezw. westlich davon gelegenen Stationen befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Transporte gelten die reglementarischen Bestimmungen im Tariftheil I, Abtheilung A, des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 16. Mai 1898. (1249)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft. Vom 29. d. Mts. ab gelangen von unserer Station Dortmund nach Lünen und Selm Sonntagskarten für die II. und III. Wagenklasse, zur Hin- und Rückfahrt und nur für den Tag der Ausgabe gültig, zu den nachstehenden Fahrpreisen zur Ausgabe:

	II. Kl.	III. Kl.
Dortmund-Lünen . . .	0,90	0,70
„ -Selm	1,70	1,30

Diese Sonntagskarten werden an Sonn- und Feiertagen während des ganzen Jahres, mit Ausschluss des Charfreitages und Buss- und Bettages verabfolgt.

Die in den Tarif aufzunehmende zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss I, 2 derselben genehmigt worden.

Dortmund, den 20. Mai 1898. (1250)
Die Direktion.

Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Güsten-Sangerhausen gelegene Haltepunkt Hergisdorf, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 19. Mai 1898. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Lieferfristen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Verlängerung der Lieferfristen anlässlich der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonntagen und am Pfingstmontag. Anlässlich der vom 1. Mai bis Ende August l. J. ins Leben getretenen Einschränkung des Güterzugverkehres auf den im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft stehenden Linien an Sonntagen und am Pfingstmontag, werden mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. Mai 1898, Z. 20175/16, vom Tage der Veröffentlichung angefangen bis zum 31. August 1898, sowohl im internen, als auch internationalen Güterverkehre, die Lieferfristen für Güter, deren Beförderung auf den gedachten Linien an einem in diese Zeit fallenden Sonntage oder am Pfingstmontag unterbrochen wird, um diese Tage nach Maassgabe des § 63 (11) des Betriebsreglements verlängert.

Die Unterbrechung der Beförderung wird von der Station, in welcher das Gut ruht, auf dem Frachtbriefe handschriftlich oder mittelst Stampiglie vermerkt werden; doch bleibt es der Eisenbahn vorbehalten, den Nachweis, dass die Beförderung unterbrochen wurde, auch in anderer Weise zu erbringen.

Wien, am 16. Mai 1898. (1252)

Die Generaldirektion.

---

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 47 für das Jahr 1898 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 16,15 m Fahrschienenlänge für Dampf- und Handbetrieb eingerichtet, für den Bahnhof Thorn verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 9 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 4 ℳ von uns zu beziehen. Die Angebote sind bis zum 13. Juni d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 192 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages. Die im Verdingungstermine anwesenden Vertreter müssen mit einer Vollmacht versehen sein, zu welcher ein Stempel von 1,50 ℳ zu entwerthen ist.

Bromberg, den 20. Mai 1898. (1253)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Kgl. Pr. silberne Staatsmedaille.

Erdmann Kircheis, Aue i. S.

Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**

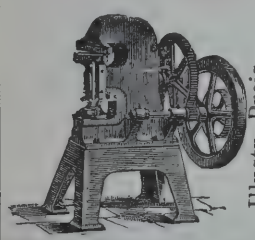
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.

Grösstes Etablissement in dieser Branche.

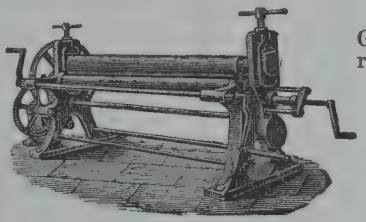
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.

Kgl. Pr. goldene Staatsmedaille.

Mehrere Patente im In- und Ausland

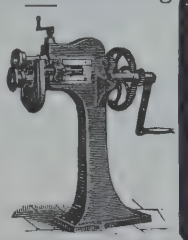


Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Gegründet E. K. 1861.

Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



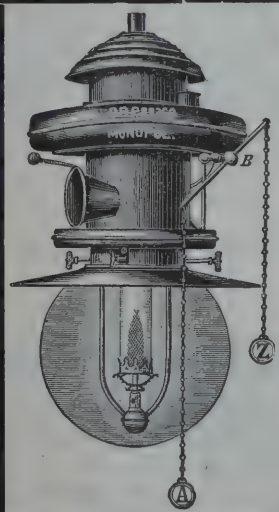
Jahresproduction 7500 Maschinen.

Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik

Oskar Helfft

Berlin C., Fischerstrasse 26/27.

Fernspr. V. 1877.



Die Spiritusglühlicht-Lampe

„Monopol" D. R.-P. 88360

ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**

Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.

Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Grassamen

Mischung stark wurzelnder Gräser für

Eisenbahndämme, Böschungen, Gräben etc.

pro 100 kg 32 ℳ.

Mischung feiner Gräser, sog. **Thiergarten Mischung,** pro 100 kg 60 ℳ.

empfehlen in zuverlässiger bestkeimender Qualität **V. Fromhold & Co.,**

Samenhandlung,

Querfurt (Prov. Sachsen).

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium=Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium=Industrie Act.=Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer

für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Funkenfänger für **Locomotiven** und **Locomobilen** D. R. P. Nr. 65140 in dem Werke „Das Eisenbahn-Maschinen-Wesen der Gegenwart 1897“ als die besten empfohlen, offerirt

H. Eisenach, Maschinenfabrik.
Cüstrin II.

Zur Ueberwachung des Baues einer 70 km langen Kleinbahn in Ostdeutschland wird ein im **Kleinbahn-Bau erfahrener**

Regierungs-Baumeister

zunächst auf d. Dauer eines Jahres gegen festes Gehalt und Tantieme sofort **zu engagiren gesucht**. Gefl. Offerten sub **J. R. 9486** an die Expedition dieses Blattes erbeten.

Einen mit allen in der Registratur des Eisenbahnverwaltungsbüreaus vorkommenden Arbeiten vertrauten **Beamten** gesucht. Pensionsberechtigung. Angebote mit Gehaltsansprüchen sind unter **J. G. 7340** zu richten an die Expedition dieser Zeitung.

Vortheilhafteste Bezugsquelle für Uhren und Ketten.

Der Unterzeichnete liefert seit 20 Jahren an die festangestellten Herren Beamten Uhren aller Art **nur I. Qualität** und unter **5 jähr. Garantie** gegen **mässige Ratenzahlungen. — Preisverzeichnisse, Zeugnisse** von **Behörden** und **Anerkennungsschreiben** franko und gratis. Nichtkonvenirende Uhren können innerhalb 4 Wochen umgetauscht oder auch zurückgegeben werden.

Hch. Hansen, Wespienstr. 21 a,
Aachen.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. **sehr schön u. bill. empf.** J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 41. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Mai 1898.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 4. Juni.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Gefangenenarbeit und Bummelei bei der Bahnunterhaltung.
Immer noch einmal „ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus.“
Die Wiener Stadtbahn.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Gesetz, betr. Erweiterung usw. des preuss. Staatsbahnnetzes. — Kennzeichnung der das Rangiren leitenden Bahnbediensteten. — Bauliche Ausgestaltung des preuss. Staatsbahnnetzes in den westlichen Bezirken. — Einnahmen der preuss.-hess. Finanzgemeinschaft. — Ausnahmetarif für Eis. — Debatte über die pfälz. Eisenbahnen in der bayer. Abgeordnetenkammer. — Centralwerkstätte der bayer. Staatsbahnen in Weiden. — Aerostatische Bahn auf den Hochstaufen bei Reichenhall. — Gesetz über Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau in Württemberg. — Wagen III. Klasse in den württemberg. Schnellzügen. — Hess. Ludwigsbahn. — Ermässigung der Kosten für Eisenbahnfahrten für in Heilbehandlung befindliche Altersversicherungspflichtige. — Aachen-Mastrichter Eisenb. — Wanderversammlung bayer. Landwirthe. — Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Zurückstellung von Bahnbauten in Oesterreich. — Staatseisenbahnrath. — Mehltarife. — Bahnprojekt Jaworzno-Pila. — Oesterr. Nordwestbahn. — Zustellung d. Expressgüter auf den österr. Staatsbahnen. — Jubiläumsstiftung für Ferienkolonien. — Preise der neuen Frachtbriefe. — Verband der österr. Spediteure und die amtlichen Rollfuhrunternehmungen. — Entscheidung, betr. Zuständigkeit in Angelegenheiten von Eisenbahnzufahrtsstrassen. — Maassnahmen zur Bewältigung der ungar. Getreideausfuhr. — Maschinenfabrik der ungar. Staatsbahnen u. die Diósgyörer Eisenwerke.
Vereins-Ausland: Neuerungen im Tarifwesen der schweiz. Hauptbahnen. — Ermässigung d. italien. Getreidefrachten. — Reisen in Spanien. — Anatolische E. — Delagoabai-E. — Eröffnung der Reststrecke der Kongobahn. — Programm der Reise zur Eröffnung der Kongobahn. — Bahnbauten nach Abuhamed und Berber (Aegypten). — Eisenbahnschiedsgerichte in Nordamerika. — Organisation der amerikan. Eisenbahnarbeiter. — Northern Pacificbahn. — Ueberführung der Strassenbahnen Brooklyns über die grosse Newyorker Hängebrücke.
Allgemeines: Ein interessanter Brückenbau. — Statistik der elektrischen Bahnen in Europa.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Gefangenenarbeit und „Bummelei“ bei der Bahnunterhaltung.

Nach einer Notiz in Nr. 31 Seite 495 d. Ztg. hat im Verlaufe der preussischen Landtagsverhandlungen der Abg. Gamp

1. vorgeschlagen, die Bahnunterhaltung möge durch Gefangene ausgeführt werden, damit die jetzt dabei beschäftigten Arbeiter der Landwirthschaft überlassen werden können,

2. behauptet, die Bummelei der bei der Bahnunterhaltung thätigen Arbeiter sei kein schönes Beispiel für die landwirthschaftlichen Arbeiter.

Der Vorschlag zu 1. könnte, so wenig er sich auch zur Verwirklichung eignet, doch manchem mit den einschlägigen Verhältnissen Vertrauten bestechend erscheinen.

Die Behauptung zu 2. enthält einen schweren Vorwurf gegen die Eisenbahnverwaltungen und insbesondere gegen die mit der Ueberwachung betrauten Organe, nicht weniger aber gegen die dort beschäftigten Arbeiter, weil Bummelei im vorliegenden Falle mindestens gleichbedeutend ist mit wissentlich unwirthschaftlicher Verwendung von Staatsmitteln, mangelhafter Kontrole der Arbeiter und ungenügender Anspannung der Kräfte.

Es dürfte daher angebracht sein, auf beide Angelegenheiten etwas näher einzugehen, als dies in oben erwähnter Notiz geschehen ist.

Bei dem Vorschlage zu 1. ist zunächst ausser Acht gelassen, dass aus den Bahnunterhaltungsrotten die Hilfskräfte zur Vertretung von Unterbeamten und ständigen Hilfsunterbeamten an den dienstfreien Sonntagen, in Krankheits- und Urlaubsfällen, ferner zur Deckung des Mehrbedarfs in Zeiten ge-

steigerten Verkehrs genommen werden. Namentlich die letztere Rücksicht erfordert stellenweise eine so bedeutende zeitweilige Verstärkung des Hilfsbeamtenpersonals im Weichensteller-, Bremser- und Rangirdienst, dass von den Rotten wenig übrig bleibt. Der Bedarf für aussergewöhnliche Fälle lässt es ferner vielfach zweckmässig erscheinen, kaum einen ständigen Rottenarbeiter zu halten, der sich nicht zur Ausbildung als Hilfsbeamter eignet, und die Ausbildung mit aller Beschleunigung zu betreiben.

Aus den Rotten gehen schliesslich meist die Anwärter für den Unterbeamtendienst (Bahnwärter, Weichensteller, Weichensteller I. Klasse, Stationsdiener, Bremser, Schaffner, Nachtwächter) hervor, soweit der Bedarf nicht durch Militäranwärter gedeckt wird.

Die Bahnunterhaltungsarbeit bietet eine willkommene Gelegenheit, die Leute zu beobachten und auf ihre Befähigung für den fraglichen Dienst namentlich in moralischer Hinsicht zu erproben; denn alle Rottenarbeiter, welche im Hilfsbeamtendienst vorkommenden Falls ohne weiteres Verwendung finden sollen, müssen, da sie Bahnpolizei, also die Befugnisse öffentlicher Beamten auszuüben haben, den Staatsdienereid abgelegt haben, mindestens aber, soweit es sich nur um Schrankendienst handelt, durch Handschlag verpflichtet sein. Eine wesentliche unter den Eigenschaften, welche von diesen Leuten gefordert werden, ist die völlige Unbescholtenheit. Da den Gefangenen diese Eigenschaft abgeht, dieselben aber sicherlich während der Strafdauer in Beamtenstellungen nicht beschäftigt werden dürfen, so wäre es unumgänglich nöthig, wollte man Gefangene für die Bahnunterhaltung einstellen, mindestens einen solchen Stamm freier Arbeiter in jeder Rotte zu halten, dass den eben erwähnten Bedürfnissen voll genügt würde. Dazu gehören ausser dem Rottenführer in jeder Rotte etwa vier Mann. Nimmt man die Stärke jeder Rotte selbst zu durchschnittlich zehn Mann an, so könnten als höchsten fünf Gefangene für jede Rotte in Frage kommen. Sollen dieselben nun mit den freien Arbeitern zusammen arbeiten? Wie soll die Ueberwachung der Gefangenen ausgeübt werden? Wo sollen dieselben in der Nacht untergebracht werden? Das sind Fragen, die zu beantworten bleiben und deren Beantwortung schwierig sein dürfte, wenn man bedenkt, dass auf zweigleisiger Bahn die Länge der einer Rotte zugetheilten Strecke etwa 5 km, auf eingleisiger Bahn etwa 8 km beträgt, dass es vielfach schon schwer ist, für die freien Arbeiter die nöthigen Wohnungen in angemessen geringer Entfernung von der Streeke zu finden.

Zu berücksichtigen bleibt auch, dass die Löhne der Gefangenen um einen guten Theil der Besoldung der Aufseher zu erhöhen sind, sich also keinenfalls niedrig stellen werden, dass die freien Arbeiter wahrscheinlich mindestens ungern mit den Gefangenen zusammen arbeiten werden, dass endlich die letzteren zur Erhöhung der unbedingt nöthigen moralischen Qualität der Rottenarbeiter keinenfalls beitragen werden.

Unter diesen Umständen ist wohl die Frage berechtigt, ob nicht zweckmässiger die Gefangenen in der Landwirthschaft zu beschäftigen, die freien Arbeiter aber der Bahnunterhaltung zuzuweisen sein möchten.

Die Behauptung zu 2. ist in landwirthschaftlichen Kreisen nicht selten zu hören. Die angebliche Bummelei der Bahnunterhaltungsarbeiter ist gewissermaassen ein Schlagwort geworden, dessen Wahrheit und Berechtigung in jenen Kreisen auch ohne nähere Kenntniss und Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse meist keinem Zweifel begegnet. Das Wort entspringt wahrscheinlich dem an sich berechtigten Wunsche, es möchten die in der Bahnunterhaltung thätigen Arbeitskräfte der Landwirthschaft zeitweise zur Verfügung stehen. Dieser Wunsch macht in gewissem Maasse blind und ungerecht. Der Landwirth, welcher in Verlegenheit ist, wie er für die eigene dringende Arbeit die nöthigen Kräfte gewinnen soll, ist geneigt, eine andere Arbeit, welche sich vor seinen Augen vollzieht, mindestens für aufschiebbar zu halten, deren Bedeutung und Schwere zu unterschätzen. Was anders könnte zu der Auffassung verleitet haben, dass die Rottenarbeiter bummeln? Ist es die scheinbar wenig anstrengende Arbeit des taktmässigen Stopfens? Ist es der Umstand, dass die Arbeiter auch im Sommer erst um 6 Uhr Morgens antreten und um 6 Uhr Abends ihre Arbeit beendet ist, oder gar, dass sie während der Vorbeifahrt der Züge auf ihren Spaten gelehnt scheinbar müssig stehen? Sind es die Versäumnisse, welche der häufige Wechsel der Arbeitsstellen auf dem langgestreckten Arbeitsfelde mit sich bringt? Thatsache ist, dass das Stopfen in der Rotte eines energischen Vorarbeiters, unter der Leitung eines seine Aufgaben ernst nehmenden Bahnmeisters nicht leicht ist, jedenfalls nicht leichter als das Handdreschen auf der Tenne oder die Bedienung der Dreschmaschine oder die zur Ackerbereitung nöthigen Mühwaltungen. Es kommen aber bei der Bahnunterhaltung Arbeiten vor, die sich mit den schwersten und unangenehmsten landwirthschaftlichen wohl vergleichen lassen, z. B. das oft Monate in Anspruch nehmende Arbeiten mit neuen getränkten und getheerten Schwellen, das Umbauen der Gleise während des Betriebes. Alle diese Arbeiten aber sind, wie das Stopfen, so leicht kontrolirbar, dass schon deshalb bei einer gewissenhaften Verwaltung von Bummelei nicht die Rede sein kann. Auch steht fest, dass kein Unternehmer die fraglichen Arbeiten billiger auszuführen vermag, als die Verwaltung, und man muss von den Unternehmern derartiger Arbeiten im allgemeinen behaupten, dass sie es verstehen, ihre Leute zu hohen Leistungen anzuspornen.

Weiter fragen wir, ob der landwirthschaftliche Arbeiter in die Lage kommt, häufig wochenlang die warme Mittagskost entbehren zu müssen, wie dies beim Streckenarbeiter leider der Fall ist. Das hat selbstverständlich auch auf die Leistungsfähigkeit des Arbeiters Einfluss.

Mit der behaupteten Bummelei steht auch in Widerspruch, dass es nicht leicht ist, die nöthigen Arbeiter für die Bahnunterhaltung zu gewinnen. Der Lohnsatz muss der begrenzten Arbeitszeit angemessen sein; in den Zeiten der Einsaat und der Ernte, wo der Landwirth zur Ausnutzung der günstigen Witterung mit Hochdruck zu arbeiten gezwungen ist, leistet der landwirthschaftliche Arbeiter in der Tagesschicht allerdings mindestens 50% mehr als der Rottenarbeiter, aber ersterer verdient auch das Doppelte.

Ein Vergleich des Jahreseinkommens des landwirthschaftlichen Arbeiters unter Anrechnung aller Natural- und Nebenvergütungen, die häufig viel zu geringe bewerthet werden, mit dem Jahreseinkommen des Streckenarbeiters fällt vielfach zu Ungunsten des letzteren aus. Die peinliche vergleichende Prüfung dieser Lohnverhältnisse hat wenigstens im Osten, wo doch hauptsächlich über Mangel an landwirthschaftlichen Arbeitern geklagt wird, zu der Ueberzeugung geführt, dass die Eisenbahnverwaltung nicht etwa durch übertrieben hohe Löhne der Landwirthschaft Arbeiter entzieht, wie letztere vielfach behauptet, sondern dass zur Gewinnung geeigneter Streckenarbeiter und zur Erzielung eines gerechten Ausgleichs stellenweise Lohnerhöhungen am Platze waren.

Würde den Bahnarbeitern, wenn sie sich bereit finden, zu Hilfsbeamten sich ausbilden zu lassen und den durchaus nicht leichten Prüfungen sich zu unterziehen, nicht die Aussicht gegeben, bei weiterem Streben einmal etatsmässige Beamte zu werden, so würde es wahrscheinlich noch schwerer halten, für die Bahnunterhaltung Arbeiter zu gewinnen. Die angebliche Bummelei bei der Bahnunterhaltung wirkt also, wie man vielleicht annehmen könnte, keineswegs verlockend in den Arbeiterkreisen.

Wenn in privaten Unterhaltungen von dieser Bummelei gesprochen wird, so kann man das leider meist nicht verhindern; ist davon im Abgeordnetenhause die Rede, so ist eine Klarstellung nöthig.

Wie steht es aber mit der Jahresleistung des landwirthschaftlichen Arbeiters gegenüber derjenigen des Streckenarbeiters? Wer möchte die Ueberlegenheit des ersteren nachweisen wollen?

Der Streckenarbeiter leistet unter Umständen ein gut Theil mehr positiver Arbeit, als z. B. der Haltepunktwärter, welcher auf einer Nebenbahn täglich etwa zu 6 Zügen, deren Lage zufällig für ihn einen 15stündigen Dienst bedingt, Fahrkarten verkauft und Gepäck abfertigt, sowie eine Schranke bedient. Den letzteren ist man vielfach geneigt als überbürdet zu bemitleiden, während man dem ersteren ohne weiteres Bummelei vorwirft.

Es ist zweifellos bedauerlich, dass die Interessen des Eisenbahndienstes mit denen der Landwirthschaft sich nicht vereinigen lassen. Die preussische Staatsbahnverwaltung ist, wie eine erst neuerdings erlassene ministerielle Anordnung beweist, sicherlich nach Kräften bestrebt, ihre Arbeiten zu den Zeiten einzuschränken, wo der Landwirth das Saatkorn in die Erde oder die Frucht in die Scheuern bringen muss, aber auch die Bahnunterhaltungsarbeiten sind in gewissem Maasse von der Witterung ebenso abhängig wie die landwirthschaftlichen. Im Frühjahr, wenn der Frost aus dem Kiesbett und Erdreich gewichen, treten meist in grossem Umfange Schäden in der Gleislage auf, die schleunigst beseitigt werden müssen. Nach Ueberweisung der Etatsmittel sind die besonders bewilligten Bauausführungen so zu betreiben, dass sie vor Eintritt des grösseren Verkehrs beendet sind. Dafür werden die Monate Juli bis September hauptsächlich in Anspruch genommen. Im Herbst ist dafür Sorge zu tragen, dass der Oberbau in den Zustand vollkommener Widerstandsfähigkeit gegen die wechselnden Einflüsse des Winters versetzt werde.

Man sieht also, dass die Zeiten gesteigerten Bedarfs an Arbeitskräften bei der Landwirthschaft und bei der Bahnunterhaltung sich nahezu decken, dass also mit dem besten Willen ein grosser Erfolg der gegenseitigen Unterstützung auch bei dem weitgehendsten Entgegenkommen sich nicht wird erzielen lassen.

Möge es der Landwirthschaft vergönnt sein, zu leben, d. h. möglichst gute Daseinsbedingungen zu finden; möge sie aber auch die Eisenbahn leben lassen. Möge vor allen Dingen die eigene Noth die Landwirthschaft nicht zu ungerechten Vorwürfen gegen eine in ihrer Gesinnung und in ihren Leistungen durchaus achtbare Arbeiterklasse hinreissen.

Bromberg, im Mai 1898. Struck.

Immer noch einmal „ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus".

Als uns der in Nr. 38 und 39 d. Ztg. besprochene Artikel des „Berliner Tageblattes": „ein Stücklein vom Eisenbahnassessorismus" zu Gesicht kam, hatten wir die Empfindung, dass wir das dort Gesagte schon früher einmal gelesen hatten. Wir haben uns infolgedessen angelegen sein lassen, Erörterungen in dieser Richtung anzustellen und sind hierbei zu dem überraschenden Resultat gekommen, dass ganz die gleiche Angelegenheit in ganz derselben Weise, ja theilweise sogar mit ganz denselben Worten bereits vor Jahresfrist im „Zonentarif" (Nr. 7 vom Jahre 1897) behandelt worden ist, und dass sich mithin der gedachte Aufsatz des „Berliner Tageblattes" überhaupt nicht als ein Originalartikel, sondern lediglich als ein Wiederaufguss der Aeusserungen jenes streitbaren Eisenbahnreformblättchens darstellt. Wir sind weit entfernt davon, mit dem „Berliner Tageblatt" über die formelle Zulässigkeit dieser kleinen Gedankenadoption rechten zu wollen, vermögen aber trotzdem unsere Verwunderung darüber nicht zu unterdrücken, dass ein Blatt, welches sonst den Ruhm für sich in Anspruch nimmt, vom Neuen das Neueste zu bringen, in seinen Kampfartikeln gegen die Eisenbahn auf ziemlich verstaubte Kabinetsstückchen des „Zonentarifs" zurückgreifen muss, um seiner Agitation den erwünschten Sensationserfolg zu sichern. Für die Eisenbahnverwaltung ist es zweifellos kein schlechtes Zeugniss, wenn der gesinnungstüchtigen Opposition in dieser Weise allmählich der Athem ausgeht. Immerhin dürfte es sich aber empfehlen, dass das „Berliner Tageblatt" bei seinen künftigen antieisenbahnlichen Stimmungsberichten — um nicht allzu Veraltetes zu bringen — wenigstens die neueren Erzeugnisse jenes temperamentvollen Streitblättchens reproduzirt. Es wird auch da so viel für seine Zwecke Passendes finden, dass ein Zurückgreifen auf die älteren Jahrgänge wirklich unnöthig erscheint.

Von besonderem Interesse ist jedenfalls, dass schon jener „grundlegende" Artikel des „Zonentarifs" seiner Zeit in der Danziger Presse die gebührende Abfertigung erfahren hat und zwar von einer Seite aus, der man ganz gewiss nicht einseitige Regierungs- oder Eisenbahnfreundlichkeit zum Vorwurf machen kann. Die freisinnige „Danziger Zeitung" schrieb damals (unterm 3. August 1897):

„Der Verfasser des Artikels des ‚Zonentarifs' ist mit der Art, wie der neue Schnellzug von hier nach Berlin via Pommern eingerichtet ist, sehr unzufrieden. Er findet darin das Werk eines ‚Assessors' am grünen Tisch, das den wirklichen Verkehrsbedürfnissen keine Rechnung trägt. Schon gestern haben wir uns zu bemerken erlaubt, dass ‚der Assessor' an der Einrichtung dieses Zuges die Verantwortung allein jedenfalls nicht trägt. Unsere Eisenbahndirektion in Danzig, der wir eine Reihe von rationellen und recht segensreichen Einrichtungen in unserem Lokalverkehr verdanken und hoffentlich noch weiter verdanken werden, hat die Abgangs- und Ankunftszeiten des neuen Schnellzugs in Gemeinsamkeit mit der Direktion in Stettin und den Ministern nicht vom grünen Tisch dekretirt, sondern es sind, abgesehen von den Bezirkseisenbahnräthen, vorher die Vertreter der Kaufmannschaft und auch kommunale Behörden, s. Zt. der Magistrat in Danzig, gehört worden.

Das Vorsteheramt der Danziger Kaufmannschaft sagt darüber in seinem Jahresbericht pro 1896:

> ‚Wir haben diese Einrichtung lebhaft befürwortet und zwar sprachen wir uns dafür aus, dass der von hier abgehende Zug Danzig in der frühen Morgenstunde verlassen solle, um in der Mitte des Nachmittags in Berlin anzukommen, während die Abfahrt von Berlin im Laufe des Nachmittags so erfolgen solle, dass Danzig noch vor Mitternacht erreicht werde. Aus dem Fahrplan der königlichen Eisenbahndirektion Stettin ersehen wir mit Dank, dass die Zugverbindung im Sinne unserer Wünsche geschaffen ist.'

So denken auch andere. Wir Provinzbewohner im Osten sind nicht verwöhnt und sehr bescheiden in unseren Wünschen geworden. Wir geben ja zu, dass es Leute gibt, denen die Abgangszeit 12 Uhr Mittags von Berlin genehmer gewesen wäre, hier ist man, soweit unsere Informationen reichen, mit 3.08 Nachmittags zufrieden. Was hat der ‚Zonentarif' daran auszusetzen? Der Zug erreicht Danzig um $11.\underline{50}$ Nachts und da gibt es keinen Anschluss nach Königsberg und Russland. Wer diesen haben will, fährt von Berlin aus über Dirschau und von den pommerschen Stationen mit den anderen Tageszügen. Im Seebad Zoppot um $11.\underline{30}$ Uhr Nachts anzukommen, wenn man Quartier bestellt hat, ist auch eine so grosse Unbequemlichkeit nicht. Nicht nur der ‚ehemalige Assessor', sondern auch andere Menschen sind der Meinung, dass sie nicht allzu schwer zu überwinden ist.

Schliesslich tadelt der Verfasser, dass der Schnellzug nicht in Freienwalde, Labes und Schivelbein anhält. Wahrscheinlich ist dabei — wir gehören nicht zu den Eingeweihten (wie der ‚Zonentarif' und das ‚Berliner Tageblatt'. Die Red.)

— die Erwägung maassgebend gewesen, dass von diesen Stationen aus andere Züge für den Verkehr nach Berlin und Danzig zu, wenn sie auch nicht so schnell gehen, bequemer liegen. Wir haben auch noch mancherlei Aenderungen zu wünschen, aber dass dieser neue, seit Jahren von der Bevölkerung gewünschte und endlich errungene Schnellzug — wie der Artikel des „Zonentarif“ behauptet — ein Musterbeispiel dafür ist, wie neue Züge nicht einzurichten sind, das scheint uns ein nicht begründeter Tadel zu sein.“

Schon diese, von „unverdächtiger“ Seite stammende Widerlegung hätte das „Berliner Tageblatt“ davon überzeugen können, dass die Behauptungen jenes pikanten Artikels in ihren wesentlichen Theilen, namentlich soweit sie sich auf die mangelnde Erörterung der Bedürfnissfrage seitens der Eisenbahnverwaltung bezogen, — mild gesagt — aus der Luft gegriffen waren. Wenn sich das Berliner Blatt gleichwohl entschloss, den Artikel mit allen seinen sonstigen Ungereimtheiten unter eigener Flagge aufzuwärmen und ihm damit erst überhaupt Verbreitung zu geben, so hat die Eisenbahnverwaltung am wenigsten Grund, hiermit unzufrieden zu sein; im Gegentheil dürften gerade solche — nachweislich wahrheitswidrige und über das Maass jeder vernünftigen Kritik weit hinausschiessende — Pressbetrachtungen am besten geeignet sein, das Publikum mit der Zeit über den wahren Charakter der gegen die Eisenbahnverwaltung gerichteten Angriffe aufzuklären. Ob andererseits — wenn der „Zonentarif“ sich derartige Scherze leistet — das „Berliner Tageblatt“ von seinem Standpunkt aus Veranlassung hat darauf hineinzufallen, ist eine andere Frage.

Die Wiener Stadtbahn.*)

(Beschreibung der Linien und der baulichen Anlage.)

Mit einem Lageplan.

Die Projektirung der Wiener Stadtbahn erfolgte von dem Gesichtspunkte aus, dass dieselbe nicht allein dazu bestimmt sei, den engeren Personenverkehr zwischen den einzelnen Stadtbezirken zu vermitteln, sondern dass ein wesentlicher Zweck derselben auch darin bestehen soll, den direkten Verkehr aus dem Weichbilde der Stadt nach den entfernteren Vororten und Sommerfrischen zu ermöglichen; ausserdem hat sie der Approvisionirung der Stadt und, soweit es der Lokalverkehr für die Personenbeförderung zulässt, auch dem Durchzug von Gütern zu dienen.

Um diesen Voraussetzungen zu genügen, war erstlich die Ausführung doppelgleisiger, mit allen für einen dichten Verkehr erforderlichen Sicherheitsvorrichtungen ausgestatteter Vollbahnen bedingt, ferner die Anlage zweier grosser Dispositionsstationen geboten, woselbst die Zusammenstellung der Züge vor sich geht und die deshalb mit Heizhäusern, ausgedehnten Gleiseanlagen für die Zugförderung und Wagenunterbringung, sowie mit allen sonstigen für die Abwickelung eines derartigen Dienstes unerlässlichen Betriebseinrichtungen versehen sind. Die eine dieser Centralstationen wurde nächst Heiligenstadt im Zuge der Kaiser Franz Josefbahn neu hergestellt, die andere durch Vergrösserung und Ausgestaltung der Station Hütteldorf-Hacking der Linie Salzburg-Wien geschaffen.

Die Linien, welche von diesen beiden Hauptbahnhöfen ausgehen, sind**):

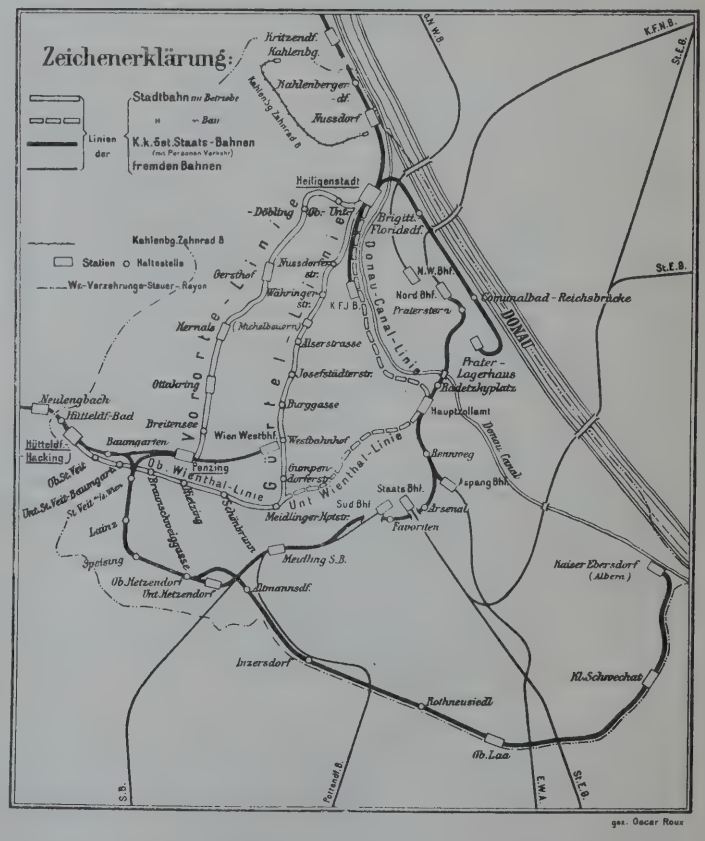
Die Vorortelinie, von Heiligenstadt über die Hohe Warte, dann an der Peripherie von Währing, Hernals und Ottakring über Breitensee nach Penzing führend.

Die Gürtellinie, welche zunächst die Richtung von Heiligenstadt zur ehemaligen Nussdorfer „Linie“ einschlägt und sodann der Gürtelstrasse bis Gumpendorf folgt, von wo dieselbe einerseits ihre Fortsetzung zum Anschlusse an die Wienthallinie unweit der Lobkowitzbrücke findet, andererseits aber auch mit der Südbahn verbunden werden kann.

Die Wienthallinie, von Hütteldorf entlang dem Wienflusse zum Hauptzollamte mit Anschluss an die Wiener Verbindungsbahn, deren Theilstrecke Hauptzollamt-Praterstern die Verlängerung dieser Stadtbahnlinie bildet und zum Ausgangspunkte einer Verbindung mit der Nordbahn, Nordwestbahn und dem Bahnhofe Heiligenstadt gedacht ist, endlich

Die Donaukanallinie, welche, beim Hauptzollamte beginnend, ihren Zug über den Franz Josefskai und weiter längs des Donaukanals nach Heiligenstadt nimmt; eine den Franz Josefbahnhof übersetzende Abzweigung dieser Linie wird überdies eine direkte Verbindung mit der Gürtellinie in der Richtung gegen Michelbeuern herstellen.

Von den vorangeführten Linien sind die Vorortelinie und die Gürtellinie (bis auf die Theilstrecke Gumpendorf-Matzleins-


Zeichenerklärung:
Linien der
Stadtbahn in Betrieb
" " Bau
K.k. Sat. Staats-Bahnen
fremden Bahnen
Kahlenbg. Zahnrad B
Stationen
Haltestelle
Ausweichgeleise
Ausweichgeleise und Haltestelle
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven und Tenderlokomotiven
Ausweichgeleise und Haltestelle für Güterverkehr und Zollamt für Gepäck und Expressgut und Viehverkehr und Wagenladungen und Stückgut und Eilgut und Frachtgut und Leichenwagen und Pferdewagen und Personenwagen und Güterwagen und Lokomotiven und Tenderl

Bestimmungen der Baukonsens bereits ertheilt war, ist auf die Agitation zurückzuführen, welche sich gegen das Projekt einer Hochbahn entlang der Rossauerlände richtet und den Anstoss zur Einleitung neuer zeitraubender Studien und Verhandlungen gab, auf Grund deren nunmehr zuständigen Ortes eine endgültige Entscheidung getroffen werden soll. Auf die Inbetriebsetzung dieser Linie, nebst der direkten Verbindung mit der Gürtellinie, kann unter solchen Umständen vor Ablauf von etwa zwei Jahren kaum gerechnet werden.

Der für die angeführten Linien ursprünglich angenommene Vollendungstermin (Ende 1897) wurde bei der Gürtellinie, Vorortelinie und oberen Wienthallinie trotz der vielfachen Schwierigkeiten, welche sich der Projektverfassung, Grundeinlösung und Bauausführung entgegenstellten, nur um wenige Monate überschritten; die allerdings bedeutend grössere Verzögerung in der Fertigstellung der unteren Wienthallinie (Meidlinger-Hauptstrasse-Hauptzollamt) wurde durch mannigfache unvorhergesehene Komplikationen hervorgerufen, die sich in jener Strecke aus der Abhängigkeit des Stadtbahnbaues von den Arbeiten für die Regulirung und theilweise Einwölbung des Wienflusses ergaben, sodann durch die aus der Tieferlegung des Hauptzollamtsbahnhofes entsprungenen baulichen Mehrleistungen und endlich nicht zum kleinsten Theile durch die wiederholt aufgetretenen Hochwässer des Wienflusses, welche weitgehende Zerstörungen an den im Stadium der Fundirung befindlich gewesenen Bauten anrichteten.

Wie es bei der hügeligen Bodengestaltung des Wiener Stadtgebietes nicht anders möglich erscheint, wechselt der bauliche Charakter der Stadtbahn je nach der Formation der von ihr durchzogenen Stadttheile und ist die Bahn demgemäss theils als Hochbahn, theils als offene oder überdeckte Tiefbahn und stellenweise als wirkliche Untergrundbahn hergestellt. Die als Hochbahn hergestellten Strecken weisen überall dort, wo dieselben durch Häuserviertel führen, gemauerte Viadukte auf und nur an vereinzelten, dem städtischen Strassenverkehre entrückten Stellen finden sich kurze Dämme eingeschaltet. Bei der Uebersetzung von Strassen gelangten durchwegs eiserne Brücken zur Anwendung, deren Fahrbahnen behufs Abschwächung des durch die darüberfahrenden Züge verursachten Geräusches mit einer Schotterlage versehen sind.

Nähere Beschreibung der eröffneten bezw. demnächst zur Eröffnung gelangenden Theilstrecken.

a) Penzing-Heiligenstadt.

(Vorortelinie, Länge 9,6 km.)

Die am 11. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene Vorortelinie beginnt im Personenbahnhofe Penzing der Linie Wien-Salzburg, wendet sich sogleich im scharfen Bogen nach Norden, gelangt, nachdem sie von der Hochbahn in eine Einschnittsbahn übergegangen, zur Haltestelle Breitensee, an der Einfahrt des gleichnamigen 746 m langen Tunnels gelegen, und sohin zur Station Ottakring. An diese Station schliesst sich eine kurze Viaduktstrecke an, worauf der nun folgende Höhenzug im Einschnitte durchfahren und die Station Hernals erreicht wird.

Mehrere den Bahnkörper in kurzen Abständen unterbrechende weithin sichtbare Eisenbrücken, zumal die mit drei Oeffnungen hergestellte, eine Gesammtlänge von etwa 95 m aufweisende Strassenbrücke, welche mit Rücksichtnahme auf mehrere für die Zukunft geplante Strassenzüge geschaffen wurde, liefern eine pittoreske Staffage für das landschaftliche Bild des Alsbachthales zwischen Hernals und Dornbach.

Die Bahnlinie durchbricht nunmehr in ihrer Fortsetzung den auf der nördlichen Thalseite hinziehenden Höhenrücken mittelst eines langen Einschnittes, an dessen Ende der Stationsplatz Gersthof angelegt ist.

Nach Unterfahrung der sogenannten Türkenschanze durch zwei kurz aufeinanderfolgende Tunnels von 212 m und 688 m Länge folgen die Haltestellen Ober-Döbling und Unter-Döbling, wonach die Linie, welche von dem Türkenschanztunnel angefangen als Tiefbahn gebaut ist, wieder über das Terrain tritt, mit einer Bogenbrücke einen Strassenzug übersetzt und sich schliesslich — theilweise auf einer Viaduktstrecke — gegen den Bahnhof Heiligenstadt wendet, in welchen sie, nach vorheriger Uebersetzung der Franz Josefbahn, neben den Gleisen der Gürtellinie einläuft.

Auf der Vorortelinie gelangte aus Gründen der Oekonomie jetzt nur ein Gleis zur Ausführung, da, wenigstens in der nächstkommenden Zeit, noch keineswegs auf einen Verkehr zu rechnen ist, für welchen mit dieser Anlage das Auslangen nicht gefunden werden sollte, jedoch ist der Unterbau durchwegs für zwei Gleise hergestellt und es ist auch für eine eventuelle Erweiterung der Hochbauten auf den Stationsplätzen entsprechende Vorsorge getroffen.

b) Hütteldorf-Heiligenstadt.

(Obere Wienthallinie und Gürtellinie, Länge 13,8 km.)

Die Stadtbahnlinie übersetzt nach Verlassen des Bahnhofes Hütteldorf-Hacking auf einer eisernen Fachwerksbrücke in schiefer Richtung den Wienfluss, an dessen rechtem Ufer sie sich gegen das Flussbett hinabsenkt, um sodann als Tiefbahn zwischen Mauern dem Laufe der Wien zu folgen. Nach Passirung der Haltestellen: Ober-St. Veit, Unter-St. Veit-Baumgarten, Braunschweiggasse, Hietzing und Schönbrunn erreicht dieselbe die Haltestelle Meidling-Hauptstrasse, den Scheidepunkt zwischen der oberen und unteren Wienthallinie, zugleich Abzweigungspunkt der Gürtellinie.

In Hietzing ist das Aufnahmegebäude der Stadtbahn durch eine Galerie mit dem Bahnhofe der Dampftramway Hietzing-Mödling und Hietzing-St. Veit in Verbindung gesetzt. Am Ende der Bahnsteiganlage wird zur Benutzung durch den allerhöchsten Hof ein eigener Hofpavillon aufgeführt.

Von der Haltestelle Meidling-Hauptstrasse an erhebt sich der Bahnkörper der Gürtellinie, und zwar als Viadukt mit starker Steigung zwischen den beiden Gleisen der Wienthallinie, überschreitet das rechtsseitige dieser Gleise und geht, eine Kurve beschreibend, mittelst einer kontinuirlichen Fachwerksbrücke mit zwei Oeffnungen von je 56,6 m Spannweite auf das linke Wienflussufer über. Unmittelbar an dieses interessante Objekt schliesst sich die Uebersetzung des Mariahilfergürtels an. Dieselbe repräsentirt sich als eine im scharfen Bogen liegende Brücke mit zwei kleineren Oeffnungen für die Trottoirs, sowie einer grossen Mittelöffnung für die Strassenfahrbahn und besitzt eiserne Zwischenjoche, auf welchen Gitterträger ruhen.

Die eben geschilderte Partie der Stadtbahn, bei welcher sowohl die konstruktive Lösung, als auch die technische Durchführung bedeutende Schwierigkeiten geboten haben, macht einen mächtigen Eindruck, welchen die reichere architektonische Ausgestaltung der Bauwerke noch wesentlich erhöht.

Hierauf folgt die Hochbahnhaltestelle Gumpendorferstrasse, von wo, wie bereits erwähnt, die Gürtellinie seiner Zeit gegen Matzleinsdorf (Südbahn) fortgesetzt werden soll.

Kurz nach dem Verlassen dieser Haltestelle beginnt die Tiefbahnstrecke der Gürtellinie, welche theils im offenen, theils im gedeckten Einschnitte führend, auf fast 2 km reicht. In dieser Strecke liegen die Haltestellen Westbahnhof und Burggasse.

Die Gürtellinie erhebt sich nun neuerlich als Hochbahn über das Strassenniveau und gewinnt man bei der Fahrt mit dem Stadtbahnzuge mehr und mehr einen reizvollen Ausblick auf das sich vor den Augen entrollende Stadtbild.

Es folgen die Haltestellen Josefstädterstrasse und Alserstrasse, worauf der im Bogen und in seinem Mitteltheile im Einschnitte liegende Stationsplatz Michelbeuern erreicht wird. Von der nördlichen Ausfahrt des letzteren läuft der Viadukt ununterbrochen bis Heiligenstadt.

Dieser Streckentheil enthält als hervorragende Objekte: die Ueberbrückung der Strassenzüge nächst der bestandenen Währinger „Linie“ durch eine Eisenbrücke mit drei Oeffnungen, die Haltestellen Währingerstrasse und Nussdorferstrasse (unter-

halb welcher die Verbindungskurve zur Donaukanallinie ausgehen wird) und die beiden sehenswerthen Bogenbrücken von 33 m beziehungsweise 56 m Spannweite, mittelst deren die Döblinger Hauptstrasse und die Heiligenstädterstrasse überschritten werden.

Jenseits der letzteren zieht sich die Linie entlang der Kaiser Franz Josefbahn in fortwährendem Gefälle gegen den Heiligenstädter Bahnhof, in welchen sie nach Uebersetzung des Doppelgleises der Linie Wien-Eger einmündet.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass vom Bahnhofe Heiligenstadt aus, und zwar durch einen am nordöstlichen Ende desselben abzweigenden, den Donaukanal mittelst einer neu erbauten Brücke übersetzenden Flügel eine Verbindung mit der Station Brigittenau der Donauuferbahn hergestellt wurde, welcher Streckentheil auch für den Personenverkehr zur Jubiläumsausstellung im Prater ausgenutzt werden wird.

Stationsanlagen und Hochbauten.

Als Stationen für den vollständigen Personen- und Güterdienst sind ausser den bereits erwähnten beiden Hauptbahnhöfen Hütteldorf und Heiligenstadt und dem Hauptzollamtsbahnhofe die auswärts der geschlossenen Häusergruppen gelegenen Stationen Gersthof, Hernals und Ottakring anzuführen, wogegen der Stationsplatz Michelbeuern vor allem der Aufnahme von Lebensmittelsendungen für die im dortigen Betriebsgebäude errichtete Markthalle, nicht aber für den Personendienst zu dienen hat. Alle übrigen Bahnstellen, für welche ein regelmässiges Anhalten der Züge in Aussicht genommen ist, sind Haltestellen mit der ausschliesslichen Bestimmung für die Zwecke des Personenverkehres.

Sowohl auf den Bahnhöfen als in den Haltestellen ist für jede Zugrichtung ein eigener Bahnsteig vorhanden. Heiligenstadt, welchen Bahnhof auch die Züge der Kaiser Franz Josefbahn durchfahren müssen, erhält fünf, Hütteldorf sechs und der Hauptzollamtsbahnhof drei Bahnsteige, welche in den beiden erstgenannten Bahnhöfen durch einen Bahnsteigtunnel, beim Hauptzollamte durch eine Brücke untereinander und mit dem Aufnahmegebäude verbunden sind.

Bezüglich der Anlage des Bahnhofes Heiligenstadt, woselbst aus betriebstechnischen Gründen die Gleise der Gürtellinie und Vorortelinie jenseits der Schienenstrassen der Franz-Josefbahn angeordnet werden mussten, sei noch hervorgehoben, dass, um Kreuzungen der ein- und ausfahrenden Züge im Bahnniveau vorzubeugen, beide Stadtbahnlinien mittelst Brücken über den Bahnkörper der Franz Josefbahn geleitet wurden.

Nicht unerhebliche Schwierigkeiten waren im Hochbau zu überwinden, da die aus dem eigenartigen Charakter der Stadtbahn erwachsenen Aufgaben nicht schablonenmässig zu lösen waren. Zum Theile aus lokalen und baulichen Gründen, zum Theile aber auch aus Rücksichten für die Bedürfnisse des Verkehres konnte keines der Gebäude einem anderen gleich gemacht werden, es war daher nöthig, für jedes einzelne Objekt einen eigenen Entwurf aufzustellen und besondere Pläne auszuarbeiten.

Der Hauptsache nach sind aber hinsichtlich der Haltestellen der Stadtbahn, je nachdem eine Untergrund- oder eine Hochbahnstrecke vorliegt, zwei Formen zu unterscheiden. In der ersteren erscheint der Raum über dem Bahneinschnitte als Vestibule ausgebildet, an welches stirnseitig die Personenkassen und zu beiden Seiten die Abgangsstiegen anschliessen. In der Verlängerung der Stiegen liegen die Bahnsteige, welche auf die Länge von etwa 70 m, d. i. die Länge eines normalen Wochentagzuges, überdacht sind, während 50 m unbedeckt bleiben.

Bei den Aufnahmegebäuden der Hochbahnhaltestellen wurden die nothwendigen Betriebsräume durch seitliche Anbauten an den Viadukt geschaffen. Die Mitte des ebenerdigen Geschosses nimmt ein sehr geräumiges, von beiden Strassenseiten zugängliches Vestibule ein, welches die Kassen sowie die Aufgänge zu den für jede Fahrtrichtung getrennt angeordneten Bahnsteig enthält und woran sich die für die Abwickelung des Personenverkehres erforderlichen Nebenräume anreihen.

Die neuen Aufnahmegebäude der beiden grossen Anschlussbahnhöfe Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt weisen in ihrer Mitte grosse, reich ausgestattete Vestibule auf, in denen die Stiegen zu den Personentunnels liegen; aus diesen letzteren führen doppelarmige Stiegen zu den einzelnen Inselbahnsteigen, welche in einer Länge von 120—180 m überdacht sind.

Die architektonische Ausgestaltung der Hochbauten anlangend, sei schliesslich bemerkt, dass für die quer über die Bahn gestellten Aufnahmegebäude der Untergrundstrecken eine leichtere Bauform in gefälligem, pavillonartigem Stile gewählt wurde, während die an Viadukte anschliessenden Aufnahmegebäude der Hochbahn mehr auf massige Wirkung berechnete Formen in einfacher aber solider Durchbildung erhielten.

Betriebsführung.

In Gemässheit der Konzessionsurkunde vom 18. Dezember 1892 fällt die gesammte Betriebsführung auf der Wiener Stadtbahn der Staatsbahnverwaltung zu, und wurde zwischen der letzteren und der Kommission für Verkehrsanlagen ein darauf bezügliches, alle Einzelheiten regelndes vorläufiges Uebereinkommen mit Wirksamkeit bis Ende 1901 abgeschlossen, demzufolge die Staatsbahndirektion Wien den Betrieb auf den zur Eröffnung gelangenden Theilstrecken der Stadtbahn übernehmen wird. Ueber die Grundlagen des Betriebsplanes wurden bereits in einer früheren Nummer Mittheilungen gemacht.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung der Station Szliács für den Gesammtverkehr. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Zólyom-Zólyom-Brezó gelegene Station Szliács, welche bisher in der Winterperiode jeden Jahres nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 15. Mai d. J. wieder für den Gesammtverkehr eröffnet worden und bleibt diese Station künftighin beständig — auch in der Winterperiode — für den Gesammtverkehr eingerichtet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. S. Der an der Bahnstrecke Güsten-Sangerhausen gelegene Haltepunkt Hergisdorf, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, wird am 1. Juni d. J. auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Linz-Salzburg gelegenen Station Hallwang-Elixhausen, welche bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet war, sind vom 23. Mai d. J. ab auf den Personen- und unbeschränkten Gepäckverkehr ausgedehnt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der „Reichs- u. preuss. Staatsanzeiger“ veröffentlicht das **Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes** und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Kleinbahnen, vom 20. Mai d. J.

— Eine einheitliche **Kennzeichnung der das Rangiren leitenden Bahnbediensteten** ist vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 16. d. Mts. angeordnet worden. Danach haben vom 1. Oktober d. J. ab sämmtliche Hilfsrangirmeister und Rangirarbeiter, denen die Befugniss zur selbständigen Leitung von Rangirbewegungen beigelegt ist, während der Zeit, in der sie diese Leitung ausüben, um den Rand ihrer Dienstmütze einen etwa 35 mm breiten Mützenstreifen aus zinnoberrothem Lackleder zu legen. Die Streifen müssen in der Mitte der Stirnseite mit einem möglichst leichten, etwa 25 mm grossen Messingbuchstaben R (Rangirer) versehen sein.

— Nach einer Mittheilung der „Kölnischen Ztg." besichtigte der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten bei seiner Anwesenheit in Essen am 23. d. Mts. die Umbauarbeiten des Hauptbahnhofes auf das eingehendste und hielt dann im Eisenbahndirektionsgebäude eine fünfstündige Berathung ab, in welcher wichtige Betriebs- und Bauangelegenheiten der westlichen Direktionsbezirke zur Erörterung gelangten. Es betheiligten sich hieran die Ministerialdirektoren Schröder und Kirchhoff, die vortragenden Räthe Koch und Schmidt vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Geheime Oberfinanzrath Lehmann als Vertreter der Finanzverwaltung, die Präsidenten und zahlreiche Mitglieder der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Köln und Essen. Aus der Verhandlung ging nicht nur die rege, durch genaueste Sach- und Ortskenntniss unterstützte Fürsorge hervor, welche der Minister der öffentlichen Arbeiten den schwierigen Eisenbahnverhältnissen der rheinisch-westfälischen Industriebezirke entgegenbringt; die Erörterungen zeitigten auch — unter dem dankenswerthen Entgegenkommen des Vertreters der Finanzverwaltung — wichtige Entschliessungen des Eisenbahnministers in bezug auf die **bauliche Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes in den westlichen Bezirken**. Nach ihrer Vollendung werden diese Anlagen wesentlich dazu beitragen, den Betrieb auf den stark belasteten Linien namentlich des Ruhrbezirks günstig zu beeinflussen und sie zur anstandslosen Bewältigung des rasch anwachsenden Verkehrs zu befähigen.

— Die Einnahmen der **preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft** betragen im Monat April, dem ersten des neuen Etatsjahres, 96 505 000 ℳ oder 6 725 000 ℳ mehr als im Vorjahre. Aus dem Personenverkehr ergab sich bei 28 154 000 ℳ Einnahme ein Plus von 1 912 000 ℳ, der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 62 301 000 ℳ mit einem Plus von 4 413 000 ℳ und aus sonstigen Quellen flossen Einnahmen in Höhe von 6 050 000 Mark, d. i. mehr 400 000 ℳ gegenüber dem Vorjahre.

— Die Gültigkeitsdauer des vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gewährten **Ausnahmetarifs für Eis** in Wagenladungen ist bis zum 31. Oktober d. J. verlängert worden.

— Gelegentlich der Verhandlungen am 21. d. Mts. in der bayerischen Abgeordnetenkammer über die **bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen** entspann sich eine interessante Debatte dadurch, dass ein Abgeordneter der sozialdemokratischen Partei aus der Pfalz sich unter anderem dahin äusserte, dass man die Verwaltung, und zwar auch in dortigen liberalen Kreisen, als rücksichtslos kapitalistisch bezeichne und daher sowohl mit derselben überhaupt als auch mit deren Eisenbahnpolitik unzufrieden sei, indem er besonders hervorhob, dass neben schlechten Avancementsverhältnissen eine erhebliche Ueberlastung des Personals bestehe, dass ferner die Einführung von Sonntagsfahrkarten als eine ganz unzulängliche Maassregel und auch der Ausbau des pfälzischen Eisenbahnnetzes als ein ungenügender bezeichnet werden müsse. Dem gegenüber entgegnete der Ressortminister Freiherr von Crailsheim in längerer Auseinandersetzung, dass die bayerische Staatsregierung bedacht gewesen sei, das pfälzische Eisenbahnnetz in der gleichen Weise auszubauen wie das rechtsrheinische. Im weiteren Verfolge der erhobenen Bemängelungen erklärte der Minister ferner, dass er selbst prinzipiell kein Freund der Sonntagsfahrkarten sei, da nach seiner Ansicht bei dem bestehenden, ohnedies sehr mannigfaltigen und komplizirten Personentarifsystem es viel eher angezeigt erscheine, eine Vereinfachung herbeizuführen, anstatt noch ein weiteres Glied demselben anzufügen und dass andererseits der Sonntagsverkehr bereits solche Ausdehnung angenommen habe, dass im Interesse der Eisenbahnverwaltungen von einer künstlichen Steigerung desselben Abstand genommen werden sollte. Der als Regierungskommissar anwesende Direktor der pfälzischen Eisenbahnen, Geheimrath von Lavale, zählte sodann die vielen Erleichterungen sowie Gehalts- und bezw. Lohnaufbesserungen auf, die im pfälzischen Bahnbereich im Laufe der Jahre zu Gunsten des angestellten Personals sowohl als auch der Arbeiter geschaffen worden sind und trat schliesslich den weiteren Ausführungen des gedachten Abgeordneten mit dem Bemerken entgegen, dass derselbe keinerlei Beweise dafür habe erbringen können, dass die Verwaltung der pfälzischen Bahnen diese lediglich zu Gunsten der Aktionäre ausbeute und die Bevölkerung hinsichtlich der Tarifsätze, der beschränkteren Fahrgelegenheiten usw. nicht in dem gleichen Maasse behandelt werde, wie es seitens der Verwaltungen im rechtsrheinischen Bayern und den übrigen angrenzenden deutschen Staaten geschehe.

— Da die bisher bestandenen drei Centralwerkstätten der **bayerischen Staatsbahnverwaltung** in München, Nürnberg und Regensburg, trotz öfterer Vergrösserungen derselben, zur Instandhaltung des gesammten Fahrmaterials längst nicht mehr ausreichten, wurde vor etwa vier Jahren mit dem Bau einer neuen, grösstentheils für das nordöstliche Bayern bestimmten, vierten **Centralwerkstätte in Weiden** begonnen. Dieselbe wurde nach den neuesten Erfahrungen in zweckentsprechendster Weise hergestellt und steht seit kurzer Zeit in vollem Betriebe; berechnet vorerst für 600 Arbeiter, wovon z. Zt. bereits gegen 400 eingestellt sind, ist dieselbe zudem für späteren Bedarf leicht erweiterungsfähig angelegt. Dieselbe besteht aus zwei grossen Montirungshallen mit Oberlichtern, einer zweistöckigen Dreherei, einem grossen Kesselhaus mit Maschinenraum für die elektrische Beleuchtung sowohl der Centralwerkstätte selbst als auch des ganzen Bahnhofes Weiden, einer grossen Schmiede, einem zweistöckigen Verwaltungsgebäude, in welchem ausser den Büreaus auch noch die Magazinräume untergebracht sind und einem grossen Wohngebäude für die Beamten, nebst 14 Arbeiterwohnhäusern, die in nächster Nähe der Centralwerkstätte erbaut sind und je acht Wohnungen mit Gärtchen enthalten, da in der Stadt Weiden selbst nur wenig Gelegenheit zur Unterbringung von Arbeitern besteht. Sämmtliche Büreau- und Werkstätteräume haben Dampfheizung und sind elektrisch beleuchtet; die Werkstättengebäude sind im Sockel in Bruchsteinmauerwerk und daran anschliessendem Ziegelrohbau ausgeführt und mit Falzziegeln gedeckt, während die Bedachung der Montirungshallen aus Rippenblech hergestellt ist. Die Fussböden der Schmiedewerkstätte bestehen aus Lehmboden, jene der Montirungshallen und Maschinengebäude aus Beton, während zu jenen der Büreau- und Magazinräume Papyrolith in Anwendung gebracht worden ist.

— Mit dem Bau der sog. **aerostatischen Bahn auf den Hochstaufen bei Reichenhall** soll nach der „W. Z." schon demnächst begonnen werden. Die Erfinder Volderauer und Brackebusch haben die Konzession erhalten, nachdem sie vor längerer Zeit in Salzburg mit einem Miniaturapparate eine Probefahrt abgehalten hatten. Wie schon in Nr. 36 S. 561 d. Ztg. gemeldet, besteht die Bahn aus einem Fesselballon, der sich in einer fest verankerten doppelten Schiene bewegt. Bei der Bergfahrt bildet der Ballon den Betriebsmotor, bei der Thalfahrt, die durch Beschwerung mit einem Wasserbehälter bewirkt wird, dient er als Bremse. Auf dem Ballon hängt eine kranzförmige Gondel, durch deren grosse Oeffnung in der Mitte ein starkes Seil hindurchgeht, das mit der Laufvorrichtung verbunden ist, welche die Schiene zangenförmig umfasst. Laufvorrichtung und Wasserbehälter wiegen zusammen 300 kg. Der Gewichtsunterschied, der sich durch Ein- und Aussteigen von Personen ergibt, wird durch besondere Gewichte ausgeglichen, so dass man stets mit gleichem Gewichte fährt. Der Ballon soll einen Durchmesser von 20 m und eine Auftriebskraft von 4 800 kg erhalten. Ballon, Gondel, Netze und Seile wiegen 2 100 kg, für Passagiere und Lenker sind 1 500 kg veranschlagt, so dass 1 200 kg für den Auf- und Uebertrieb verbleiben. Bei starkem Winde, durch welchen eine grosse Spannung zwischen dem Ballon und der Laufvorrichtung entsteht, wird das Wasser aus dem Behälter ausgelassen, um den Widerstand zu vermindern. Bei Sturm ist der Betrieb einzustellen.

— Die württembergische Kammer der Standesherren hat das **Gesetz über die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau** und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in dem Rechnungsjahr 1898/99 — siehe Nr. 38 S. 592 d. Ztg. — angenommen. Aus der Debatte ist zu erwähnen die Bemerkung des Präsidenten des Staatsministeriums Dr. Freiherrn v. Mittnacht, dass die Staatsregierung bei Nebenbahnen überall, wo sie die Vortheile der Schmalspuranlage nicht für entschieden überwiegend erachte, stets die Normalspuranlage vorschlagen werde, dass sie anderenfalls aber nicht darauf verzichten könne, weitere Vorschläge schmalspuriger Nebeneisenbahnen zu machen.

— In sämmtlichen **Schnellzügen der württembergischen Staatsbahnen**, mit Ausnahme der Orientexpresszüge, werden Wagen nicht nur I. und II. sondern auch **Wagen III. Klasse** geführt; nach dem Sommerfahrplan dieser Bahnen laufen auf 13 Strecken in den Zügen für den Personenverkehr nur Wagen II. und III. Klasse. Die Personenzüge der Güterbahn Untertürkheim-Kornwestheim führen nur Wagen III. Klasse.

— In dem kürzlich erschienenen Bericht des ersten Ausschusses der hessischen zweiten Kammer über die Vorlage, betreffend die Regelung der Staatsbeamtengehälter, wird festgestellt, dass die hessische Regierung jetzt der Ansicht ist, „dass durch den Uebergang des im Grossherzogthum gelegenen Bahnnetzes der **hessischen Ludwigsbahngesellschaft** in das Eigenthum des Staates und durch die Vereinigung des hessischen und des preussischen Eisenbahnbesitzes zu einer Betriebs- und Interessengemeinschaft dem hessischen Staate, trotz der voraussichtlich eintretenden Schwankungen in den Erträgnissen, eine sichere finanzielle Grundlage geboten sei."

— In der am 20. und 21. d. Mts. im Reichsversicherungsamt zu Berlin abgehaltenen Konferenz von Vertretern der Landesversicherungsämter und Invaliditäts-**Altersversicherungsanstalten** wurde u. a. eine **Ermässigung der Kosten der Eisenbahnfahrt** für Versicherte, welche von einer Versicherungsanstalt in Heilbehandlung genommen worden sind, allseitig für wünschenswerth und im Hinblick auf den gemeinnützigen Zweck des Heilverfahrens für gerechtfertigt erachtet.

— Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Aachen-Mastrichter Eisenbahn** wird auf den 29. Juni einberufen; auf der Tagesordnung stehen die gewöhnlichen Berathungsgegenstände, ferner ein Antrag, betreffend Aenderung des Artikels 7 des Statuts in Gemässheit der beschlossenen Kapitalherabsetzung und unter eventueller Schaffung von Genussscheinen an Stelle der zur Rückzahlung kommenden Aktien; dann die Wahl einer Kommission zur Vorbereitung der erforderlichen Statutenänderungen, bezw. eines neuen Statutenentwurfs; endlich der Antrag eines Aktionärs auf Bewilligung eines Fonds zu Remunerationen infolge der Verstaatlichung der Bahn.

— Auf dem gelegentlich der 34. **Wanderversammlung bayerischer Landwirthe** am 21. d. Mts. stattgefundenen Begrüssungsfest hielt der durch sein Interesse für die Landwirthschaft bekannte Prinz Ludwig von Bayern in Erwiderung auf eine Ansprache des Freiherrn von Cetto eine längere Rede, in welcher er insbesondere der Annahme entgegentrat, dass die Landwirthschaft durch den Verkehr gesunken und die Lage des Landwirths dadurch eine schlimmere geworden sei. „Es ist bekannt" — sagte der Prinz — „welche fortwährenden Verbesserungen der Staatsstrassen die Leute verlangen, wie fast jedes Dorf Anschluss an eine Eisenbahn zu erreichen erstrebt. Sie wissen, was erst jüngst im Landtage für Strassenbauten genehmigt worden ist. Durch Erschwerung des Verkehrs wird der Landwirthschaft nicht genützt, sondern nur durch Erleichterung." Dass diese Worte viel Wahres enthalten, ist zweifellos; trotzdem glauben wir nicht, dass es gelingen wird, die deutsche Landwirthschaft von dem mitunter etwas einseitigen Standpunkte, den sie gegenüber Verkehrsfragen einnimmt, abzubringen. Mancher Landwirth wird nach wie vor geneigt sein, nur diejenige Eisenbahn als volkswirthschaftlich berechtigt zu betrachten, die von seinem Gut nach der nächsten grossen Konsumtionsstelle führt.

— In der diesjährigen Hauptversammlung des **Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern** zu Schweinfurt sprach Generaldirektor Kannengiesser-Mülheim a. d. Ruhr über Ruhrkohlen und Brikettfabrikation in Bezug auf Verwerthung in Süddeutschland besonders im Hinblick auf das Main- und Main-Donaukanalprojekt und stellte in Aussicht, dass die weitere Kanalisirung des Mains der bayerischen Industrie den unmittelbaren Verkehr mit Rheinland-Westfalen und somit den unmittelbaren Bezug der Ruhrkohle zu Wasser bei ganz wesentlicher Frachtverbilligung bringen würde. Ausserdem berichtete Grosshändler Bing-Nürnberg über die Bedeutung des genannten Kanalprojekts für den Petroleumverkehr. Deutschland würde sich von dem amerikanischen Petroleum unabhängiger machen und der Frage des Petroleumbezuges von Baku aus unter Berücksichtigung der Kanalprojekte näher treten können. Bisher hätten vielfach die hohen Frachtkosten von dem Bezuge kaukasischen Petroleums abgeschreckt, doch sei anzunehmen, dass mit der fortschreitenden Verbesserung der Verhältnisse auf der Donau auch die Bezugskosten billiger werden würden. Nach der Angabe des Vortragenden soll schon heute russisches Petroleum billiger nach Bayern zu schaffen sein, als amerikanisches Erzeugniss.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Oberbaurath Heyl, Mitglied der preussisch-hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, ist gestorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Zurückstellung von Eisenbahnbauten in Oesterreich.** In einem längeren Aufsatze wird in der „Salzburger Ztg." ausgeführt, dass infolge der durch den nationalen Hader hervorgerufenen Lahmlegung der Legislative bisher die Bewilligung des Staatsvoranschlages und des Investitionspräliminares für das laufende Jahr seitens der Reichsvertretung nicht erlangt werden konnte und die Regierung daher, wollte sie nicht die ihr durch die Verfassung gezogenen Grenzen überschreiten, auch nicht mit der Begebung der Investitionsrente vorgehen konnte. Es fehlt hierdurch auch die durch die Begebung des Investitionsanlehens zu beschaffende Deckung von etwa 24 700 000 fl. Die Regierung sah sich unter diesen Umständen genöthigt, eine Reihe von im Budget für 1898 beabsichtigten Staatsausgaben vorläufig zurückzustellen. Vom Standpunkte der wirthschaftlichen Interessen und gewisser dringender lokaler Bedürfnisse in vielen Theilen des Reiches ist diese Nothwendigkeit sehr zu bedauern. Es liess sich nicht umgehen, dass unter anderem der Etat des Eisenbahnministeriums (und zwar hauptsächlich die Titel: Staatseisenbahnbau und Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen) in relativ erheblich stärkerem Maasse zur Hereinbringung der benöthigten Abstriche herangezogen wurde. So wurden folgende Rückstellungen vorgenommen: Staatseisenbahnbau: Linz-Urfahr 608 000 fl., Lemberg-Sambor 1 040 000 fl., Gravosa-Bocche di Cattaro 300 000 fl., Przeworsk-Rozwadow 1 860 000 fl., Chodorow-Podwisokie-Stryj-Chodorow 1 880 000 fl., Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen: Bau von Lokalbahnen 1 652 000 fl., Bau von Administrationsgebäuden in Innsbruck und Villach 296 000 fl., Herstellung zweiter Gleise Tulln-Absdorf 222 300 fl., Salzburg-Reichsgrenze 50 400 fl., grössere Erweiterungen von Stationen und dazu gehörigen Anlagen: Erweiterungen hervorragender Bedeutung 200 000 fl., Erweiterungsbauten aus Anlass des Anschlusses von Lokalbahnen 350 000 fl, Wohngebäude für Beamte und Diener 500 000 fl, Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen 3 407 300 fl., Erweiterung und Herstellung von Industriegleisen sowie für verschiedene unvorhergesehene Auslagen 100 000 fl.

— Der **Staatseisenbahnrath** wurde für den 10. Juni einberufen. Auf der Tagesordnung stehen unter anderen Anträge, betreffend Ausbau der Eisenbahn Wien-Aspang nach Hartberg; ferner betreffend Erstellung einer direkten Schnellzugsverbindung zwischen Schlesien, Galizien und Mähren einerseits und Böhmen andererseits über Olmütz, dann betreffend Anwendung des Staatsbahnbarêmes für die in Stationen der Linie Tarvis-Pontafel zur Auf- oder Abgabe gelangenden Güter sowie betreffend die fakultative Einführung von Güterrückmeldungskarten bei den österreichischen Staatsbahnen.

— **Die Mehltarife.** Das Eisenbahnministerium hat, wie aus Reichenberg gemeldet wird, die von der dortigen Handelskammer vor kurzem überreichte Eingabe, in welcher um Aufhebung der seit 1. Januar eingetretenen Erschwernisse hinsichtlich der Beisetzung der Vermahlungsklausel eingeschritten wurde, dahin erledigt, dass für die Staatsbahnen die Frist für die Abgabe der Getreidesendungen von drei auf sechs Monate, für die Beisetzung der Vermahlungsklausel und Vidirung derselben von einem auf drei Tage verlängert wird. Die Privatbahnen wurden seitens des Ministeriums eingeladen, diese Aenderung ebenfalls anzunehmen.

— Die Verhandlungen, betreffend die Konzessionsertheilung für die galizische Lokalbahn **von Jaworzno nach Pila** sollen, wie das „Fremdenblatt" mittheilt, in den nächsten Tagen ihrem Abschlusse entgegengeführt werden. Es handelt sich um die Verbindung der ausgedehnten Doms'schen Kohlengruben in Jaworzno mit der bereits konzessionirten und im Bau begriffenen Landesbahn Trzebinia-Skawze. Die Sicherstellung dieser als letzte der galizischen Landesbahnen auszubauenden Lokalbahn hat sich verzögert, weil andere Angebote vorgelegen hatten, welche die bezeichnete Lokalbahn unter Umgangnahme der Landesgarantie und Staatssubvention ausführen wollten. Da es aber die Betheiligten vorzogen, auf Basis der gesetzlichen Begünstigungen die Bahn zu erbauen, so wird schon demnächst die endgültige Ertheilung der Konzession für die Lokalbahn Jaworzno-Pila erfolgen.

— Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1897 machte sich gleichwie bei den meisten anderen Verkehrsinstituten die Ungunst der Verhältnisse auch bei der **österreichischen Nordwestbahn** im abgelaufenen Betriebsjahre geltend. Insbesondere hat das garantirte Netz eine stärkere Einbusse erlitten. Die Betriebseinnahmen sanken um 3,97 %. Bei dem Ergänzungsnetze gelangt die allgemeine Depression weniger scharf zum Ausdruck, indem hier sogar eine Zunahme der Betriebseinnahmen, wenngleich nur um 18 826 fl. 48 kr. = 0,26 % sich ergibt. Auf beiden Netzen erfuhren jedoch die Ausgaben wesentliche Zunahmen, und zwar auf dem garantirten Netze um 4,63 %, auf dem Ergänzungsnetze um 5,88 %. Naturgemäss musste daher auf dem garantirten Netze durch die gleichzeitige Verminderung der Einnahmen eine ganz wesentliche Beeinträchtigung des Betriebsreinertrages eintreten, welches Minus 730 833 fl. 50 kr. = 15,24 % erreichte, während sich bei dem Ergänzungsnetze nur ein Minderertrag von 172 999 fl. 64 kr. = 4,58 % ergab. Der Personenverkehr hat im Jahre 1897 eine Steigerung erfahren; der Güterverkehr, wenngleich durch die Missernte in Ungarn und die Hochwasserschäden im Sommer erheblich beeinträchtigt, erfuhr ebenfalls eine Erhöhung, vornehmlich infolge der bedeutend erhöhten Bauthätigkeit. Allerdings betraf die Steigerung nur minder tarifirende Artikel, wie Steine, Ziegel,

Bauholz usw. Die gesammte Verfrachtung von Gütern auf dem garantirten Netze ergab ein Mehr von 33 704 t = 1,01 %, bei einer Mindereinnahme von 454 038 fl. = 5,57 %. Auf dem Ergänzungsnetze hat die beförderte Menge um 74 213 t zugenommen; die Einnahmen dagegen erlitten einen Ausfall von 13 296 fl. = 0,23 %. Das Mehr der verfrachteten Güter wurde in hervorragender Weise durch die Einfuhr von Getreide aus Amerika, Russland und Deutschland, sowie durch die Einfuhr grösserer Mengen Roheisen über Laube herbeigeführt. Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes haben im Jahre 1897 10 037 078 (— 439 748) fl. betragen, während die Gesammtausgaben nach Abzug der Zinsen des Materialvorrathskontos im Jahre 1897 6 540 794 fl. betragen, somit um 291 084 fl. stiegen. Der Reinertrag des Jahres 1897 stellt sich ohne Berücksichtigung der vorgenannten Zinsen auf 4 096 283 fl. und ist daher im Vergleiche zu jenem des Vorjahres mit 4 827 117 fl. gefallen um 730 833 fl. Wird dem um die Zinsen des Materialvorrathskontos gekürzten Betriebsreinertrage für 1897, also dem Betrage von 4 066 283 fl. die provisorisch ermittelte Summe des garantirten Reinerträgnisses in Silber von 4 541 920 fl. entgegengehalten, so ergibt sich für das Jahr 1897 ein Abgang von 475 637 fl., welcher von der Staatsverwaltung zu decken ist. Die Betriebskosten betragen 1897 5 357 125 fl. Gegenüber den eigentlichen Betriebskosten des Jahres 1896 mit 5 094 693 fl. ergibt sich ein Mehraufwand von 262 432 fl. Die Gesammteinnahmen des Ergänzungsnetzes haben im Jahre 1897 7 059 552 (+ 18 826) fl. betragen. Die Gesammtausgaben bezifferten sich mit 3 454 402 (+ 191 826) fl. Der Reinertrag ergibt sonach im Jahre 1897 3 605 150 (— 172 999) fl. Die Betriebskosten stellten sich im Jahre 1897 auf 3 174 877 (+ 194 699) fl. — Das Gewinn- und Verlustkonto des garantirten Netzes schliesst mit einem Abgange von 255 463 fl., welchem ausser dem Gewinnvortrage aus dem Vorjahre von 281 305 fl. noch der den Stammaktien statutenmässig gebührende Antheil an dem Ueberschusse des Ergänzungsnetzes mit 187 516 fl., zusammen daher ein Betrag von 468 821 fl. gegenübersteht, sodass ein Saldovortrag von 213 358 fl. auf neue Rechnung verbleibt. — Das Gewinn- und Verlustkonto des Ergänzungsnetzes weist folgendes auf: Nach demselben erübrigt nach Abzug der zur planmässigen Tilgung und zur Leistung einer 5 % Dividende der Aktien lit. B entfallenden Quote, ferner nach Dotirung des Reservefonds, endlich nach Abzug der Tantième des Verwaltungsrathes ein Betrag von 333 362 fl., wovon 187 516 fl. auf die Stammaktien entfallen und der Rest von 145 846 fl. für die Aktien lit. B verbleibt. Zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre im Betrage von 40 330 fl. stehen für die letztgenannten Aktien somit 186 176 fl. zur Disposition. Hiervon sollen zur Vertheilung einer Superdividende von 1 fl. für die Aktien lit. B = 137 758 fl. und für die Genussscheine 2 242 fl., zusammen 140 000 fl. verwendet und der Restbetrag von 46 176 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Zustellung der Expressgüter auf den österreichischen Staatsbahnen.** Die Staatsbahndirektion Wien hat die Einrichtung getroffen, dass ab 1. Juni d. J. in 75 Stationen und Haltestellen ihres Bezirks Expressgüter, welchen die Gepäckscheine seitens der Aufgabestationen beigegeben werden und welche nach solchen Abgabeorten bestimmt sind, deren Entfernung von der Abgabestation höchstens 2 km beträgt, den Empfängern ohne vorherige Avisirung zugestellt werden. Die Zustellung soll thunlichst sofort nach dem Anlangen, spätestens jedoch innerhalb sechs Tagesstunden, vom Zeitpunkte der Ankunft an gerechnet, erfolgen. Von dieser Einführung, welche die Bequemlichkeit des Publikums wesentlich zu fördern geeignet ist, wird eine lebhaftere Inanspruchnahme des bisher vom Publikum nicht beachteten Expressgutverkehres erwartet. Die Zustellgebühren sind ausserordentlich niedrig gestellt und betragen auf eine Entfernung von 1 km für eine Sendung von 10 bezw. 25 und 50 kg 20 bezw. 30 und 40 Heller, auf eine Entfernung von 2 km für 10 kg 30, für 25 kg 40, für 50 kg 50 Heller. Die Staatsbahndirektion Wien gedenkt, im Laufe der Zeit den Zustelldienst für Expressgüter auch auf jene Stationen und Haltestellen, in welchen er gegenwärtig mit Rücksicht auf die entgegenstehenden Hindernisse nicht eingeführt werden konnte, auszudehnen, sofern das Publikum diese Einführung rege in Anspruch nehmen wird.

— Auf Anregung des Staatsbahndirektors, Hofraths von Wierzbicki, wurde von den Bediensteten der Staatsbahndirektion in Lemberg im vorigen Jahre eine „**Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung für Ferienkolonien**“ geschaffen. Alle Bediensteten, die Arbeiter nicht ausgenommen, betheiligten sich an der Sammlung; dieselbe ergab einen Betrag von mehr als 16 000 fl., welcher in den Jahren 1897 bis 1899 zur Einzahlung gelangt. Förderer, welche ausserhalb des Verbandes der Staatsbahnverwaltung stehen, widmeten dem gleichen Zwecke 5 672 fl. Besondere Veranstaltungen ergaben ein Ergebniss von nahe an 1 000 fl. Da auf solche Weise genügende Geldmittel sichergestellt waren, schritt man zur Ausführung des patriotischen Unternehmens. Es wurde im Ort Tuchla, einem malerisch gelegenen Punkte an der Bahnstrecke Stryj - Lawoczne ein Gebäude aufgeführt, welches noch in diesem Sommer seiner Bestimmung übergeben werden soll. Der Stiftungsbau, in welchem 80 Kinder Aufnahme finden können, besteht aus zwei Wohngebäuden, getrennt für Knaben und Mädchen der Kolonie, mit einer zwischen beiden liegenden Turnhalle. Ausserdem sind alle erforderlichen Nebenräumlichkeiten sowie ein gesondertes Wirthschaftsgebäude vorhanden. Zum Gebäude gehört ein bedeutender zum Theil Waldungen umfassender Grundkomplex.

— Wie bereits mitgetheilt wurde, sind mit 1. d. Mts. neue Frachtbriefformulare für den inneren österreichisch-ungarischen Verkehr zur Einführung gelangt. Das „Reichsgesetzblatt“ veröffentlicht nunmehr die **Preise für gestempelte neue Frachtbriefe**. Dieselben sind mit Rücksicht auf die grösseren Papier- und Druckkosten um je 50 kr. für 1 000 Stück erhöht. Bei Abnahme von 20 000 Stück wird jedoch ein Nachlass von 40 kr. für je 1 000 Stück gewährt. Für die alten Formulare, welche bis Ende April 1899 aufgebraucht werden können, sowie für die internationalen Frachtbriefe bleibt der bisherige Preistarif aufrecht.

— Der **Verband österreichischer Spediteure** berieth in der letzten Ausschusssitzung über die Stellungnahme des Verbandes zu den **amtlichen Rollfuhrunternehmungen der Eisenbahnen**. Es wurde der Beschluss gefasst, nach dem Beispiele der Wiener Genossenschaft der Spediteure in einer Eingabe an das Eisenbahn- und Handelsministerium gegen die Errichtung bahnamtlicher Rollfuhrunternehmungen Stellung zu nehmen. In der Debatte wurde betont, dass die Einrichtung bahnamtlicher Rollfuhrdienste dort nicht gutgeheissen werden könne, wo durch Privatunternehmer ohnehin den Bedürfnissen vollauf entsprochen werde. Gegenüber der Behauptung, dass die Einrichtung solcher Rollfuhren zur rascheren Entleerung der Güterböden nöthig sei, wurde die Behauptung aufgestellt, dass die Ursache der Ueberfüllung nicht in der säumigen Abfuhr der Güter, sondern in den angeblich mangelhaften Zuständen der Güterbahnhöfe zu suchen sei.

— Der österreichische Verwaltungsgerichtshof hat am 10. Februar d. J. in einer Zufahrtstrassenangelegenheit folgende Entscheidung gefällt: **Eisenbahnzufahrtsstrassen gehören**, da dieselben weder ein Zugehör der Eisenbahnen bilden, noch durch eine besondere Bestimmung dem Wirkungskreise des das Eisenbahnwesen verwaltenden Ministeriums zugewiesen sind, wie das Strassenwesen überhaupt, **zu dem Geschäftskreise des Ministeriums des Innern**. In Angelegenheiten der Eisenbahnzufahrtsstrassen ist daher nicht das Eisenbahnministerium, sondern das Ministerium des Innern Berufungsinstanz gegen Entscheidungen der Landesbehörden. Rekurse gegen derlei Entscheidungen der politischen Landesbehörden, welche von der Eisenbahnverwaltung beim Eisenbahnministerium eingebracht werden, stellen sich daher lediglich als ein Ansuchen an die vorgesetzte Dienstbehörde dar, dessen Erledigung der Kognition des Verwaltungsgerichtshofes nicht unterliegt. Auf eine ausserhalb des instanzenmässigen Entscheidungs- und Verfügungsrechtes der Behörde gelegene Einflussnahme derselben zur Erzielung eines gewissen Erfolges in einer Parteistreitsache steht keiner der Parteien ein Rechtsanspruch zu, und ist es in das ausschliessliche Ermessen der Behörde gelegt, eine solche Einflussnahme zu gewähren oder nicht.

— **Maassnahmen zur Bewältigung der zu erwartenden Getreideausfuhr aus Ungarn**. Die ungarischen Staatsbahnen haben an alle grösseren Holz-, Kohlen- usw. Transportfirmen das dringende Ersuchen gerichtet, mit Rücksicht darauf, dass wichtige nationalökonomische und Landesinteressen die ungehinderte und möglichst rasche Abwickelung der mit Eintritt der neuen Kampagne zu erwartenden grossen Getreidetransporte erheischen, auch ihrerseits zur Sicherung der ordnungsmässigen Abwickelung dieser voraussichtlich grossentheils nach dem Auslande bestimmten Transporte in der Weise beizutragen, dass die betreffenden Firmen ihre Massentransporte im eigenen Interesse möglichst ausserhalb der voraussichtlichen Zeitdauer der dringenden Getreidetransporte, d. i. vor dem 15. Juli und nach Ende Oktober d. J. ausführen mögen, weil sonst die Eisenbahnen nicht imstande sein könnten, den an sie in dieser Zeit von allen Seiten herantretenden gesteigerten Anforderungen zu entsprechen.

— **Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen und die Diósgyörer Eisen- und Stahlwerke** gehen nunmehr in die Verwaltung des Finanzministeriums über, nachdem dieselben seit dem Jahre 1870 bezw. seit dem Jahre 1880, dem Ressort des Handelsministeriums unterstanden haben. Die Maschinenfabrik sowie die Diósgyörer Werke gehören zu den grossartigsten Industrieanlagen Ungarns. Die Maschinenfabrik verwendete in

den ersten Jahren ihres Bestandes 300 Arbeiter, während im vorigen Jahre 2 824 Arbeiter beschäftigt waren. Diósgyör begann 1881 mit 991 Arbeitern, zu Beginn des vorigen Jahres fanden in den Werken 5 000 Arbeiter Beschäftigung. Die Erzeugung betrug in Diósgyör im Jahre 1881 1 146 t Stahlwaaren und 4 036 t Eisenwaaren, im Jahre 1896 dagegen 65 082 t Stahlwaaren und 17 614 t Eisenwaaren. Die Produktion hat sich demnach sechzehnfach gesteigert. Die Maschinenfabrik hat seit dem Jahre 1874 1 036 Lokomotiven, darunter 175 Eilzugmaschinen, 657 211 dz Brückenkonstruktionen und 1 963 Lokomobilen erzeugt.

Vereins-Ausland.

— Nach Mittheilung schweizer Blätter sollen vom 1. Juni d. J. ab von den **schweizerischen Hauptbahnen** bedeutsame **Neuerungen im Tarifwesen** durchgeführt werden. Zunächst wird die Gültigkeit der Rückfahrkarten für den Verkehr auf Entfernungen von über 10 km allgemein auf 10 Tage verlängert, und zwar auch im Verkehr mit dem Auslande, soweit die ausländischen Verwaltungen zustimmen. Wichtiger noch ist die Einführung allgemeiner Dauerkarten für beliebige Fahrten auf den wichtigsten schweizerischen Bahn- und Dampfbootstrecken mit Ausschluss der Bergbahnen. Karten für 15 Tage werden in I., II. und III. Klasse 60, 42, 30 Frcs. kosten; für 30 Tage 100, 70, 50 Frcs.; für 3 Monate 240, 170, 120 Frcs.; für 6 Monate 380, 270, 190 Frcs.; für 12 Monate 600, 420, 300 Frcs. Ferner werden für zwei Personen derselben Geschäftsfirma 12 monatige Karten zu 800, 560, 400 Frcs. ausgegeben.

— Schon unterm 21. d. Mts. wurde in **Italien** die Ministerialverordnung, welche die Eisenbahnverwaltungen anwies, **Getreide mit 50 % Ermässigung zu befördern**, wieder ausser Kraft gesetzt, weil sich, wie offiziös gemeldet wird, ergab, dass daraus lediglich die Spekulanten Nutzen zogen. Anscheinend ist aber auch der Widerstand nicht ganz erfolglos gewesen, den, wie bereits kurz gemeldet, die Eisenbahnverwaltungen dieser Verordnung entgegensetzten.

— Angenehme Erfahrungen scheint der Reiseschriftsteller Theodor Wolff im **spanischen Eisenbahnwesen** gemacht zu haben. Er schreibt darüber im „B. T.“:

„Wer von Granada nach Sevilla fahren will, braucht Geduld und Zeit. Grundgütiger Himmel, welch ein Zug! Das Stückchen Andalusien, über das ein anständiger Schnellzug in vier Stunden hinweghopsen würde, durchschleift er in zwölf. Ueberall, wo drei elende weisse Lehmbuden ein Dorf bilden, wird angehalten und ausgestiegen. Der Schaffner löscht seinen Durst. Die beiden flintenbewaffneten Gendarmen, die in jedem Zuge mitfahren und von den Reisenden aus den mitgenommenen Ess- und Trinkvorräthen bewirthet werden, benützen die Gelegenheit, um das Kupee zu wechseln. Sie trinken sich allmählich durch den ganzen Zug durch, und wenn sie bei der Abfahrt in den hintersten Wagen nüchtern eingestiegen sind, so steigen sie bei der Ankunft aus dem vordersten Wagen angesäuselt heraus. Keinem dieser Edlen fällt es ein, die frechen schmierigen Betteljungen fortzutreiben, die an jeder Station den Zug überfallen, die Trittbretter ersteigen, die Fenster von aussen herunterlassen und ihr „Senorito, Senorito“ plärren. Und man sitzt da, zwischen Betteljungen und Fliegen, in dem mit Eierschalen, Brotkrusten, Cigarettenstummeln appetitlich garnirten Kupee und flucht unwillkürlich so laut, dass der mitreisende Spanier erschrocken den Zahnstocher, den er als Reiseunterhaltung von der Frühstückstafel mitgeführt hat, aus dem Munde nimmt. Aber auch diese Freude ist nur kurz, und der Zahnstocher kehrt bald an seinen natürlichen Bestimmungsort zurück.“

Uns erscheint die Schilderung beinahe etwas zu „spanisch“.

— Die Frage des Weiterbaues der **anatolischen Eisenbahnen** nähert sich ihrer Entscheidung und es dürfte, wie das „Konst. Handelsbl.“ schreibt, wohl heute keinem Zweifel mehr unterliegen, dass dieselbe in positivem Sinne gelöst wird. Allem Anscheine nach handelt es sich zunächst um einen Ausbau des bestehenden Netzes über Angora nach Kaisarie. Die Konzession für den Bau und Betrieb einer Bahn von Angora nach Kaisarie, etwa 230 km, wurde dem Direktor der württembergischen Vereinsbank, von Kaulla, welcher für die Gruppe der deutschen Bank thätig war, bereits durch Firman vom 1./13. Februar 1893, zugleich mit der Konzession für Eskischehir-Konia, ertheilt; der Linie ist seitens der türkischen Regierung eine Roheinnahme von 775 türkischen Pfund garantirt.

— Noch hat das Berner Schiedsgericht in dem Besitzstreit zwischen England und Portugal über die **Delagoabai-Eisenbahn** seinen Spruch nicht gefällt. Die Behauptung englischer Blätter, wonach der Spruch bereits ergangen und zu Ungunsten der portugiesischen Regierung ausgefallen sei, war unrichtig. Nach den falschen Meldungen englischer Blätter wäre die portugiesische Regierung verurtheilt worden, für die Expropriation der Bahn an die Antheilbesitzer eine Entschädigung von 48 700 000 ℳ zu zahlen. Angeblich sollte das Schiedsgericht deshalb eine so hohe Entschädigung festgesetzt haben, weil die Antheilinhaber seit neun Jahren keine Zinsen erhielten und dafür entschädigt werden mussten. Es ist sehr zweifelhaft, ob Portugal bei seinen Finanzverhältnissen eine solche Summe ohne fremde Hilfe aufbringen kann und so hofften die Engländer, die Verwaltung der Bahn ohne Schwierigkeiten in ihre Hände bringen zu können. In diesem Falle hätten sich die Verhältnisse in Südafrika bedenklich verschärfen müssen, denn auch im Besitz der Delagoabai-Eisenbahn würden die Engländer alle Zugänge von der See nach Transvaal beherrscht haben und in der Lage gewesen sein, die ganzen Handelsbeziehungen dieses freien Staates zu überwachen, ja zu bestimmen, was auf die Dauer unerträglich gewesen wäre. Dieser Gefahr dürfte nunmehr unter allen Umständen vorgebeugt worden sein, nachdem kürzlich — wie in der letzten Nummer dieser Zeitung berichtet wurde — der Gouverneur von portugiesisch-Südostafrika, Mousinho d'Albuquerque, geäussert haben soll, die Bahn von Lourenzo-Marques nach dem Innern sei portugiesisch und werde unter allen Umständen portugiesisch bleiben.

— Ein in Brüssel vom Kongo eingegangener Drahtbericht meldet, dass am 1. d. Mts. die letzte Theilstrecke der **Kongoeisenbahn** die 125 km lange Theilstrecke Inkissistrom-Dolo am Stanleypool, dem Betriebe übergeben worden ist und seitdem die ganze 388 km lange Linie regelmässig betrieben wird. Die Einnahmen im April betrugen nach demselben Drahtberichte 650 000 Frcs, rechnet man die Einnahme der ersten drei Monate d. J. hinzu, so ergibt sich in den ersten vier Monaten d. J. eine Gesammteinnahme von 2 192 547 Frcs. Das ist ein um so bemerkenswertheres Ergebniss, als gegenwärtig nur 70 % der regelmässigen Tarife für die Personen- und Güterbeförderung erhoben werden und die vollen Tarife erst vom 1. Juli d. J. ab zur Erhebung kommen. Der Tarif ist sehr hoch. Eine Fahrkarte kostet für jeden Weissen von Matadi nach Dolo 486,50 Frcs., für jeden Farbigen 49 Frcs. (?) Die Beförderung der Waaren kostet bei dem Hinauffahren durchweg 97,30 Frcs. für je 100 kg; bei dem Hinabfahren ist der Tarif im Verhältnisse zu dem Werthe der Waaren berechnet. Die beiden werthvollsten afrikanischen Erzeugnisse entrichten für je 100 kg Elfenbein 97,30 Frcs. und Gummi 41,18 Frcs. Auf der Linie laufen täglich acht Züge; wöchentlich werden drei Sonderzüge für die Personenbeförderung abgelassen. Da ein Nachtdienst nicht stattfindet, so wird die Fahrt von Matadi nach Dolo in zwei Tagen zurückgelegt. Die Reisenden müssen in Tumba übernachten. Die Fahrt von Matadi nach Tumba dauert 10 Stunden und von Tumba nach Dolo 10–11 Stunden; 56 Lokomotiven, 208 Güterwagen und 15 Personenwagen vermitteln den Verkehr. Die ganze Linie hat an Kunstbauten 150 metallene Brücken. Noch in diesem Jahre wird eine 10 km lange Zweigbahn gebaut, welche die grossen Stationen am Stanleypool Leopoldville und Kinchassa mit dem jetzigen Endpunkte der Bahn Dolo verbindet. Bei dem Beginn des Bahnbaues kostete jedes Kilometer 240 000 Frcs, nach und nach sank der Kostenbetrag auf 100 000 Frcs.; der Bahnbau hat bis jetzt 70 000 000 Frcs. gekostet. („V. Z.“)

— Das **Programm der Reise**, welche die **zur Eröffnung der Kongoeisenbahn** eingeladenen Persönlichkeiten, zu denen als Vertreter der deutschen Regierung Professor von Danckelmann gehört, am 11. Juni Vormittags von Antwerpen aus antreten werden, steht nun in allen Theilen fest. Die Reise wird — wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ mittheilt — auf dem Dampfer „Albertville“ von Statten gehen, der, Ende des Monats vom Kongo kommend, in Antwerpen eintrifft und dann für die Besitzergreifung seitens der Gäste der Eisenbahngesellschaft vorbereitet wird. Am 15. Abends wird man in Lissabon eintreffen und am folgenden Vormittag weiter reisen; am 18. Morgens ist man in Funchal auf Madeira, und da man erst des Abends wieder in See gehen wird, haben die Reisenden Gelegenheit genug, die schöne und pittoreske Stadt zu besichtigen. Sollten die Unruhen in Sierra Leone bis zur Ankunft des „Albertville“ beigelegt sein, so wird die von den Eingeborenen gegründete Stadt Free Town angelaufen werden. Die nächste Station ist Libreville (französischer Kongo), dann kommt Karbinda (portugiesischer Kongo). In Boma wird man möglichst am 1. Juli, 10 Uhr Morgens, sein, um an diesem Tage den 13. Jahrestag der Begründung des unabhängigen Kongostaates mit zu begehen. Derselbe wird durch eine Parade der Garnison von Boma und der Truppen aus dem Feldlager von Zambi, ein Tedeum und ein Frühstück bei dem Gouverneur Felix Fuchs, dem Sohne des Schöpfers der Brüsseler Gartenanlagen, eines deutschen Landsmannes, begangen werden. Unmittelbar darauf wird die Weiterreise nach Matadi angetreten werden, woselbst man des Abends

anlangt. Man dinirt um 7 Uhr und brennt ein von Brüssel mitgebrachtes Feuerwerk ab Am 2. Juli werden Ausflüge nach Vivi, Noki und der berühmten Mpozoschlucht unternommen; auch soll der Kambierhügel bestiegen werden, von welchem man 50 bis 60 km im Umkreise überschauen kann; vielleicht auch geht man einige Etappen weit die alte Karawanenstrasse hinan, um den Unterschied zwischen früher und jetzt darzuthun. Am 3. Juli bei Tagesanbruch wird die Eisenbahn bestiegen; man wird beim Lufu und Kwilu Halt machen, um die Brückenbauten der Eisenbahn zu bewundern. Gegen 5 Uhr Abends trifft der Sonderzug in Tumba ein. Hier hat die Eisenbahngesellschaft ein provisorisches Schlafdörfchen erbaut, welches Hütten für 100 Personen und einen mächtigen Speisesaal umfasst. Am 4. Juli Morgens 6 Uhr Weiterfahrt, Halt bei der 100 m langen Brücke am Inkissi und Eintreffen beim Stanleypool gegen 5 Uhr. Die nächste Nacht wird abtheilungsweise in den Bauten des Staates, in der holländischen Faktorei, in Kuischassa, bei der Gesellschaft „Belgika", in Brazzaville, beim Bischof Augouard und bei den englischen Missionären zugebracht. Am 5. Juli Einschiffung auf die Flottille des oberen Kongos, um eine Rundfahrt auf dem Pool zu machen; am Abend trifft man in Leopoldville ein, woselbst der Staat seinen Gästen ein grosses Banket, Illumination des Pool und Feuerwerk auf dem Leopoldsberge bietet. Am selben Abend führen Sonderzüge die Gäste zu ihren Behausungen zurück. Die nächste Nacht bringt man abermals in Tumba zu und die letzte am Kongo in Matadi, woselbst das Schlussbanket stattfindet. Am 8. Juli 7 Uhr Morgens verlässt man Matadi; um halb 11 Uhr ist man wieder in Boma, um dort einem Gefechtsexerziren und den Belustigungen der Eingebornen zuzuschauen; dann gibt der Gouverneur ein Abschiedsfrühstück. Am selben Nachmittag lichtet die „Albertville" die Anker und richtet den Kiel auf Saint Paul de Loanda zu, woselbst das Schiff am folgenden Tage anlangt. Man verlässt die portugiesische Kolonie Abends und dampft nach St. Helena, woselbst man 24 Stunden verbleibt. Auf den Azoren erholt man sich 48 Stunden von der afrikanischen Hitze. Dann geht es direkt nach Havre und Antwerpen zurück. Man ist am 8. oder 9. August in der Scheldestadt, und ehe die Reisegenossen sich trennen, gibt die Stadtverwaltung Antwerpens ihnen erst noch einen solennen Empfang. Die Reise wird mit dem grössten Komfort ausgeführt. Jeder Gast besitzt seine eigene Kabine, zwei Aerzte begleiten die Gesellschaft, der auch drei Damen angehören werden. Selbst ein Frisirsalon fehlt nicht, ja, die Wagen der Kongobahn werden selbst in Speisewagen umgewandelt. Weiter kann man den Luxus in Afrika nicht treiben!

— In dem Sudanfeldzug ist eine Pause eingetreten, da der Vormarsch gegen Omdurman erst im Juli erfolgen kann, wenn das Nilwasser seinen Hochstand erreicht hat und das Mitwirken der Flotte ermöglicht wird. Inzwischen werden nach ägyptischen Blättern die Arbeiten an den **Eisenbahnstrecken Abuhamed** und **Berber** mit allem Eifer fortgesetzt, fast Tag für Tag schickt das Kriegsministerium neue Abtheilungen von Soldaten, um bei der Schienenlegung zu helfen. Man legt, wie es scheint, täglich drei oder vier Meilen und muss schon über Berber um ein gutes Stück hinausgekommen sein. Wenn die Sache in dieser Weise weitergeführt wird, muss die Bahn bis zum Juli, bei der Wiederaufnahme der eigentlichen Kriegsthätigkeit, von ganz ausserordenlichem Nutzen sein und den Vormarsch und Angriff auf Khartum bedeutend erleichtern.

— **Eisenbahnschiedsgerichte in Nordamerika.** Das schiedsrichterliche Verfahren in Streitigkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern im Eisenbahnwesen hat einen wichtigen Erfolg zu verzeichnen. In der zweiten Maiwoche haben, nach der „Soz. Praxis", die beiden Häuser des Kongresses zu Washington die sogenannte „Railway Arbitration Bill" angenommen.

Das Gesetz bestimmt, dass, wenn immer ein ernsthafter Streit hinsichtlich 1. Lohnfragen, 2. Arbeitszeit, 3. Arbeitsbedingungen sich zwischen solchen Verkehrsunternehmern, die den Bestimmungen des Interstate Commercegesetzes unterliegen, und ihren Arbeitern entsteht, der Vorsitzende der Bundeseisenbahnkommission (Chairman of the Interstate Commerce Commission) und der Bundesarbeitskommissar zu Washington (U. S. Commissioner of Labour) verpflichtet sind, auf die Aufforderung einer der beiden Parteien sich zunächst nach Kräften zu bemühen, einen freundschaftlichen Vergleich über die Streitpunkte zu ermitteln. Falls dies nicht gelingt, soll der Streit einem Schiedsgericht von drei Mitgliedern unterbreitet werden, wobei je ein Schiedsrichter von beiden Parteien und der dritte von diesen beiden Schiedsmännern ernannt werden soll.

Ueber den Schiedsspruch und die Dauer seiner Gültigkeit sind eingehende Bestimmungen getroffen.

Es wird hervorgehoben, dass dies Gesetz in Eisenbahnkreisen auf beiden Seiten allgemeine Zustimmung findet und man sich eine segensreiche Wirkung davon verspricht. Die Beschränkung auf die dem Bundeseisenbahnamt unterstehenden Bahnen hat ihre nothwendige Ursache in der Begrenzung der gesetzgeberischen Macht des Kongresses auf solche Eisenbahnen, die mehrere Staaten berühren. Bahnen, die ausschliesslich in einem einzelnen Bundesstaat gelegen sind, unterstehen ihm nicht; doch sind natürlich alle grossen Bahnen in den Wirkungskreis des Gesetzes einbegriffen, und es ist ferner nicht zu bezweifeln, dass eine Reihe anderer Staaten alsbald entsprechende Bestimmungen schaffen wird. Ein gleicher Vorgang hat sich nämlich seiner Zeit im Anschluss an das Bundeseisenbahngesetz selbst in der Mehrzahl der Einzelstaaten abgespielt.

— **Die Organisation der amerikanischen Eisenbahnarbeiter.** Anfangs April ist in den Vereinigten Staaten eine Föderation aller Vereinigungen von Eisenbahnbediensteten des Landes zustande gekommen. Den einzelnen Organisationen lässt der Verband freie Hand zur Regelung ihrer Angelegenheiten, nur wenn eine von ihnen ihre Kräfte erschöpft hat und ihre Forderungen nicht durchsetzen kann, appellirt sie an das Exekutivkomitee der Föderation; dieses untersucht den Fall und billigt es die Haltung der Organisation, so wendet sich die Föderation an die betreffende Unternehmung wegen gütlicher Beilegung der Differenz. Wird solche nicht erzielt, dann wird über den Beginn des Streiks berathen und organisationsweise abgestimmt. Wird der Ausstand beschlossen, dann behält sich die Exekutive die Festsetzung des Zeitpunktes vor. In gleicher Weise wird über die Beendigung des Ausstandes beschlossen. Es ist anzunehmen, so schreibt die „Soz. Praxis", dass durch die Föderation die Streikgefahr vermindert werden wird.

— Ein seitens der Verwaltung der **Northern Pacificbahn** erlassenes Cirkular vom 6. d. Mts. besagt, dass dieselbe drei Bahnen — die Montana Union, die Washington und Columbia River und die Seattle und International — erworben und dadurch ihr Schienennetz um mehr als 400 Meilen erweitert hat. Die Hilfsquellen der Northern Pacificbahn sind durch die Einfügung der vorgenannten Linien wesentlich gestärkt worden. Die Montana Union wurde seither von der Great Northern, der Northern Pacific und der Union Pacific gemeinschaftlich kontrolirt. Dieselbe erstreckt sich von Butte nach Carrison und Anaconda, wo sich bekanntlich die ergiebigsten Kupferlager des gesammten Uniongebietes befinden. Die Bahn hat eine Länge von 57 Meilen und ist beinahe durchweg doppelgleisig. Die Washington und Columbiabahn erstreckt sich von Hunts Junction, einer Station der Northern Pacific, nach Pendleton in Oregon, nach Walla Walla in Washington, nach Athena in Oregon und nach Pleasant View in Washington. Diese Bahn durchschneidet ein ungemein fruchtbares Gebiet, in welchem der beste Weizen, vorzügliches Obst und Wolle gewonnen wird. Ausserdem ist die Bahn für den durchgehenden Verkehr nach Seattle und anderen Pacifichäfen von besonderer Wichtigkeit. Man hatte vielfach erwartet, dass Präsident Hill diese Linie für die Great Northern erwerben würde. Dass er dies nicht gethan, scheint zu beweisen, dass zwischen der Northern Pacific und der Great Northern freundnachbarliche Beziehungen obwalten. Die Washington und Columbiabahn hat eine Länge von 160 Meilen. Die Seattle und International ist aus der Reorganisation der Seattle, Lake Shore und Eastern hervorgegangen. Wie früher gemeldet wurde, erwarb anfangs dieses Jahres ein Syndikat, hinter welchem die Northern Pacificbahn stand, die Majorität der Bonds der Seattle, Lake Shore und Easternbahn. Die Canadian Pacificbahn hatte damals die Absicht, die letztgenannte Bahn zu erwerben, doch kam ihr die Northern Pacificbahn zuvor. Die Seattle und International hat eine Länge von 125 Meilen und erstreckt sich von der kanadischen Grenze bis nach dem Zusammenfluss der Willamette und Columbia Rivers, sowie nach Portland in Oregon. In Seattle hat die Bahn Anschluss an die Northern Pacificbahn, wodurch die letztere eine direkte Verbindung nach verschiedenen wichtigen Küstenplätzen im Staate Washington erhält.

— Die **Ueberführung der Strassenbahnen Brooklyns über die grosse Newyorker Hängebrücke** ist jetzt vollendet. Die über die Brücke führende Kabelbahn wird dadurch erheblich entlastet, da die neue Anlage etwa 15 000 Personen in der Stunde zu befördern vermag. Eine Besonderheit der Gleisanlage ist es, dass die Schienen, welche in der hölzernen Fahrbahn für das Strassenfuhrwerk verlegt sind, rechteckigen Querschnitt haben mit je einer Rinne in der oberen und in einer Seitenfläche; die obere ist für den Spurkranz, die seitliche für das Rückleitungskabel. Besondere Rückleitungskabel waren nothwendig, um zu verhindern, dass der Strom seinen Weg durch die die Brücke tragenden Kabel nimmt, und diese durch Elektrolyse an den Verankerungsstellen beschädigt. Die oberirdische Leitung ist aussergewöhnlich stark konstruirt. Zur Umkehr der Wagen auf der Newyorker Seite dienen vier Schleifen, sodass die Fahrzeuge in richtiger Reihenfolge wieder

abgelassen werden können. Von einem Centralstellwerk aus erfolgt die elektrische Bethätigung der Einfahrtsweichen, gleichzeitig durch optische Signale dem Wagenführer angebend, in welche Schleife er einzufahren hat. Hat der Wagen die Weiche passirt, so schliesst ein Kontakt den Nebenstromkreis, durch welchen dann die Signale automatisch wieder auf „Halt!“ gestellt werden. Optische Signale in Verbindung mit Glockenzeichen geben die Abfahrt bekannt. Die Wagen folgen sich in Zwischenräumen von 15 Sekunden bei einer Geschwindigkeit von etwa 11 km in der Stunde. („Schw. Bau-Ztg.“)

Allgemeines.

— **Ein interessanter Brückenbau** ist kürzlich auf dem Uebungsplatz der Eisenbahnbrigade in Schöneberg bei Berlin hergestellt worden. Die hölzerne Brücke — für Feldeisenbahnen gedacht — hat eine Länge von 84 m; sie ist als einfaches Strebewerk auf eingerammten Pfählen und im Wasser in der kurzen Zeit von 7 Stunden erbaut und hat die Belastungsprobe sehr gut bestanden. Die als unmöglich erscheinende Leistung in so wenigen Stunden konnte nur durch Anwendung besonders hergestellter Rammen erreicht werden. Dass ein derartig schneller Aufbau von Interimsbrücken im Kriege von unschätzbarem Werthe sein kann, bedarf keiner Erläuterung.

— **Statistik der elektrischen Bahnen in Europa.** Am 1. Januar d. J. bestanden in Europa 204 elektrisch betriebene Bahn- bezw. Trambahnlinien in einer Gesammtlänge von 2 259,4 km gegen 150 Linien mit 1 459,03 km nach dem Stande vom 1. Januar 1897. Die Kraftstationen sämmtlicher europäischer Linien entwickelten eine Leistung von 68 106 kw (gegen 47 596 kw am 1. Januar 1897 und 25 095 kw am 1. Januar 1896), zum Betriebe von 4 514 Motorwagen. Einen Ueberblick über den Stand des elektrischen Bahnwesens vom 1. Januar d. J. in den einzelnen Ländern Europas geben folgende Daten:

Länder	Gesammtlänge km	Gesammtleistung der Kraftstationen kw	Gesammtzahl der Motorwagen
Deutschland	1 138,2	25 868	2 493
Frankreich	396,8	15 158	664
Grossbritannien	157,2	6 843	252
Schweiz	146,2	3 828	237
Italien	132,7	6 570	311
Oesterreich-Ungarn	106,5	3 404	243
Belgien	69,0	2 415	107
Spanien	61,0	930	50
Russland	30,7	1 270	65
Schweden und Norwegen	24,0	875	43
Serbien	10,0	200	11
Bosnien	5,6	75	6
Rumänien	5,5	140	15
Holland	3,2	320	14
Portugal	2,8	110	3
zusammen	2 289,4	68 006	4 514

Deutschland hat 65, Frankreich 44, Grossbritannien 24, die Schweiz 23, Italien 11, Oesterreich-Ungarn 13 elektrische Bahnen. Was das verwendete System anbetrifft, so herrscht noch immer die oberirdische Stromzuführung vor. Sie ist vertreten durch insgesammt 172 Anlagen, während nur 8 mit unterirdischer Stromzuführung, ebenso viel Linien mit Mittelschiene, 13 ausschliesslich mit Akkumulatoren und 3 nach dem gemischten System (Oberleitung und Akkumulatoren) betrieben werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. d. Mts. verstarb zu Darmstadt nach längerer Krankheit

Herr Geheime Baurath Theodor Heyl,

Mitglied der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion seit dem 1. Februar 1897 und bis zu diesem Zeitpunkt Mitglied der vormaligen Direktion der hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen liebenswürdigen, sich allgemeiner Werthschätzung erfreuenden Mitarbeiter von grosser Pflichttreue und Sachkenntniss und werden seinem Angedenken stets eine ehrende Erinnerung bewahren.

Mainz, den 24. Mai 1898.

Der Präsident und die Mitglieder
der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die Theilstrecke Nordhausen-Netzkater wird mit den Stationen Ilfeld und Netzkater am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Von diesem Tage ab gelangt der Abschnitt I des Binnentarifes bezüglich dieser Stationen zur Einführung. Die in dem Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss der Vorschrift unter I 2 genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Nordhausen, den 30. April 1898. (1255J)

Die Direktion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Warschau-Wiener Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf die diesseitige Bekanntmachung vom 20. d. Mts., in Nr. 40 der Vereinszeitung (Ins.-Nr. 1232) bringen wir zur allgemeinen Kenntniss, dass die Uebernahme der Eilgüterladungen mit Verantwortlichkeit für rechtzeitige Lieferung ab 23. d. Mts. und die Uebernahme der Frachtgüterladungen ab 24. d. Mts., jedoch ohne Verantwortlichkeit für rechtzeitige Lieferung bis zur Herstellung regelmässigen Güterverkehrs wieder aufgenommen worden ist.

Warschau, den 24. Mai 1898. (1256)

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königl. sächsische Staatseisenbahnen Binnenverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen Wünschendorf und Gauern gelegene Haltestelle Endschütz für den beschränkten Güterverkehr (Stückgüter) eröffnet.

Näheres hierüber ist bei sämmtlichen sächsischen Stationen zu erfahren.

Dresden, am 23. Mai 1898. (1257)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Schlesisch-sächsischer Thierverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. gelangt für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen und der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen der sächsischen Staats- und der von diesen mitverwalteten übrigen Eisenbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben werden der Breslau-sächsische Verbandsviehtarif vom 1. August 1889 nebst Nachtrag I—VI, der Stettin-schlesisch/märkisch-sächsische Verbandsviehtarif vom 1. März 1889 nebst Nachtrag I—XI, der Bromberg-sächsische Verbandsviehtarif vom 1. Juni 1889 nebst Nachtrag I—III und betreffs des Verkehrs zwischen den Stationen der Strecke Nikrisch-Zittau (Hirschfelde, Ostritz und Zittau) einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen andererseits —, der Viehtarif für die preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1895 aufgehoben.

Der neue Tarif enthält gegen die bisherigen Tarife vielfach und zum Theil erhebliche Frachtermässigungen, auch ist die direkte Abfertigung durch Aufnahme

(Forts. der amtl. Bekanntm. auf Seite VI.)

Nr. 10. Jahrgang 1898. **Berlin, am 28. Mai 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Korb	frische Blätter —	8	1	München C.	Bayerische Stsb.	
2	A B	1864	1	Kiste	Bücher —	32	2	Malchin	Meckl. Friedr. Franzb.	
3	A H S W	4023	1	„	? —	—	3	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
4	A K / K & W	735 / I	1	—	Eisenfass —	81	4	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
5	A K	1	1	Kiste	Kartoffeln und Petersiliewurzel	25	5	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
6	A S	24261	1	Sack	getr. Roggen —	51	6	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
7	A S	3	1	Verschlag	Spiegel —	16	7	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
8	A S W	10	1	Sack	Mörtel —	50	8	Mainz	Direktion Mainz	
9	A S K	2058	1	Ballen	jedenfalls Chemikalien	72	9	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
10	A W B	—	1	Fass	leer —	15	10	Danzig l. Th.	„	bezettelt: Hagen-Mainz.
11	B	222	1	—	Fass, leer —	18	11	Mainz	Direktion Mainz	
12	B C	—	1	—	l. Weinfass —	36,5	12	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
13	B & C	7350	1	Kübel	Margarine —	6	13	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
14	B & C	1/5	5	Pack	Zuckersäcke —	102	14	Braunschweig H.	K. E. D. Magdeburg	
15	B F	6548	1	Kiste	Packstroh —	52	15	Magdeburg H.	„	Gablonz.
16	B L & Co	1494	1	Fass	ansch. Terpentinöl —	191	16	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
17	B H E / B B B	203 / 58	2	—	Ketten —	—	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
18	B R	3	1	—	Privatplan —	75	18	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	bezettelt: Amsterdam und Zürich.
19	C B	16057	1	Büchse	gefüllt —	6	19	Mannheim	Direktion Mainz	
20	C F S	—	1	—	Pflugschaar —	?	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	C H	788	1	Kiste	leere Flaschen —	24	21	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
22	C H	—	25	Stück	Flanschen —	16	22	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
23	C S	4769	1	Kiste	vermuthl. Reisstärke	36	23	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	*)
24	C S	19	1	„	Talg —	25	24	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
25	D	—	1	—	gusseis. Platte —	16	25	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
26	D G	2	1	Sack	Kleidung —	33	26	Husum	K. E.-D. Altona	Eilgutzettel Stettin-Luzern.
27	Dr. E. P.	—	1	Korb	? —	49	27	München C.	Bayerische Stsb.	
28	E	6	1	Kiste	leer (Packheu) —	19	28	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
29	E	4360	1	Fass	Wein —	34	29	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
30	E A N	5410/11	2	—	Kinderstühle —	5	30	Pössneck S.	K. E.-D. Erfurt	
31	E B	—	2	—	Gasröhre —	56	31	Monsheim	Direktion Mainz	
32	E S	31298	1	Kiste	eiserne Ringe —	32	32	Warburg	K. E.-D. Cassel	Rohr-Stuttgart H. bezettelt.
33	E S S	6749	1	„	Maschinentheile —	59	33	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
34	F C	—	2	Kolli	Wein und Kaffee —	42	34	Kiel	K. E.-D. Altona	
35	F M	—	1	Tafel	verz. Blech —	8	35	Oehringen	Württemberg. Stsb.	
36	F P	—	1	Ballen	Treibriemen —	123	36	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
37	F W B	1182	1	Kiste	Messer und Gabeln —	29	37	„	„	
38	G B	960	1	—	leeres Fass —	26	38	Mainz	Direktion Mainz	
39	G C K	20624	1	Kiste	Wollwaare —	244	39	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
40	G G	14	1	„	leer —	4,5	40	Bremen	K. E.-D. Hannover	
41	G H	81	1	„	leer —	20	41	„	„	
42	G K	39 oder 25	1	„	? —	63	42	Hof	Bayerische Stsb.	
43	G K	663	1	„	Garn —	88	43	Wunsiedel	„	
44	G. Wn. Schein	839	1	—	Fahrrad —	25	44	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	(Gepäck).
45	H	100	1	—	eisernes Gestell —	61	45	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
46	H	—	1	—	Weidenkorb —	—	46	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
47	H	5282	1	Kiste	Nudeln —	15	47	Bremen	K. E.-D. Hannover	
48	H	II	1	Kollo	Schuhmacherspahn —	12	48	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
49	H	16	1	Ballen	Schraubenzieher, Oelkannen, kleine Maschinentheile	—	49	Markranstedt	K. E.-D. Erfurt	

*) Bezettelt: Saconia, Reisstärkefabrik Reichenbach-Königsbrück.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
50	H & C	246	1	Pack*)	Hammer und Ambosstift	3	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinen.
51	H K	100	1	—	runder hölz. Gartentisch	—	51	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Hannover.
52	H R	10	1	Kiste	altes Packmaterial	— 28	52	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	**)
53	H S	—	1	—	neuer Zuber	— 4	53	Darmstadt	Direktion Mainz	
54	H T Z	580	1	—	Schränkchen	— 14	54	Ellrich	K. E.-D. Cassel	
55	J	1133, 1136, 1146, 1150, 1168, 1180, 1217	7	—	leere Petroleumfässer	—	55	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
56	J A	5973	1	Ballen	Talkum	— 30	56	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
57	J A T	264/266	3	Kisten	Wichse	— 296	57	Pr. Stargard	K. E.-D. Danzig	
58	J F	5178	1	Kiste	Kerzen	— 27	58	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Elberfeld.
59	J F G	587	1	Ballen	rothes Züchenleinen	13	59	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
60	J H	219	1	—	leeres Fass	— 12	60	Bingerbrück	Direktion Mainz	
61	J P S	—	1/3	Tonne	leer, gebr.	— 10	61	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
62	J K	8110	1	Kiste	Seife	— 33,5	62	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
63	J Sch	—	2	—	Ketten	— —	63	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
64	J W	16	1	Bund	Bandeisen	— 34	64	Neh.-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
65	K	135	1	Ballen	Leder	— 62	65	Nordhausen	„	
66	K	1260	1	Kiste	eis. Flaschenzugrolle	73	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	K B St B	1802	1	—	Vorhängschloss	— —	67	Eger	Bayerische Stsb.	
68	K C	1294	1	Kiste	?	— 143	68	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
69	K C	2938	1	„	leer	— 32,5	69	Bremen	K. E.-D. Hannover	
70	K H	—	4	Stab	Rundeisen	— ?	70	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
71	K H	1	1	Koffer	gefüllt	— 48	71	Meiningen	Bayerische Stsb.	
72	K S	1	1	Lade	?	— 29	72	Ohrstedt	K. E.-D. Altona	
73	L	40	1	Bund	Bandeisen	— 25	73	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
74	L B E	52	1	—	Kette	— 19	74	Rgb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
75	L G	8614	1	Kiste	leere Flaschen	— 50	75	Kiel	K. E.-D. Altona	
76	L K	263	1	Eisenfass	Gaswasser	— 450	76	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Berlin Anh. beschr.
77	M H	1763	1	Kiste	Stahlwaaren	— 37	77	Peissenberg	Bayerische Stsb.	
78	M K	209	1	„	Strohhüte	— 42	78	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
79	M K M	2695/96	2	—	leere Kisten	— 97	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
80	M L G S	4256	1	Kiste	Hufnägel	— 28	80	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
81	M M	36031	1	Fass	leer	— 30	81	Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: London-Mainz. verkauft.
82	M S	3152	1	Pack	Leisten	— 10	82	Barmen-Heubruch	K. E.-D. Elberfeld	
83	N H	—	1	Kollo	Schnittblumen	— —	83	Hannover	K. E.-D. Hannover	
84	O R	1092	1	—	Pflugschaar	— ?	84	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
85	O S	100	1	Fass	leer	— 15	85	Mainz	Direktion Mainz	
86	P O	1174, 1767, 1777	3	—	l. Petroleumfässer	— —	86	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
87	R	780	1	Ballen	Putzwolle	— 129	87	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
88	R & H O	—	1	Ballot	Juteemballage	— 11	88	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
89	R R	1836	1	Korb	Maschinentheile	— 13	89	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
90	R W K	831	1	—	leere Kiste	— 9,5	90	Bremen	K. E.-D. Hannover	
91	S	16236	1	Ballen	Gallerieleisten	— 28	91	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
92	S	20	1	–	l. Verschlag	— 35,5	92	Bremen	K. E.-D. Hannover	
93	S	6	1	—	Gusseisentheil	— 2,5	93	„	„	
94	S	4007	1	Reisekorb	(mit 2 Schlössern)	— 32	94	Grauhof	„	
95	S St	8435	1	Kiste	Packleinwand	— 16	95	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
96	T	16	1	Kollo	2 leere Körbe	— 0,5	96	Bremen	K. E.-D. Hannover	
97	T B	3	1	Ballen	Kleider	— ?	97	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
98	T C	6600	1	—	leere Kiste	— 34	98	Berlin Anh. B.	„	
99	T C	3791	1	—	Kohlensäurecylinder	— —	99	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
100	V	—	1	Stück	Façonstück	— 5	100	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
101	W	168	1	Kiste	12 Packete à 6 Stück u. 6 Stück Rascheln (für Schuhmacher)	20	101	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
102	W	—	1	—	kl. Eisenplatte	— 1	102	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
103	W	1	1	Sack	Kartoffeln	— 50	103	Oelde	„	
104	W	1	1	—	Spannkette	— —	104	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
105	W C	2397	1	—	leere Kiste	— 48	105	Magdeburg Hptb.	„	
106	W H B	XII	1	—	lose Kette 8 m lg. 12 mm Gliederstärke	—	106	Cöthen	„	
107	W K	415	1	Verschlag	Eisenblechtrommel	— ?	107	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
108	W S	10570	1	Korb	l. Blechflasche	— 7	108	Hagen	„	bezettelt: Hagen.
109	W S	36	1	Kollo	Bretter	— 14,5	109	Bremen	K. E.-D. Hannover	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
110	Breslau	5703	1	Thür	(zum Bremshäuschen)	—	110	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
111	Bitterfeld	75	1	—	Decke	— —	111	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	

**) Eylau-Wilhelmshütte beschrieben.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
112	C. W. Dessau	—	1	Packet*)	2 Rollen Draht —	52	112	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Leinen.
113	Erfurt	23121	1	Wagen	Kohlen —	—	113	Rheda	K. E.-D. Hannover	
114	Förster Flocke	—	1 Kommode, 1 Sack		? —	95	114	Lübtheen	Meckl. Friedr. Franzb.	
115	Gebr. F.	6922/23	2	—	leere Kisten —	26 u. 28	115	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	Berlin.
116	Finkensteiner Brauerei	—	1	—	leeres Fass —	8	116	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
117	Henniger	—	1	Fass	leer —	18	117	„	„	
118	Neudorf	—	1	Block	Blei —	?	118	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
119	H. Oettinger	324	1	—	l. Bierfass, 21 l —	—	119	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
120	J. P. S. Ponarth	—	1/8	Tonne	leer, gebr. —	10	120	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
121	Pschorr	23546	1	Fass	leer —	33	121	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
122	A. Pauler	156	1	—	l. Bierfass, 28 l —	—	122	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
123	Rathenow	—	1	Sack	34 leere Säcke —	31	123	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
124	Sack & Hausmann Homberg a. R.	—	1	„	Mehl —	100	124	Minden	K. E.-D. Hannover	
125	G. B. (P. H. Schraut)	503 —	1	Kiste	Seifenpulver —	?	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	Frau Ottilie Schmidt, Stellenvermittelungsbüreau, Berlin N. Invalidenstr. 18 II.	—	1	—	Kinderwagen —	—	126	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
127	gelb	1	1	—	eis. Waschbecken —	6,5	127	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
128	weiss	1	3	Pack	Flacheisen —	30	128	Vorwohle	K. E.-D. Cassel	
129	—	4	1	—	eis. Platte —	—	129	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
130	—	13	1	—	Wagentragfeder —	19	130	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
131	—	26	1	Kinderwagen	Wirthschaftsgegenstände —	30	131	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	51	1	—	l. Bierfass, 21 l —	—	132	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	bezettelt: Cassel U.-Mannheim.
133	—	152	1	—	Ofenplatte —	7	133	Mannheim	Direktion Mainz	
134	—	343	1	Koffer	braunes Segeltuch —	16	134	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
135	—	905	1	Verschlag	2 Bauerntischchen —	23	135	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
136	grün	1	1	—	Eisen, anschein. Verbindungsstück zu einer Gartenbank —	4	136	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
137	roth	1	1	—	eis. Ausgussbecken —	11	137	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
138	G S	41297	1	Ballen	alte Kleider —	12,5	138	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
139	roth blau	—	1	—	neue Feldschmiede —	68,5	139	Janowitz	„	
140	F S	4649 1856	2	—	leere Fässer —	13,5	140	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
141	— roth	—	2	Bund	Eisenwaaren —	39	141	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
142	— roth	—	2	—	Maschinentheile —	11	142	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
143	weiss —	—	2	—	Maschinentheile —	23	143	Gr.-Kreutz	K. E.-D. Magdeburg	
144	weiss † †	—	25	—	Gusseisentheile —	56	144	Bremen	K. E.-D. Hannover	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
145	—	—	10	Stück	kleine Apparate zu Milchentrahmungsmaschinen	7	145	Warburg	K. E.-D. Cassel	
146	—	—	1	Bund	Bandeisen —	29	146	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	„	9 eis. Bänder, ansch. unbearbeitete Sägeblätter	5	147	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
148	—	—	1	Ballen	Bettstücke, Bücher, Musikalien etc.	35	148	Schönefeld b. Leipz.	K. E.-D. Halle a/S.	
149	—	—	1	—	emaill. Blecheimer —	2	149	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
150	—	—	1	Tafel	Blech —	—	150	Mannheim	Direktion Mainz	
151	—	—	4	Bund	Bretter —	135	151	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
152	–	—	1	Kübel	Bücher —	25	152	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	(in Bettzeug genäht).
153	—	—	1	—	Cementtonne, 2 Tischlampen nebst Zubehör, Handtuch enth.	14	153	Sommerfeld	K. E.-D. Berlin	
154	—	—	1	Ring	Draht —	—	154	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
155	—	—	3	Stangen	Eisen —	2	155	Warnemünde	Meckl. Friedr. Franzb.	
156	—	—	2	„	T-Eisen —	18	156	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
157	—	—	1	Gebund	Eisenröhren —	37	157	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	Bund	Eisenringe —	4,5	158	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
159	—	—	3	—	Eisenplatten —	20	159	München C.	Bayerische Stsb.	ansch Maschinentheil, halbfertig.
160	—	—	1	—	Eisentheil —	75	160	Bremerhaven Inl.	K. E.-D. Hannover	
161	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	90	161	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
162	—	—	1	Fass	Essigsäure —	241	162	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
163	—	—	1	„	leer —	50	163	Danzig l. Th.	K. E.-D. Danzig	
164	—	—	1	—	Fahrrad (Gepäck) —	25	164	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
165	—	—	1	Ballot	Fahrradbestandtheile	8	165	München C.	Bayerische Stsb.	
166	—	—	1	—	eis. Fahrradgestell —	2	166	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
167	—	—	1	Bund	9 Fensterstäbe, verrostet	—	167	Hoyerswerda	„	
168	—	—	1	„	halbrunde Fenstereisen	17	168	Darmstadt	Direktion Mainz	
169	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	10	169	Bremen	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	1	—	eis. Flanschrohr —	79	170	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	*)
171	—	—	1	—	Garderobenstange —	1	171	Bobitz	Meckl. Friedr. Franzb.	
172	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	?	172	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	7	Steigen	leb. Geflügel —	210	173	München C.	Bayerische Stsb.	
174	—	—	1	—	eis. Gewicht —	5	174	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
175	—	—	2	—	Glasblaseröhren —	2	175	Kohlfurt	K. E.-D. Br	
176	—	—	1	—	Gliederkette —	31	176	Breslau Märk.	„	
177	—	—	1	Pack	Gusswaaren —	12	177	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
178	—	—	1	Pack **)	Hammerstiele —	13,5	178	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	**) in Leinen.
179	—	—	1	Kiste	Handbohrer —	131	179	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Bund	4 Herdringe —	2	180	Bremen	K. E.-D. Hannover	
181	—	—	1	—	2 löcherige Herdplatte	—	181	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	7	—	Hühnerkörbe —	50	182	Remscheid	„	
183	—	—	1	Sack	Holzgeschirr —	26	183	Celle	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	1	—	Jaucheschöpfer —	12	184	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
185	—	—	1	Pack	2 Kartoffelstösser —	1	185	Hagen	„	
186	—	—	1	—	neuer eis. Kessel —	10	186	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	4	—	Ketten —	—	187	Bremerhaven Frh.	„	
188	—	—	1	Kiste	? —	30	188	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
189	—	—	1	—	dreirädriger Kinderwagen	10	189	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
190	?	?	1	Sack	Kleidung —	15	190	Güstrow	Meckl. Friedr. Franzb.	
191	—	—	1	Korb	leer —	2,5	191	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
192	—	—	1	„	2 Blecheimer, Kleidungsstücke, Deckel u. Pantoffeln	10	192	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
193	—	—	1	—	l. Korbflasche, neu —	—	193	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
194	—	—	2	Säcke	Korken —	6	194	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
195	—	—	1	—	Kuppelstange —	?	195	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	25	196	Melle	K. E.-D. Hannover	
197	—	—	1	—	Maschinentheil —	14	197	Tost	K. E.-D. Kattowitz	
198	—	—	1	Pack	Messingdraht —	35,5	198	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
199	—	—	5	—	Messingrohre —	—	199	Mannheim N. V.	Direktion Mainz	
200	—	—	1	—	l. Milchkanne —	—	200	Danzig	K. E.-D. Danzig	
201	—	—	1	Partie	Mutterschrauben in grober Packleinwand	2	201	Illowo	„	
202	—	—	1	—	rundes Nudelholz —	0,5	202	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
203	—	—	1	—	Oelkanne —	5	203	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	gez.: Betr. Mat. Hauptlager.
204	—	—	17	—	Ofentheile —	8	204	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	ohne Zeichen u. Bezettelung.
205	—	—	1	—	Ofenuntersatz —	3	205	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
206	—	—	1	—	l. Petroleumfass —	37	206	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
207	—	—	6	—	Pflugschaaren —	—	207	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	4	—	Pflugschaaren —	15	208	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
209	—	—	2	—	Radreifen —	2	209	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	—	gusseis. Rahmen —	0,5	210	Bremen	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	—	Ringdraht —	29	211	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
212	—	—	1	Ballen	3 Rupfensäcke —	5	212	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	1	Pack	Rohrschwellen —	14	213	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	mit 2 eingeschnittenen Gewinden 4,10 m lang.
214	—	—	1	Stange	Rundeisen —	25	214	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	1	Sack	Säcke —	29	215	Bremen	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	1	„	Scheuerbesen —	39	216	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankenb.	

*) Beklebung verwischt undeutlich Frankfurt a/M.-Sandersleben.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
217	—	—	1	Pack	25 Schaufeln —	—	217	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	—	Seil, 5 m lang —	4	218	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
219	—	—	1	—	Servirtisch, zusammenlegbar	5,5	219	Marburg	K. E.-D. Cassel	
220	—	—	1	Büchse	Schmalz —	7	220	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
221	—	—	1	Pack	Schmirgelleinen —	6	221	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Bund	roh vorgearbeitete Spaten	8	222	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
223	—	—	1	„	Stahl —	67	223	Spandau	K. E.-D. Berlin	
224	—	—	1	„	Stangendraht —	50	224	Cronenberg	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	2	—	Stöcke —	1	225	Thorn	K. E.-D. Bromberg	das Gut ist werthlos.
226	—	—	6	Bund	alter Telegraphendraht —	—	226	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
227	—	—	1	—	gusseis. Thür —	0,5	227	Bremen	K. E.-D. Hannover	
228	—	—	1	Verschlag	leer —	6	228	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
229	—	—	1	—	Wagengitter —	—	229	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
230	—	—	1	—	eis. Welle mit 2 Riemenscheiben u. 1 Kammrad	54	230	Weinheim	Main-Neckarbahn	ohne Zeichen u. Bezettelung.
231	—	—	1	—	eiserne Welle —	120	231	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
			3	—	Zahnrädchen —					
			8	—	eis. Wandlager —					

Nachtrag.

1	B	1043	1	—	Ofenrohr —	2	1	Heidelberg	Badische Stsb.	
2	B K	2030	1	Fass	leer —	70	2	Bretten	„	
3	D U	4107	1	Kiste	Arm zu elektr. Anlagen	21	3	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
4	F	395	1	—	Rosteisenstab —	2	4	Krefeld	„	
5	F W	8413	1	Kiste	Streichhölzer —	13	5	Münstereifel	„	
6	G W C	—	2	Rollen	Draht —	180	6	Köln-Ger.	„	
7	H	1571/4	4	Pack	Spiralfedern —	80	7	Deutzerfeld	„	
8	H J	966	1	Kiste	Lampenglocken —	100	8	Köln-Ger.	„	
9	H Z C	2360	1	„	Zündhölzer —	18	9	„	„	
10	J P	749	1	Ballen	Gummituch —	25	10	„	„	
11	K N B	405	1	Ring	Draht —	19	11	Krefeld	„	
12	M O	—	6	—	eis. Fensterrahmen —	75	12	Mannheim	Badische Stsb.	
13	P B	57	1	Kiste	Zündhölzer —	44	13	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
14	S L	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	98	14	Deutzerfeld	„	
15	W	15	1	Koffer	leer —	2,5	15	M.-Gladbach	„	
16	Fabrik P. Dombois	—	1	Pack	Privatdecke —	—	16	Aachen T.	„	
17	Karl Steinle	—	1	Sack	alte Kleider —	27	17	Freiburg	Badische Stsb.	
18	Beissel	—	1	lederner Handkoffer	gefüllt —	17	18	Heidelberg	„	
19	Weil	1129	1	Fass	leer —	30	19	„	„	
20	—	2499	1	Sack	Leinsamen —	68	20	„	„	
21		—	24	—	Pufferfedern —	—	21	Lahr	„	
22		—	1	Rolle	Papier —	27	22	Düren	K. E.-D. Köln	
23		753	1	Ballen	Gewebe —	43	23	Köln-Ger.	„	
24	—	—	8	„	Baumwollabfälle —	505	24	M.-Gladbach	„	
25	—	—	1	—	Doppelleiter —	5	25	Köln-Ger.	„	
26	—	—	1	—	Eisenwelle —	63	26	Heidelberg	Badische Stsb.	
27	—	—	1	Bund	eis. Fensterstangen —	6	27	„	„	
28	—	—	1	Kiste	Feigen —	13	28	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
29	—	—	1	—	eis. Kasten —	8	29	Köln-Ger.	„	
30	—	—	1	Korb	holländ. Käse —	38	30	„	„	
31	—	—	1	Bund	Körbe —	7	31	Heidelberg	Badische Stsb.	
32	—	—	1	Pack	leere Körbe —	12	32	Cleve	K. E.-D. Köln	
33	—	—	1	—	verstellb. Kleiderstuhl	9	33	Heidelberg	Badische Stsb.	
34	—	—	1	Sack	Leinmehl! —	—	34	Neuss	K. E.-D. Köln	
35	—	—	1	Packet	Muffen —	1,5	35	Stolberg	„	
36	—	—	1	—	Ofenthür —	2	36	„	„	
37	—	—	1	Pack	Pappe —	20	37	Heidelberg	Badische Stsb.	
38	—	—	1	Bund	Rohre —	—	38	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
39	—	—	5	Kolli	eis. Röhren —	75	39	Köln-Ger.	„	
40	—	—	1	Kiste	Rosinen —	11	40	M.-Gladbach	„	
41	—	—	1	Bund	Rechen —	13	41	Radolfzell	Badische Stsb.	
42	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	20	42	Heidelberg	„	
43	—	—	1	—	runder Tisch —	30	43	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
44	—	—	1	—	tannene Tischplatte —	—	44	Dormagen	„	
45	—	—	1	Ballen	Wollabfälle —	50	45	M.-Gladbach	„	

lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
Berichtigungen.										
Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet", lfd. Nr. 9 und 10 und unter „E. Güter ohne Bezeichnung", lfd. Nr. 251 in Nr. 9 des Anzeigers, sowie unter lfd. Nr. 19 des Nachtrags zu demselben sind wie folgt zu berichtigen:										
9	B	1—5	5	Verschläge	Fische	—	114	9	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg
10	—	—	4	Fässer	Fische	—		10		
251	—	—	2	Bund	Steinschrauben	—	29	251	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.
19	H T S	1687	1	Ballen	?	—	24	19	Dorsten	K. E.-D. Essen

(Forts. d. amtl. Bekanntm. von S. 638.)

neuer sächsischer und preussischer Stationen erweitert worden. In einzelnen Fällen treten jedoch auch geringfügige Frachterhöhungen ein, und eine Anzahl sächsischer und preussischer Stationen sind mangels eines Verkehrsbedürfnisses in den neuen Tarif nicht wieder einbezogen worden. Soweit der neue Tarif Frachterhöhungen aufweist und soweit betreffs der in den direkten Verkehr nicht wieder einbezogenen Stationen die gebrochene Abfertigung sich theurer stellt, als bei Anwendung der bisherigen Tarife, bleiben letztere noch bis Ende Juli d. J. in Geltung.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tarifs können durch die betheiligten Dienststellen zum Preise von 1,30 ℳ für ein Stück bezogen werden.

Breslau, den 20. Mai 1898. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung oberschlesischer Steinkohlen usw. nach der Verkehrsstelle Triebischthal der königlich sächsischen Staatsbahnen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 19. Mai 1898. (1259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz über 2,5 m Länge von der Station Böhm.-Kubitzen-Vollmau der k. k. Staatsbahnen nach den Stationen Aue, Blauenthal, Penig und Waldheim in Kraft. Das Nähere ist bei diesen Stationen zu erfahren.

Dresden, den 25. Mai 1898. (1260)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab wird die Station Elberfeld-Varresbeck als Versandstation in den im Gruppentarif Elberfeld-Essen (VII) sowie in den Staatsbahn-Gruppenwechseltarifen mit den Stationen der Gruppe VII und im westdeutschen Privatbahntarif (Heft 1) bestehenden Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen.

Elberfeld, den 24. Mai 1898. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf. Zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf wird mit Geltung vom 1. Juli alten/13. Juli neuen Stils 1898 der Nachtrag VII herausgegeben. Durch denselben werden verschiedene Stationen der Moskau-Kiew-Woronescher, Rjäsan-Uralsker, Moskau-Kasaner, westsibirischen und Perm-Tjumener Bahn sowie die Stationen Krupki der Moskau-Brester, Wygonitschi der Polässje-, Usman der Südosteisenbahn, Gross-Postwitz der königlich sächsischen Staatsbahnen, Dillingen und Friedrichsthal der königlich bayerischen Staatsbahnen und Üllersdorf a. d. Biele des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Tarif aufgenommen. Der Nachtrag enthält ferner neue Frachtsätze von Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn nach den deutschen Stationen der Tariftabellen IIa, IIb, III und IV, anderweite, theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Bahn, anderweite ermässigte Frachtsätze von verschiedenen Stationen der Sysran-Wjäsmabahn nach den deutschen Stationen der Tariftabelle IV und Berichtigungen. Endlich werden durch den Nachtrag die Artikel Flachsheede und Hanfheede, getheert, und Flachs- und Hanfflocken in die Nomenklatur des Tarifs aufgenommen und die Frachtsätze für die Station Rengersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau aufgehoben. Abzüge des Nachtrags VII sind bei den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 21. Mai 1898. (1262)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. Juni d. J. gelangen zum vorgenannten Tarif die Nachträge VII zum Tarifheft Nr. 1 und IV zum Heft 2 zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger

1. direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie verschiedener Ausnahmetarife zwischen den Binnenstationen der neu zur Eröffnung kommenden Reststrecke Muskau-Teuplitz der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld und den preussischen Staatsbahnstationen etc.,
2. anderweite Schnittentfernungen im Verkehr mit den Stationen der Strecke Teuplitz-Sommerfeld der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld,
3. ermässigte Frachtsätze für gebrannte Steine von den Stationen Baudach (Lausitz) und Niewerle der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld nach den Berliner Bahnhöfen etc.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, haben dieselben erst vom 15. Juli d. J. ab Gültigkeit.

Ueber die Höhe sämmtlicher vorstehend erwähnten Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen sowie das Verkehrsbüreau in Stettin nähere Auskunft.

Stettin, den 25. Mai 1898. (1263)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenverkehr. Im Ausnahmetarif 12 für getrocknete Palmblätter wird Strassburg mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gestrichen.

Hannover, den 23. Mai 1898. (1264)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Südwestdeutschland-Mittel- u. Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen der Langenthal-Huttwilbahn, der Huttwil-Wolhusenbahn sowie der schweizerischen Seethalbahn und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, 24. Mai 1898. (1265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juni 1898 werden die Stationen Gottmadingen und Stockach mit Frachtsätzen ab Mannheim in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) des badischen Gütertarifs einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 21. Mai 1898. (1266)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen. Die Gültigkeitsdauer des durch Bekanntmachung vom 1. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird im Gruppen- und Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatseisenbahn und mit der Station Kempen

der Breslau-Warschauer Eisenbahn bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Berlin, den 23. Mai 1898. (1267)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ermässigung der Stückgutfracht. Die in unserer Bekanntmachung vom 11. d. Mts. angekündigte, am 1. Oktober 1898 in Geltung tretende „Allgemeine Kilometertariftabelle der preussischen Staatsbahnen" ist erschienen und kann schon jetzt von den Abfertigungsstellen sowie von dem Auskunftsbüreau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden.

Berlin, den 21. Mai 1898. (1268)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Tabakslauge, ungebraucht (Tabaksextrakt, Tabakssauce) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen Budweis und Laibach der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Hainburg der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft sowie Laibach und Roveredo der k. k. priv. Südbahngesellschaft nach Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) in Kraft.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 25. Mai 1898. (1269)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V.) Am 1. Juni 1898 tritt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 10 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Strebelow des Direktionsbezirks Bromberg, Ruppersdorf i. Schl. des Direktionsbezirks Breslau, Friedenhorst des Direktionsbezirks Posen, Gera (Reuss)-Schlachthof und Grosslehna des Direktionsbezirks Erfurt, Uebigau und Wahren des Direktionsbezirks Halle und Neugarten des Direktionsbezirks Magdeburg, ferner abgeänderte und zwar meist ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Entfernungen für die Stationen Gassen und Sommerfeld des Direktionsbezirks Breslau und Halbendorf, Muskau, Schleife, Spremberg, Teuplitz, Tzschecheln und Weisswasser des Direktionsbezirks Halle.

In den Ausnahmetarif 6 sind die Station Schleife des Direktionsbezirks Halle unter Abschnitt A b als Versandstation für Braunkohlen usw. und die Stationen Groitzschen, Osterfeld Regbz. Merseburg, Webau und Werschen des Direktionsbezirks Erfurt unter Abschnitt B als Versandstationen für Braunkohlenbrikets aufgenommen.

Der Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken ist auch auf Blei in Stangen oder Mulden ausgedehnt. In denselben Ausnahmetarif werden die Stationen Karolinegrube, Laurahütte, Morgenroth und Tarnowitz des Direktionsbezirks Kattowitz als Versandstationen neu aufgenommen. In dem Ausnahmetarif 19 für Blei und bleiische Produkte werden die Worte: „Stangen, Mulden" gestrichen.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen berichtigt, wodurch theils Tarifermässigungen, theils Tariferhöhungen eintreten.

Sämmtliche im Nachtrage enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. Juli 1898 in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Magdeburg, den 25. Mai 1898. (1270)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 11 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen wie z. B. theilweise Aenderung des Waarenverzeichnisses des Holzausnahmetarifs, Aufnahme von Schlacken (ungeformt) in den Rohstofftarif, Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Blei in Blöcken auf Blei in Stangen und Mulden usw., namentlich neue Entfernungen für die Stationen Ahrensfelde, Blumberg, Seefeld (Mark) und Werneuchen (Direktionsbezirk Berlin), Mönchhagen (Direktionsbezirk Stettin) und Grosslehna (Direktionsbezirk Erfurt); abgeänderte Entfernungen für die Stationen Halbendorf, Muskau, Spremberg und Teuplitz (für letztere Station vereinzelt mit Erhöhungen verbunden) sowie einige Entfernungsabkürzungen zwischen verschiedenen Stationen, ferner Ausdehnung des nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bestehenden Ausnahmetarifs für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau auf Schlackenpflastersteine, Einbeziehung der Stationen Eisleben, Hettstedt und Mansfeld in diesen Ausnahmetarif; Aufnahme der Station Schleife in den Brennstofftarif, Einbeziehung der Stationen Groitzschen, Osterfeld Regierungsbezirk Merseburg, Webau und Verschen in den Ausnahmetarif für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen und in den Ausnahmetarif für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg, ferner einige zum Theil mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen von Entfernungen.

Abdrücke sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 25. Mai 1898. (1271)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. an wird die Fracht für Ziegel des Spezialtarifs III im Rückvergütungswege wie folgt ermässigt:

von Kohlmühle nach Unterehrenberg auf	0,07 ℳ
von Kohlmühle nach Oberehrenberg auf	0,076 „
und von Kohlmühle nach Hohnstein auf	0,08 „

für 100 kg.

Die Vergütung des Frachtunterschiedes zwischen diesen und den tarifmässigen Frachtsätzen des Spezialtarifs III erfolgt, wenn im Laufe von 12 Monaten mindestens 200 Eisenbahnwagen Ziegel (200 Frachtbriefsendungen je von mindestens 5000 kg) in Kohlmühle von einem Absender zur Beförderung nach den vorerwähnten Stationen aufgegeben werden. Die Vergütung wird zunächst nur auf ein Jahr und nur gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe gewährt.

Dresden, den 20. Mai 1898. (1272)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) und im Berlin-nordostdeutschen Gütertarif (Gruppen I/III) Ausnahmesätze für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von Konitz nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Seehafenausnahmetarife D und D 1) in Kraft.

Für die Anwendung dieser Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind, gelten die bestehenden Ausfuhrkontrolvorschriften.

Bromberg, den 24. Mai 1898. (1273)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 wird der Nachtrag V zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Derselbe enthält neben neuen Frachtsätzen für die Stationen:

Domslaff des Direktionsbezirks Bromberg,
Friedenhorst des Direktionsbezirks Posen und
Ruppersdorf des Direktionsbezirks Breslau,

sowie Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, neue, bedeutend ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs II, für den Verkehr nach den Binnenstationen der Provinzen Ost- und Westpreussen, sowie nach Bromberg und Thorn.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 24. Mai 1898. (1274)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ermässigung der Frachtsätze im Güterverkehr mit den Stationen Ruhla und Thal (Thür.) der Ruhlaer Eisenbahn. Mit dem 1. Juni 1898 treten für die Stationen Ruhla und Thal der Ruhlaer Eisenbahn anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen vom genannten Tage ab die betheiligten Güter- und Eilgutabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 25. Mai 1898. (1275)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die im Lokalgütertarif vom 1. September 1894, Abschnitt D I 2, enthaltenen Hafenbahnfrachten für Wagenladungsgüter finden auch für Güstrow nach Herstellung einer Verbindung zwischen der Station und dem Hafen daselbst Anwendung.

Schwerin, den 25. Mai 1898. (1276)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

In dem Waarenverzeichniss des Binnenausnahmetarifs 20 für Getreide etc. nach Basel transit zur Ausfuhr wird mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Raps- und Rübsaat" abgeändert in „Raps- und Rübsen."

Strassburg, den 18. Mai 1898. (1277)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güter- und Vieh- etc. Verkehr. Die Station Mönchhagen des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin wird am 1. Juni 1898 in den Gütertarif (Heft 4) aufgenommen. Der Fracht-

berechnung sind die um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Bentwisch zu Grunde zu legen.

Die Entfernung Perleberg - Friedeberg N./M. auf Seite 47 des Tarifhefts 2 wird von 202 km auf 302 km richtig gestellt. Die hiermit verbundenen Frachterhöhungen treten erst am 15. Juli 1898 in Kraft.

Die Bekanntmachung vom 25. März d. J. wird dahin berichtigt, dass für die Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn vom 1. April 1898 ab die niedrigeren im Heft 1 des Tarifs unter E. I 2 b (nicht a) bezeichneten Entfernungen gelten.

Berlin, den 24. Mai 1898. (1278)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. Js. wird die Station Blankenhain (Thür.) in den Ausnahmetarif 2a für Porzellankapselerde, lose oder in Säcken verpackt (rohe Thonerde), im Verkehr von der Station Wiesau mit einem Frachtsatze von 0,64 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Erfurt, den 21. Mai 1898 (1279)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-hessischer Güterverkehr. Gruppen III/VI. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. Js. wird die Station Waldhof des Bezirks Mainz in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., 23. Mai 1898. (1280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Zágráb (Agram). Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1898 wird für Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben ab Zágráb (Agram) nach Stationen der französischen Ostbahn auf die derzeit gültigen Frachtsätze der Serie II des österr.-ungarisch-französ. Verbandstarifes Theil IV, Heft 2 ein Nachlass von 2,50 Frcs. pro Tonne = 1000 kg gewährt.

Wien, am 23. Mai 1898. (1281)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Neuausgabe des Abschnittes D des Tariftheiles II, Heft 2 zum Lokal-Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen. Anlässlich der für den 15. Juni l. J. in Aussicht genommenen Betriebseröffnung der Strecke Nepolokoutz - Wiznitz und der für den 1. Juli l. J. beabsichtigten Betriebseröffnung der Strecken Radautz-Frassin (mit der Abzweigung Karlsberg - Putna) und Luzan-Zaleszczyki der neuen Bukowinaer Lokalbahnen wird demnächst der Abschnitt D des Tariftheiles II, Heft 2 des Lokal-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, in welchen die vorgenannten neuen Linien einbezogen sein werden, mit der Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung separat zur Neuausgabe gelangen.

Die definitive Durchführung im Tarifwege wird mit dem nächsten Nachtrage zu Theil II, Heft 2 des vorbezeichneten Lokal-Gütertarifes durch Einbeziehung des neuen Abschnittes D erfolgen.

Wien, am 24. Mai 1898. (1282)

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Zur Erleichterung des Besuchs von Roda und Papiermühle wird vom 29. Mai 1898 ab an allen Sonn- und Festtagen bis zum 1. September 1898 der Zug 413 Weimar-Göschwitz bis Hermsdorf-Klosterlausnitz durchgeführt mit Ankunft in Roda 2.10, in Papiermühle 2.20 und in Hermsdorf-Klosterlausnitz um 2.31. Von dort fährt der Zug im Anschluss an den von Gera eingetroffenen Zug 418 um 2.41 ab, trifft in Papiermühle 2.51, in Roda 3.05 und in Göschwitz 3.29 ein. Hierdurch wird namentlich den Bewohnern von Jena und Gera die vielfach gewünschte Nachmittagsverbindung nach Papiermühle und Roda geschaffen.

Vom 15. Juni d. J. wird die Fahrzeit des Personenzuges 201 Bebra-Halle zwischen Erfurt und Weimar derart verschoben, dass Abfahrt in Vieselbach bereits 1.54 und Abfahrt von Hopfgarten bereits 2.05 erfolgt.

Erfurt, im Mai 1898. (1283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt für die Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen und Münster ein neuer Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs in Kraft. Die in denselben aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen a/d. Ruhr, den 21. Mai 1898. (1284)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

7. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 für das Jahr 1898 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 16,15 m Fahrschienenlänge für Dampf- und Handbetrieb eingerichtet, für den Bahnhof Thorn verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 9 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 4 ℳ von uns zu beziehen. Die Angebote sind bis zum 13. Juni d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 192 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt binnen 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages. Die im Verdingungstermine anwesenden Vertreter müssen mit einer Vollmacht versehen sein, zu welcher ein Stempel von 1,50 ℳ zu entwerthen ist.

Bromberg, den 20. Mai 1898. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Bekanntmachung auf Lieferung von ungefähr 150 Stück fertigen Wagendecken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin Donnerstag, den 15. Juni 1898, Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 30. Juni 1898.

Breslau, den 20. Mai 1898. (1286)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Zur Ueberwachung des Baues einer 70 km langen Kleinbahn in Ostdeutschland wird ein im **Kleinbahn-Bau erfahrener**

Regierungs-Baumeister

zunächst auf d. Dauer eines Jahres gegen festes Gehalt und Tantieme sofort **zu engagiren gesucht**. Gefl. Offerten sub **J. R. 9486** an die Expedition dieses Blattes erbeten.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Büreaubeamter in Posen wünscht mit einem Kollegen bei anderer Eisenbahndirektion zu tauschen und zahlt eventl. Entschädigung. Offerten unter **P. V. 5.** hauptpostlagernd Posen bis 20. Juni.

Funkenfänger für **Locomotiven** und **Locomobilen** D. R. P. Nr. 65140 in dem Werke „Das Eisenbahn-Maschinen-Wesen der Gegenwart 1897“ als die besten empfohlen, offerirt

H. Eisenach, Maschinenfabrik.
Cüstrin II.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Hoppe & Roehming, Halle a. S. bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 86.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 42. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. Juni 1898.

Inhalt:

Der neue Stückguttarif.
Die Eisenbahnverwaltung als Vorläufer des sozialdemokratischen Zukunftsstaates?
Bericht über die fünfjährige Thätigkeit des Komitees für den Bau der sibirischen Bahn.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen. — Ständige Tarifkommission. — Europäische Fahrplankonferenz. — Maassnahmen der preuss. Eisenbahnverwaltung für den Herbstverkehr. — Wagenmangel in Oberschlesien. — Dienstbefreiung zur Ausübung des Wahlrechts. — Marienburg-Mlawkaer E. — Eutin-Lübecker E. — Allgem. deutsche Kleinbahn-Ges. — Strassenbahn Schandau-Lichtenhainer Wasserfall. — Eiseinfuhr. — Errichtung einer Eisenbahnbank. — Probefahrt mit einem elektr. betriebenen Omnibus in Berlin. — Mechanisch-technische Versuchsanstalt in Charlottenburg. — Errichtung einer Wagenfabrik in Danzig. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Eisenbahnfragen in der österr. Delegation. — 2. Eisenbahnverbindung mit Triest. — Belehrung und Prüfung des Eisenbahnbetriebspersonals. — Beschleunigung des Güterverkehrs. — Aussteigen aus den Bahnzügen auf freier Strecke. — Die österr. Staatseisenbahnverwaltung und die Wagenfabriken. — Konferenz der Staatsbahndirektoren. — Lokalbahnprojekte. — Wagenmangel im nordböhmischen Braunkohlenrevier. — Dux-Bodenbacher E. — Südbahn. — Transporteinnahmen der österr. Staatsbahnen. — Wiener Stadtbahn. — Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen. — Verpachtung der Hotelanlagen in Abbazia. — Geänderte Bilanzirung bei den Eisenbahnen. — Fahrbegünstigung für landwirthschaftliche Arbeiter in Ungarn. — Ingenieure der ungar. Staatsbahnen.
Niederlande: Niederländ. Staatseisenbahngesellschaft.
Vereins-Ausland: Gotthardbahn. — Jura-Simplonbahn, Ausstand. — Simplontunnel. — Fahrplanmässige Fahrten der elektr. Lokomotive System Heilmann. — Warschau-Wiener E. — Bahnprojekt Buluwayo-Tanganyikasee. — Bahnverbindung mit dem Kilimandscharo. — Aufschliessung Chinas. — Peking-Hankau-E. — 15 Millionenanleihe und das Bahnprojekt nach Kingtschau. — Pool der Newyorker Bahnen für Getreidefrachten.
Allgemeines: Telegraph. Verbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen. — Verschiebung v. Häusern.
Technische Neuerungen:
Schalldämpfer für Lokomotiven der Berliner Stadtbahn.
Verein für Eisenbahnkunde.
Bücherschau:
Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie. — James Watt. — Fahrplankarte von Europa.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Der neue Stückguttarif.

Von Eisenbahndirektor **de Terra**.

In der 53. (Abend-) Sitzung des preussischen Landtages ist von maassgebender Seite bekanntlich verkündet worden, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung beabsichtige, zum 1. Oktober einen neuen Stückguttarif einzuführen, der sehr erhebliche Ermässigungen bringe und zwar namentlich wirksame Ermässigungen auf weite Entfernungen. Man stehe mit den übrigen Bundesstaaten in Verhandlung, um wo möglich diesem neuen Tarif einen ausgedehnten Geltungsbereich zu sichern. Ueberall im Lande, namentlich auch in Fachkreisen, ist diese Ankündigung sicherlich mit lebhafter Freude begrüsst worden. Die einzigen „Leidtragenden" sind die Spediteure, die durch den neuen Tarif eine weitverzweigte Thätigkeit gefährdet sehen, die ihnen jahraus jahrein zu erklecklichem Gewinn verholfen hat. Niemand wird es ihnen verdenken, wenn sie sich gegen eine Maassregel, die manch einen von ihnen möglicherweise in seiner Existenz bedroht, zur Wehre setzen, so lange noch der Schimmer einer Aussicht auf Abwendung der drohenden Gefahr vorhanden ist. Wie gewissermaassen als Ausgleich dafür ihre bisherige Thätigkeit auf einem anderen Gebiet in grösserem Umfange dem staatlichen Eisenbahndienst eingegliedert werden könnte, wird weiterhin dargelegt werden.

Wenngleich von einer Verpflichtung zur Schadloshaltung bei Einschränkung oder Aufhebung des Sammelladegeschäfts noch weniger die Rede sein kann, wie etwa bei Beseitigung der in grösseren Städten bestehenden Privatposten, so ist doch nicht zu leugnen, dass beide Einrichtungen ihre Entstehung dem Umstande verdanken, dass die staatlichen Verkehrsanstalten sich in irriger Auffassung der Verhältnisse nicht entschliessen konnten, dem vorhandenen Bedürfniss nach Verbilligung des Verkehrs selber in ausreichendem Maasse gerecht

zu werden. Weit davon entfernt, die Schädlichkeit eines entbehrlichen Zwischengliedes im Eisenbahnverkehr (zwischen Verwaltung und Verkehrsinteressenten) zu würdigen, hat man durch die Tarifbildung in der bekannten Weise seine Einführung geradezu beabsichtigt und gefördert, weil man sich unbegreiflicherweise davon eine werthvolle und erwünschte Entlastung der Eisenbahnen von der mit der Behandlung grösserer Mengen von Stückgütern verbundenen Kleinarbeit und Verantwortlichkeit zugleich mit einer zweckmässigeren Ausnutzung der Wagen versprach. Hat sich doch trotz all' der übeln Erfahrungen, die mit dem Sammelladungsverkehr gemacht worden sind, noch neuerdings (in Nr. 91 Jahrg. 1897 d. Ztg.) angesichts der amtlichen Vorbereitungen zu seiner endlichen Beseitigung eine Stimme erhoben, die für Beibehaltung dieser — nach dem Urtheil wohl der allermeisten Fachgenossen gänzlich verfehlten — Einrichtung eintrat und die Besorgniss erwecken konnte, dass jene in Fachkreisen aufs freudigste begrüssten Vorbereitungen am Ende doch nicht zu der seit langem herbeigewünschten Reform führen möchten.

Auf die Nachtheile des Sammelladungsverkehrs ist auch in der eingangs erwähnten Sitzung des Landtages hingewiesen worden. Sie bestehen für die Eisenbahnen in der Hauptsache bekanntlich darin, dass bei dem bedeutenden, in der nothwendigen Rücksicht auf möglichst vollständige Ausnutzung der Wagen keineswegs ausreichend begründeten Unterschied in der Höhe der Tarifsätze für ein und dasselbe Gut, je nachdem es in ganzen Wagenladungen oder als Stückgut zur Beförderung aufgegeben wird, theils minderwerthige Güter gleicher Art, theils aber auch hochwerthige Güter der verschiedensten Art in kleineren Mengen an den grösseren Verkehrsplätzen von Spediteuren massenhaft zu Wagenladungen angesammelt und als solche, zu den erheblich niedrigeren Tarifsätzen dafür, verfrachtet werden. Einestheils haben die Eisenbahnen dieses Verfahren noch durch meist unentgeltliche Hergabe von Lagerräumen für jenen Zweck begünstigt. Auf der anderen Seite wurden sie, im Gegensatz dazu, bald genöthigt, in die Rollfuhrverträge eine Bestimmung aufzunehmen, die eine Beförderung vom Absender nicht ausdrücklich dafür bestimmter Stückgüter als Sammelgut verbot und Zuwiderhandlungen unter Strafe stellte. Dass sich eine wirksame Ueberwachung in dieser Beziehung, wenn überhaupt, nur unter grossen Schwierigkeiten ermöglichen lässt, ist bekannt genug.

Welche gewaltigen Summen den Eisenbahnen jahraus jahrein durch den Sammelladungsverkehr an Stückgutfrachten verloren gehen, lässt sich zwar nicht mit Sicherheit feststellen. Der Umfang dieses Verkehrs gibt aber einen gewissen Anhalt dafür. Nach den in Nr. 91 S. 917 Jahrg. 1897 d. Ztg. mitgetheilten Feststellungen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sind innerhalb einer Reihe von Jahren von der Gesammtmenge des Stückguts befördert worden:

	Eilgut	allgemeines Stückgut	bestimmtes Stückgut	Sammelgut
	%	%	%	%
bis 100 km . .	53,6	58,5	58,9	16,0
von 101—200 km	19,2	20,0	18,7	20,9
„ 201—300 „	10,0	8,7	9,0	11,4
„ 301—400 „	6,9	5,5	5,5	20,0
„ 401—500 „	4,6	3,3	3,9	11,1
„ 501—600 „	3,2	2,2	2,1	13,4
über 600 km .	2,5	1,8	1,9	7,2

Nach der Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen wurden als Sammelladungen befördert:

im Jahre 1895 = 1 621 626 t
„ „ 1896 = 1 706 638 „

Dass infolge der hohen Stückguttarife und — des ganz unverhältnissmässig niedrigen Tarifs für Postpackete bis zu 5 kg auf alle Entfernungen innerhalb Deutschlands und Oesterreich-Ungarns grosse Massen von Stückgütern in an und für sich ganz unwirthschaftlicher Weise jahraus jahrein in lauter einzelne Postpackete von je 5 kg zerlegt werden, für deren Beförderung die Eisenbahnen überhaupt keinerlei Vergütung erhalten, ist bekannt und auch im Landtage bei Ankündigung des neuen Stückguttarifs erwähnt worden. In welchem Umfange dies geschieht, ist von Dr. Charles Henry Hull in seiner verdienstvollen Schrift „Die deutsche Reichspost“ (Jena 1892) anschaulich dargelegt worden.

Ganz abgesehen von den mancherlei unliebsamen Reklamationen und Weiterungen, die den Eisenbahnen aus dem Sammelverkehr infolge von — ohne ihr Verschulden entstehenden — Transportverzögerungen, auch wohl von Uebertheuerungen durch die Spediteure, erwachsen, hat der Sammelverkehr für die Eisenbahnen ausserdem den Nachtheil, dass er, wie im Landtage zutreffend ausgeführt worden ist, den unmittelbaren eisenbahnseitigen Stückgutverkehr ungünstig beeinflusst. Je mehr Stückgut die Eisenbahn (als Stückgut) zu befördern hat, desto besser kann sie ihre Einrichtungen diesem Verkehr anpassen, durch Einrichtung besonderer — beschleunigter — Stückgutzüge, durch Vermehrung und namentlich auch bessere Ausnutzung der jetzt vielfach mit ganz geringer Belastung verkehrenden Kurswagen u. a. m.

Die Nachtheile des Sammelverkehrs für das Publikum lassen sich kurz folgendermaassen zusammenfassen: Der Sammelverkehr ist an und für sich beschränkt auf die Verbindung zwischen grösseren Städten. Allenfalls lässt er sich noch auf die nicht gar zu weit von ihnen entfernten Orte ausdehnen. Je geringer sein Umfang ist, um so häufiger führt die Ansammlung der Güter und ihre erneute Behandlung auf Abzweigestationen zu — unvermeidlichen — Transportverzögerungen. Auch Ver- und Uebertheuerungen gegenüber den Tarifsätzen der Eisenbahnen sind bei ihm erfahrungsmässig nicht selten.

Diese unbestreitbaren Nachtheile werden durch den Nutzen, den das Publikum aus dem Sammelverkehr zieht, keinesfalls aufgewogen. Es darf behauptet werden, dass er für Versender und Empfänger, die nur einen geringen Verkehr unterhalten, wenn überhaupt vorhanden, doch nur ganz unerheblich ist. Einen beträchtlicheren Antheil aus dem mit ihm verbundenen Gewinn wissen sich begreiflicherweise die Interessenten zu sichern, die ihn in grösserem Umfange benutzen. Den Hauptvortheil daraus ziehen aber die betheiligten Spediteure, und das trotz einer sehr kostspieligen, weil ausgedehnten und weitverzweigten Organisation, die nebenbei erwähnt bei den Eisenbahnen ohnehin vorhanden ist und bei Ausdehnung des Stückgutverkehrs ohne grosse Schwierigkeiten entsprechend erweitert werden könnte.

Der Sammelverkehr kann hiernach mit Fug und Recht als eine in jeder Hinsicht verfehlte Einrichtung bezeichnet werden, die namentlich auch dem Zweck, den Stückgutverkehr zu verbilligen, mindestens nicht in dem wünschenswerthen Maasse und besonders auch nicht in der wünschenswerthen Gleichmässigkeit gerecht zu werden vermag.

Eine allgemeine Verbilligung des Stückgutverkehrs ist aber nicht nur ein wirthschaftliches Bedürfniss, sondern auch eine unabweisbare Forderung der wirthschaftlichen Gerechtigkeit.

Das wirthschaftliche Bedürfniss ist aus den bisherigen Erfahrungen mit dem Sammelverkehr und dem — in seiner jetzigen Ausdehnung übertrieben billigen — Postpackettarif klar ersichtlich. Beide Einrichtungen wären schwerlich ins Leben gerufen worden, wenn das Bedürfniss, die Beförderung kleinerer Mengen zu verbilligen, nicht thatsächlich anerkannt worden wäre.

Ebenso steht diese Verbilligung als Forderung der wirthschaftlichen Gerechtigkeit ausser Zweifel. Wenn dieselben Güter, die in Wagenladungen zu Streckenfrachtsätzen bis herunter zu 2,2 ₰ und (nach Ausnahmetarifen) noch weniger für die Tonne und das Kilometer befördert werden, bei Aufgabe als Stückgut 11 und (nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter) 8 ₰ für die Tonne und das Kilometer zu tragen haben, so liegt hierin eine Begünstigung der Grossabnehmer (von Transportleistungen), die vom privatwirthschaftlichen, lediglich das Erwerbsinteresse berücksichtigenden Standpunkt aus völlig

begreiflich, mit den auf möglichst gleichmässige Förderung der Wohlfahrt aller Staatsangehörigen gerichteten Aufgaben einer staatlichen Veranstaltung wie unserer Eisenbahnen aber schlechterdings unvereinbar ist.

In der Berliner „Täglichen Rundschau" wurde, wie hier bereits gelegentlich erwähnt, im Jahre 1894 folgendes ausgeführt: „Nirgends tritt die Bevorzugung der Grossbetriebe und gleichzeitig die Benachtheiligung der Kleinbetriebe so stark hervor, wie in den Gütertarifen der Eisenbahnen. In einer Petition der deutschen Seiler wurde vor einiger Zeit festgestellt, dass für 100 kg Hanf von Berlin nach Köln zu zahlen sind als Einzelgut 6,29 ℳ, in Wagenladungen aber nur 2,06 ℳ, so dass die Grossindustrie nur ein Drittel der für das Kleingewerbe bestehenden Taxe zu verauslagen hat. Wo solche Ungeheuerlichkeiten vorkommen, kann sicherlich nicht von sozialer Verkehrspolitik die Rede sein, da darf man schon von verkehrter Sozialpolitik sprechen." Angesichts der vorliegenden Thatsachen hält es auch dem Wohlmeinendsten schwer, dieses harte Urtheil einer Uebertreibung zu zeihen.

In meiner „Sozialen Verkehrspolitik" (Berlin 1895) wie in mancherlei anderen späteren Veröffentlichungen ist als einer der hauptsächlichsten Grundsätze einer gesunden Verkehrspolitik die Forderung aufgestellt, dass die natürlichen in seinem Wesen begründeten Vortheile des Grossbetriebes, seine schon jetzt die Existenz des Kleinbetriebes in jeder Gestalt arg bedrängende Uebermacht, nicht noch künstlich gesteigert werden. Das an und für sich als berechtigt anzuerkennende Gewinnstreben der staatlichen Verkehrsanstalten muss an den für sie in erster Linie maassgebenden volkswirthschaftlichen und sozialpolitischen Erwägungen seine Grenze finden.

Diese Erwägungen müssen, wie es a. a. O. S. 12 heisst, dem Gewinnstreben unbedingt voranstehen, weil die vom Staat vertretenen Interessen der Gesammtheit dabei in unvergleichlich höherem Maasse betheiligt sind, als bei noch so hohen Reinerträgen der Verkehrsanstalten. Jene Erwägungen führen aber unabweisbar zu der Forderung, dass dem Grossbetriebe keinerlei Vortheile eingeräumt werden, deren nicht auch der Kleinbetrieb mindestens in dem gleichen Maasse theilhaftig wird. Nicht, dass es darauf abgesehen sein könnte, den Kleinbetrieb künstlich zu stützen, auch wo er augenscheinlich aus technischen Gründen dem wirthschaftlichen Fortschritt zum Opfer fallen muss. Aber erst nach Beseitigung aller gegenwärtigen künstlichen Begünstigungen des Grossbetriebes kann es sich klar erweisen, in welchem Umfange der Kleinbetrieb auch unter den veränderten technischen und wirthschaftlichen Verhältnissen noch lebensfähig ist.

Weder in England, noch in Russland, dessen neuerliche umfassende Tarifreformen ernste Beachtung verdienen, wird in den Tarifen, in Frankreich wenigstens nicht in den allgemeinen (Normal-) Tarifen, ein grundsätzlicher Unterschied zwischen der Menge der aufgelieferten Güter gemacht. In Russland ist man, nebenbei bemerkt, in der Ausschaltung entbehrlicher, deshalb unproduktiver und oft geradezu schädlich wirkender Zwischenglieder zwischen Eisenbahnen und Verkehrsinteressenten bekanntlich so weit gegangen, selbst bei der zollamtlichen Abfertigung der auf den Grenzstationen eingehenden, zur Weiterbeförderung bestimmten Güter die Mitwirkung von Spediteuren auszuschliessen.

In Frankreich besteht seit dem 1. April 1892, wie aus Nr. 25 d. Ztg. von jenem Jahre bekannt, ein besonderer sämmtliche Eisenbahnen umfassender ermässigter Tarif für Waarenpackete jeder Art (als Eilgut). Bei einem Gewicht von nicht über 40 kg beträgt die Fracht für das Tonnenkilometer bis 200 km 0,35 Frcs.; sie ermässigt sich in Zonen von 201 bis 300, 301 bis 400, 401 bis 800, 801 bis 1 000 km auf 0,28 Frcs. und über 1 000 km bis auf 0,25 Frcs. Für Waarenpackete (ausser Lebensmitteln) von über 40 kg beträgt die Fracht für das Tonnenkilometer bis 100 km 0,32 Frcs.; sie ermässigt sich in Zonen von 101 bis 300, 301 bis 500, 501 bis 600 usw. von 100 zu 100 km bis 1 000 km auf 0,18 Frcs., über 1 000 km auf 0,16 Frcs. Für Lebensmittelsendungen von über 40 kg wird für das Tonnenkilometer auf Entfernungen bis 100 km 0,32 Frcs. erhoben. Die Fracht ermässigt sich in Zonen von 101 bis 300, 301 bis 500, 501 bis 600 usw. von 100 zu 100 km bis 1 100 km auf 0,12 Frcs., über 1 100 km auf 0,105 Frcs.

Besonders bemerkenswerth ist bei diesem Tarif die über die gewöhnlichen Sätze noch hinausgehende Begünstigung, deren sich Lebensmittelsendungen zu erfreuen haben. Neuerdings sind, wie inzwischen in Nr. 36 d. Ztg. mitgetheilt, noch weitere sehr erhebliche Begünstigungen des Kleinverkehrs in landwirthschaftlichen Erzeugnissen nach dem Beispiel der englischen Eisenbahnen in Aussicht genommen.

Dem Vernehmen nach soll der im preussischen Landtage angekündigte neue Stückguttarif folgendermaassen gebildet werden: Bei Entfernungen bis zu 50 km bleibt der bisherige Satz von 11 ₰ für das Tonnenkilometer bestehen, von 51 bis 200 km werden 10 ₰, von 201 bis 300 km 9 ₰, von 301 bis 400 km 8 ₰, von 401 bis 500 km 7 ₰ und über 500 km 6 ₰ für das Tonnenkilometer erhoben.

Wenn die geplante Ermässigung hiernach auf die Entfernungen über 50 km beschränkt bliebe und in vollem Maasse erst bei den Entfernungen von mehr als 400 km zur Geltung käme, so könnte m. E. hiergegen allerdings nicht mit Unrecht eingewendet werden, dass gerade der Kleinhandel und das Kleingewerbe, wie in dem früher erwähnten Aufsatz in Nr. 91 d. Ztg. Jahrg. 1897 zutreffend ausgeführt ist, hauptsächlich auf den Nahverkehr angewiesen sind.

(Schluss folgt.)

Die Eisenbahnverwaltung als Vorläufer des sozialdemokratischen Zukunftsstaates?

Von **Paul Dehn.**

Bei den bevorstehenden Wahlen sollen sich nach Anweisung ihres Parteivorstandes die Sozialdemokraten auf eine Ausmalung des Zukunftsstaates nicht einlassen, weil wie jede neue so auch die künftige Staats- und Gesellschaftsordnung nur das Erzeugniss der Umstände sein könne, unter denen sie ins Leben tritt, und diese Umstände sich im einzelnen nicht im voraus übersehen liessen. Man muss sich also mit der Andeutung des Parteiprogramms begnügen, wonach das kapitalistische Privateigenthum an Produktionsmitteln, an Grund und Boden, Gruben und Bergwerken, Rohstoffen, Werkzeugen, Maschinen und Verkehrsmitteln in gesellschaftliches Eigenthum umgewandelt werden soll. Erst danach lasse sich alles Elend beseitigen und allerseits die höchste Wohlfahrt, insbesondere höheres Einkommen und bessere Lebensführung für alle, herstellen. Da nun nach dem Parteiprogramm der Uebergang der Produktionsmittel in den Besitz der Gesammtheit nicht ohne den Besitz der politischen Macht bewirkt werden kann, so will die Sozialdemokratie zuvor die Herrschaft erkämpfen und erst danach zur Verwirklichung ihrer Ideale, zum Aufbau ihres Zukunftsstaates schreiten.

Mit solchen verschwommenen Sätzen für eine zunächst noch gar nicht erkennbare Zukunft ist indessen der sozialdemokratischen Gefolgschaft nicht gedient, sie verlangt greifbarere und anschaulichere Darlegungen und Versprechungen, und so sahen sich die sozialdemokratischen Politiker wiederholt veranlasst, wie es u. a. Bebel in seinem Buche über die Frau gethan, über das Wann? und Wie? einige nähere Andeutungen zu geben. Da alles, was bisher von sozialdemokratischer Seite

über die künftige Gestaltung des Zukunftsstaates geäussert wurde, nur geeignet war, die Zweifel an der Möglichkeit seiner Verwirklichung, an der Dauer seines Bestandes und an der Erspriesslichkeit seiner Zustände zu verstärken und die abfälligen Urtheile über die sozialdemokratischen Bestrebungen zu verschärfen, so hat man beschlossen, um sich nicht neue Blössen zu geben, den Zukunftsstaat im Dunkeln ruhen zu lassen und sich vorläufig auf den Kampf gegen die bestehenden Verhältnisse zu beschränken.

Immerhin wird die kluge Anweisung des sozialdemokratischen Parteivorstandes zuweilen ausser Acht gelassen. Hier und da lüftet einer oder der andere doch ein wenig den Schleier von dem Zukunftsbilde und so hat kürzlich zu dessen Kenntniss auch der sozialdemokratische Abg. Geck in der badischen zweiten Kammer einen Beitrag geliefert, als er zum Etat der Eisenbahnverwaltung das Wort ergriff. Nach einem Bericht des sozialdemokratischen „Vorwärts“ anerkannte der Abg. Geck den Eifer und das richtige Verständniss der badischen Regierung bei der Gestaltung und Verwaltung des Verkehrswesens in neuester Zeit und führte des weiteren aus, das badische Eisenbahnministerium sei der bedeutendste Arbeitgeber im Lande, denn es beschäftige 15 000 Personen und wende für Gehälter, Arbeitslöhne, Miethsentschädigung, Ortszulage usw. etwa 20 000 000 ℳ jährlich auf. Beachtet man die weitere Zahl von Handwerkern, Lieferanten, Fuhrleuten usw., die mittelbar durch den Staatsbahnbetrieb ihren Lebensunterhalt fristen, sagte der Abg. Geck, so kommt man zu dem Ergebniss, dass ein Zwanzigstel der badischen Bevölkerung im Eisenbahnbetrieb allein schon mit oder ohne Wissen verstaatlicht ist. Der Abg. Geck wies endlich darauf hin, wie bedeutend die Zahl derjenigen anwächst, die sich in den Vormerklisten zum Eisenbahndienst einschreiben lassen und wie alles nach diesem „Zuchthause“ drängt, wo man den Uniformirten vorschreibt, wann gearbeitet, gegessen und geschlafen wird.

Mit diesen Ausführungen wollte der Abg. Geck die Möglichkeit, ja die Zweckmässigkeit der sozialdemokratischen Zukunftspläne greifbar veranschaulichen. In gewissem Sinne hat ja die Staatsbahnverwaltung auf ihrem Gebiete durchgeführt, was das sozialdemokratische Programm verlangt, die Verwandlung des kapitalistischen Privateigenthums an Verkehrsmitteln in gesellschaftliches d. h. in staatliches Eigenthum. Die Eisenbahnverstaatlichung hat den Beifall des sozialdemokratischen Abg. Geck gefunden, wenigstens in Baden. Er spendete ihr grosse Anerkennung, ja er führte sie sozusagen als eine Probebild des sozialdemokratischen Zukunftsstaates vor. Da sich so viele Anwärter für den Staatsbahnbetrieb finden, obwohl er ihnen vorschreibt, wann sie zu arbeiten, zu essen und zu schlafen haben, so liegt die Schlussfolgerung nahe, dass man sich auch im sozialdemokratischen Zukunftsstaat recht wohl fühlen könne und werde.

Für die Angehörigen der Staatsbahnverwaltung geht daraus zunächst hervor, dass sie von dem sozialdemokratischen Zukunftsstaat wenig oder nichts zu hoffen haben. Mit dem Staatsbahnbetrieb, wie er gegenwärtig besteht, ist der sozialdemokratische Abg. Geck zufrieden und wenn etwa schon morgen mit der Verwirklichung des sozialdemokratischen Zukunftsstaates begonnen werden könnte, so würde nach den Aeusserungen des Abg. Geck zu schliessen der Staatsbahnbetrieb in seiner gegenwärtigen Organisation ohne weiteres übernommen und überdies erheblich ausgedehnt werden müssen, da nach den neuesten Andeutungen über den Zukunftsstaat, wie sie Herr Liebknecht kürzlich in der Monatsschrift „Kosmopolis“ veröffentlicht hat, die Benutzung der Eisenbahnen, der elektrischen Bahnen und mit der Zeit auch der Luftschiffe wie heute diejenige der Landstrassen unentgeltlich sein soll. Unter solchen Umständen ist ernstlich zu bezweifeln, dass im Eisenbahnbetrieb des sozialdemokratischen Zukunftsstaates höhere Arbeitslöhne gezahlt werden können als gegenwärtig. Man wird die Angestellten des Staatsbahnbetriebes nicht besser stellen als die Angestellten der übrigen Betriebe, die ja sämmtlich staatliche sein werden. Man wird den Eisenbahnarbeitern und -Unterbeamten nicht mehr, sondern eher weniger als heute bieten können. Das mögen diejenigen bedenken, die jetzt der sozialdemokratischen Agitation zugeneigt sind, weil sie von dem Zukunftsstaat eine wesentliche Besserung ihrer Verhältnisse erwarten.

Das Staatsbahnsystem in Deutschland hat sich praktisch bewährt und wird kaum noch angefochten. Auch für die Verstaatlichung anderer Erwerbszweige lässt sich mancher gewichtige Grund anführen. Die Verstaatlichung des Versicherungswesens würde unzweifelhaft grosse Vortheile bieten. Selbst die Verstaatlichung einzelner eigenartiger Industriezweige, der Tabaks-, Spiritus, Zucker-, Zündhölzchen-, Kohlen- usw. Industrie erscheint vom Standpunkt der bürgerlichen Parteien keineswegs grundsätzlich verwerflich oder auch nur gefährlich. In verschiedenen Staaten bestehen solche Monopole, ohne dass der Staatsgedanke darunter gelitten hätte oder die Sozialdemokratie gefördert worden wäre. Im Gegentheil haben derartige Monopole die Finanzen und zum Theil selbst die betreffenden Erwerbszweige konsolidirt, aber es wäre verfehlt, wollte man unter Hinweis auf die Staatsbahnverwaltung oder auf die sonst vorhandenen Staatsmonopole die Forderung begründen, dass es nunmehr zweckmässig oder gar nothwendig wäre, das ganze Erwerbsleben zu verstaatlichen oder, wie das sozialdemokratische Programm sich ausdrückt, alles Privateigenthum an Produktionsmitteln in gesellschaftliches Eigenthum umzuwandeln. Sollte es jemals dahin kommen, so würden Jahrhunderte zu solcher Entwickelung der Gesellschaft nothwendig sein.

Was bezweckt denn die Sozialdemokratie mit ihren Verstaatlichungsforderungen, mit ihrem Zukunftsstaat? Im Grunde genommen nichts anderes, als eine eigenthümliche Beilegung des Interessengegensatzes zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Bisher ist es nicht gelungen, diesen Interessengegensatz zu beseitigen, vielleicht wird es auch niemals ganz gelingen. Immerhin bleibt zu hoffen, dass er durch eine die verschiedenen Interessen zusammenfassende korporative Organisation erheblich gemildert werden kann. Nach sozialdemokratischer Auffassung lässt sich der Interessengegensatz zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer nur durch Beseitigung des Arbeitgebers, d. h. durch die Verstaatlichung oder Vergesellschaftlichung aller Produktionsmittel ermöglichen.

Was die Sozialdemokratie auf diesem Wege anstrebt, die Beseitigung der Arbeitgeber, der reichen Unternehmer, der satten Bourgeoisie usw., besteht unter gewissen Einschränkungen schon längst und zwar in China. Reiche Leute sind in China sehr selten zu finden und in der Regel verbergen sie ihren Reichthum, um nicht den Neid und die Erpressung der Mandarinen hervorzurufen. Auf der einen Seite steht das hochentwickelte Staatsbeamtenthum mit den Mandarinen an der Spitze, auf der anderen Seite das Bürgerthum, das gesammte Volk. Keinesfalls ist in China die Plutokratie als die herrschende Klasse anzusehen, sondern die Büreaukratie, die dort allmächtig ist. In dem sozialdemokratischen Zukunftsstaat würde seine Büreaukratie ebenfalls alles beherrschen. Es ist nur dem konservativen Charakter der Chinesen zu verdanken, wenn sie sich so lange Zeit hindurch einer Gesellschaftsordnung gefügt haben, die nach europäischen Begriffen unerträglich ist.

Von sozialdemokratischer Seite kann man nun freilich einwenden, dass die Chinesen ein zurückgebliebenes Volk sind, dass sie die Regierung verdienen, die sie haben, dass die Europäer ganz andere Menschen sind und auf einer weit höheren Kulturstufe stehen. Indessen dieser Einwand wird hinfällig, wenn man sieht, wie gerade in jenen europäischen Staaten, wo unter einer sehr freien Verfassung die Beamten mittelbar oder unmittelbar gewählt werden, annähernd ähnliche korrumpirte Verhältnisse zu finden sind, wie in China. Auch die Europäer sind unvollkommene Menschen mit allerlei Fehlern und Gebrechen und wollten sie das ganze Erwerbsleben verstaatlichen und jedes Volk in zwei grosse Bevölkerungsgruppen scheiden,

in Beaufsichtigte und in Beaufsichtiger, so würde voraussichtlich diese letztere Gruppe, die Beaufsichtiger, die Büreaukratie, nicht minder schwere Auswüchse und Gebrechen zeigen wie in China oder mindestens solche, wie sie unter sonst günstigeren Verhältnissen in den modernen Republiken oder in den parlamentarisch regierten Staaten anzutreffen sind.

Allerwärts hat man in diesen modernen Kulturstaaten nach der Beseitigung des Königthums und seines maassgebenden Einflusses mit der Büreaukratie üble Erfahrungen gemacht, allerwärts hat sich namentlich im höheren Beamtenthum eine bedenkliche Korruption gezeigt, die vielfach Hand in Hand mit der Korruption des Parlamentarismus ging. In der Büreaukratie jener Staaten kämpfen die Beamten untereinander einen rücksichtslosen Kampf um ihr Dasein, um ihre Laufbahn, um ihre Beförderung, und in der Regel siegen auch dort diejenigen, die am lautesten schreien oder am grundsatzlosesten handeln. In jenen Staaten dagegen, wie in den deutschen, wo der Fürst noch eine kräftige Initiative entwickeln kann, wo er selbständig ist in der Wahl seiner Räthe, wo er ein weitgehendes Ernennungsrecht besitzt, da ist ein Gegengewicht vorhanden gegen jene schrankenlose Streberkonkurrenz der Beamten, wie sie in den anderen Staaten immer stärker hervortritt und immer bedenklichere Rückwirkungen zeigt.

Nach den Erfahrungen, die man in demokratischen und republikanischen Staaten gemacht hat, angesichts des alleinherrschenden Mandarinenthums in China und der von den Parlamenten beeinflussten, ja zusammengesetzten Büreaukratie in den europäischen Staaten und in den amerikanischen Republiken wird man ernsthatte Besorgniss hegen müssen vor einer Verwirklichung des sozialdemokratischen Zukunftsstaates, der im günstigsten Fall ähnliche bedenkliche Verhältnisse schaffen, Deutschland in unabsehbare Wirrsal stürzen, seine tüchtige und ehrliche Verwaltung demoralisiren, die Beamten und Arbeiter nicht besser stellen und die Volksmassen nun und nimmermehr befriedigen würde.

Bericht über die fünfjährige Thätigkeit des Komitees für den Bau der sibirischen Bahn.

Am 10. Dezember 1893 bestimmte ein Allerhöchster Befehl, dass ein Komitee etablirt werde, welches die gesammten Arbeiten an der sibirischen Bahn und denjenigen Neben- und Zweigunternehmungen, die mit dem Bau der sibirischen Bahn bezw. der Besiedelung des Landes, der Auffindung und Nutzbarmachung der natürlichen Reichthümer des zu erschliessenden Landes, des Baues des Wegenetzes, der Feststellung der Schiffbarkeit der Wasserwege usw. zu leiten und zu fördern den Auftrag erhielt. Zum Präsidenten dieses Komitees wurde der damalige Thronfolger Grossfürst Nikolai ernannt. Der Beginn der Thätigkeit des Thronfolgers, soweit dieselbe wenigstens vor die Oeffentlichkeit trat, spielte sich im fernen Osten ab, als derselbe auf Befehl des Kaisers in Wladiwostok den Grundstein zu dem Unternehmen legte, das die Kräfte Russlands nach jeder Richtung hin auf das Aeusserste anspannen sollte. Nicht nur, dass das grosse Unternehmen ganz gewaltige finanzielle Mittel von dem Mutterlande in Anspruch nimmt, sondern ebenso werden von der Industrie alle Kräfte angespannt werden müssen, wenn der Befehl des Begründers zur Ausführung gelangen soll, danach die Bahn von russischen Arbeitern, aus in Russland gewonnenen und verarbeiteten Materialien erbaut werden sollte. Neben diesen zum Theil materiellen Leistungen müssen aber auch die geistigen Kräfte in hohem Maasse in den Dienst der grossen Aufgabe gestellt werden, um dieselbe überhaupt und namentlich so zu lösen, dass sie den eigenartigen Verhältnissen des der Kultur neu zu erschliessenden Landes auch in nützbringender Weise dienstbar gemacht werden können.

Wie weit nun und vor allen Dingen mit welchen Mitteln das Komitee dieser Aufgabe gerecht zu werden versuchte, darüber gibt ein amtlich bekannt gegebener ausführlicher Bericht des Komitees an seinen Vorsitzenden, den Kaiser Nikolai II., Auskunft, dessen Inhalt wenigstens in allgemeinen Zügen und auszugsweise hier kurz folgen möge:

Die westsibirische Strecke von 1329 Werst Länge ist nunmehr vollständig beendet, mit dem erforderlichen rollenden Material versorgt, mit Betriebsmitteln versehen und in das allgemeine Netz der im Betriebe befindlichen russischen Eisenbahnen aufgenommen worden. Auf der mittelsibirischen Bahn ist der regelmässige Verkehr auf der Strecke zwischen dem Fluss Ob und der Stadt Krassnojarsk (711 Werst) eröffnet, während die Strecke von Krassnojarsk bis zur Station Kljutschinskaja (330 Werst) dem zeitweiligen Verkehr übergeben ist. Das Gleise ist ferner bis zum Dorfe Tulun gelegt worden, welches 362 Werst von Irkutsk entfernt liegt. Was die Tomsker Zweiglinie anlangt, so ist auf derselben seit 1896 der Verkehr eröffnet. Die im Jahre 1896 auf Beschluss des sibirischen Komitees behufs Entwickelung der Handelsbeziehungen mit China ins Leben gerufene russisch-chinesische Bank hat von der chinesischen Regierung die Konzession zum Bau und zum Betriebe einer Eisenbahnlinie in den Grenzen der Mandschurei erlangt und projektirte zu diesem Zweck die Gründung einer besonderen Aktiengesellschaft „Gesellschaft der chinesischen Ostbahn". Auf Allerhöchsten Befehl Sr. Majestät des Kaisers wurde das Statut dieser Gesellschaft im sibirischen Komitee durchgesehen und der Allerhöchsten Bestätigung gewürdigt. Mit Verwirklichung dieses grossen Unternehmens trat die Nothwendigkeit in Wegfall, die Amurtheilstrecke zu bauen, auf welcher bedeutende technische Schwierigkeiten zu überwinden waren und es wurde überflüssig, die Transbaikallinie nach Osten bis nach Stretensk zu verlängern. Statt dieser Linie wurde die Anlage von Zweiglinien von der Transbaikal- und der Ussuribahn nach der chinesischen Grenze in einer Länge von etwa 419 Werst zum Bau in Aussicht genommen, wodurch sich im ganzen für Transitgüter zwischen den Endpunkten der sibirischen Hauptlinie eine Verkürzung der Transportstrecke um 514 Werst ergibt. Die Erforschung der Richtung für die genannten Bahnen wurde im Sommer 1897 ausgeführt, doch ist die Linienführung noch nicht definitiv bestimmt. Da es nichtsdestoweniger als nothwendig erscheint, die Anlage dieser Zweiglinien sofort in Angriff zu nehmen, weil jede Verzögerung ungünstig auf die Kosten der Bestellungen und Arbeiten einwirken kann, hat das Komitee dem Ministerium der Verkehrsanstalten gestattet, die Arbeiten ohne provisorische Bestätigung der Kostenanschläge in Angriff zu nehmen. Die Thätigkeit der Kommission betreffs der Südstrecke der Ussuribahn, deren Bau im Jahre 1891 begonnen wurde, fand in der Assignirung der zum Bau erforderlichen Mittel Ausdruck. Diese Theilstrecke wurde im Sommer 1895 beendet. Was jedoch die Nordussuribahn anlangt, so ist dort das Gleis schon auf der ganzen Strecke gelegt. Am 3. September 1897 passirte der erste direkte Zug von Chabarowsk nach Wladiwostok die Ussuribahn.

Da auf Allerhöchsten Befehl der Bau einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie durchgeführt werden sollte und da es auf sehr grosse Schwierigkeiten stiess, die Baikal-Ringbahn bald zu verwirklichen, so hat das Komitee beschlossen, zeitweilig eine Linie von Irkutsk nach dem Baikalsee zu führen und auf dem letzteren einen regelmässigen Dampffährenverkehr zu organisiren. Anfangs war in Aussicht genommen, die Zweiglinie von Irkutsk nach dem Baikal längs dem rechten Ufer der Angara zu leiten, darauf stellte es sich jedoch heraus, dass diese Linienführung nicht bequem sei, weshalb denn auch beschlossen wurde, die Bahn am linken Ufer dieses Flusses an-

zulegen. Die Baukosten dieser Zweiglinie wurden auf 2 400 914 R. veranschlagt. Gegenwärtig sind die Erdarbeiten auf einer Strecke von 60 Werst von Irkutsk nach dem Baikalsee hin schon beendet und fast alle Gebäude und Brücken sind auch schon aufgeführt.

Was die Organisation einer Ueberfahrt über den Baikalsee anlangt, so ist eine Enquete behufs Wahl von Plätzen, die zur Erbauung von Anfahrten geeignet wären, ausgeführt worden und ferner wurde beschlossen, eine Dampffähre zu bestellen, wie solche zur Beförderung von Eisenbahnzügen über grosse Wasserflächen zur Verwendung gelangen: in Europa zwischen den dänischen Inseln und dem Festlande und in Amerika über den Wasserarm zwischen dem Huron- und Eriesee bei der Stadt Detroit. Um die durch Zufrieren des Baikal entstehenden Hindernisse zu verringern ist in Aussicht genommen, unter Beihilfe von Eisbrechvorrichtungen die Navigationsperiode der Dampffähre auf 10 Monate im Jahre auszudehnen. Die zukünftige Eisbrecherfähre wird gegenwärtig auf dem Baikal in einem besonderen Dock zusammengesetzt, während die Eisentheile dieser grossen Fähre allmählich mit der sibirischen Bahn angebracht werden und dann weiter im Sommer zum Theil auf der Angara und im Winter mittelst Fuhrwerk zum Versand gelangen. Der Bau des Prahms soll erst im Winter 1899 bis 1900 beendet werden. Ausser der Anlage eines Prahms auf dem Baikal ist der Bau der Dampferanfahrten und Molen und die Anlage eines Schwimmdocks in Angriff genommen.

Bei Entscheidung der prinzipiellen Frage, ob es erwünscht sei, eine Eisenbahnlinie von Irkutsk nach dem Baikal anzulegen und auf dem See eine Fähre einzurichten, hat das Komitee in Betracht gezogen, dass eine solche Verbindung der sibirischen Eisenbahn mit dem Transbaikalgebiet in keinem Falle eine Ursache dafür darstellen darf, dass die Anlage eines ununterbrochenen Schienenweges über Sibirien aufgeschoben werde und hat daher beschlossen, die technischen Erforschungen betreffs der Baikal-Ringbahn nach verschiedenen Richtungen hin in Angriff nehmen zu lassen.

Den Umfang der geleisteten bezw. noch zu leistenden Arbeiten stellt der Bericht in folgenden Zahlen kurz dar.

Für die ganze Strecke der sibirischen Bahn von Tscheljabinsk nach Stretensk (ohne die Baikal-Ringbahn), mit einer Zweiglinie nach Tomsk, und von Chabarowsk nach Wladiwostok, in einer Ausdehnung von 4 952 Werst (1 Werst = 1 067 m) sind im ganzen 89 106 Dessjatinen (1 Dessjatine = 1,0925 ha) Land erforderlich. Es sind 14 612 Dessjatinen Wald auszuholzen und 9 404 000 Kubikssashen (1 Kubikssashen = 9,7045 cbm) an Erdarbeiten auszuführen, wozu nicht weniger als 19 000 000 Arbeitstage erforderlich sind. Bahndammabhänge sind auf mehr als 529 507 Quadratssashen (1 Quadratssashen = 5,5497 qm) zu befestigen und Aufschüttungen auf 4 971 Werst vorzunehmen. Zur Leitung des Wassers unter den Eisenbahndämmen sind Gusseisenröhren auf 4,5 Werst zu legen und Steinröhren auf 16 000 Kubikssashen anzulegen. Brückenanlagen sind schon ausgeführt oder noch auszuführen auf 45,5 Werst, darunter 11,5 Werst Eisenbrücken, bei 2 500 000 Pud (1 Pud = 16,34 kg) Eisentheilen und 46 000 Kubikssashen Steinbau. An Schüttsand ist verbraucht worden oder soll noch verbraucht werden 700 000 Kubikssashen. Die Gesammtanzahl der Schwellen beträgt 8 400 000 Stück und die Schutzvorrichtungen gegen Schneeverwehungen haben eine Länge von 851,5 Werst. Es sind 118 000 Stück Telegraphenpfosten erforderlich und 10 000 Werst Telegraphendraht. Wenn man den von allen zu errichtenden Wächterhäuschen eingenommenen Platz zusammenzählt, so ergibt sich eine Fläche von $1^1/_3$ Dessjatinen, für Kasernen beträgt die Fläche 5,5 Dessjatinen, für Werkstätten 3,5 Dessjatinen und für Wohnhäuser 10 Dessjatinen. Die Länge aller Bahnsteige wird zusammen auf 11 Werst geschätzt; Wasserleitungsröhren werden in einer Länge von 239 Werst gelegt. Der Raumgehalt aller zu bauenden Reservoirs wird 700 000 Wedro (1 Wedro = 12 l) betragen. Das Gewicht aller nothwendigen Schienen und Befestigungen beträgt 19 000 000 Pud. Wenn schliesslich das ganze rollende Material der sibirischen Bahn in einen Zug vereinigt werden sollte, so würde derselbe eine Länge von 81 Werst haben, wobei sich die Tragfähigkeit aller Güterwagen und Plattformen auf 5 500 000 Pud stellt. Während der Arbeitsperiode des Jahres 1897 sind 2 329 000 Kubikssashen an Erdarbeiten ausgeführt worden; ferner wurden 1 020 Werst des Gleises gelegt und 853 Werst des Bahndammes aufgeschüttet. Bis jetzt sind im ganzen 4 258 Werst Schienen gelegt worden, wovon speziell auf die sibirische Linie (ausser der Baikal-Ringbahn) 3 598 Werst, auf die Perm-Kotlasbahn 434 Werst und auf die Linie Jekaterinburg-Tscheljabinsk 226 Werst entfallen. Die Gesammtlänge aller gebauten Linien beträgt 6 409 Werst.

Das sind allerdings sehr erhebliche Grössen, ob sie aber in einem für europäische Verhältnisse gut vergleichbaren Maassstabe zu der Ausdehnung des Bahnbaues und den sonst in Betracht kommenden lokalen Verhältnissen stehen, lässt sich natürlich nicht beurtheilen. Es fehlt dafür eben jeder Anhalt; ob die Anlagen ihrer Zweckbestimmung in vollem Maasse entsprechen werden, das bleibt abzuwarten.

Ueber die Kosten des Bahnbaues haben wir bereits in der Nr. 35 S. 552 d. Ztg. berichtet und kann daher hier darauf verwiesen werden. Nur eine Ausgabeposition sei hier noch besonsonders herausgegriffen, nämlich die für sogenannte Hilfsunternehmungen angewiesenen Beträge. In Bezug auf diese Kredite finden sich die nachfolgenden Angaben in dem Bericht.

Zur Ergänzung der Kredite, welche zum Bau der Strecken der west- und mittelsibirischen Bahn, der Strecke Jekaterinburg-Tscheljabinsk und der Südussuribahn assignirt worden sind, waren 14 000 000 R. zur Organisirung der mit dem Bau der genannten Distanzen im Zusammenhang stehenden Hilfsunternehmungen bestimmt, und zwar hauptsächlich zur Besiedelung der an der Eisenbahnlinie belegenen Gebiete und zur Hebung des Handels und der Industrie in Sibirien. Auf eine Werst entfielen somit durchschnittlich 4 000 R. Nach dieser Norm ist der genannte Fonds im Jahre 1897 um 7 900 000 R. vergrössert worden und zwar der Gesammtlänge der Strecken der Nordussuri- und Transbaikalbahn, der Zweiglinie von Irkutsk nach dem Baikal und der Verbindungslinie nach der chinesischen Ostbahn entsprechend. Somit erreichte die Gesammtsumme des Fonds der Hilfsunternehmungen, die mit der Anlage der sibirischen Eisenbahn verbunden sind, die Höhe von 21 900 000 R. Aus diesem Fonds waren im Laufe der Jahre 1893—1897 im ganzen 11 957 327,80 R. angewiesen. Laut Voranschlag für 1898 sind aus dieser Quelle 3 718 362,97 R. zu verwenden.

Die wichtigste Verwendung dieser Fonds besteht unzweifelhaft in der Unterstützung der Uebersiedelungsbewegung, denn von der glücklichen Lösung dieser Frage hängt der ganze Erfolg des sibirischen Bahnbaues in kultureller und wirthschaftlicher Beziehung ab. Die schönsten Eisenbahnen in menschenleeren Gegenden vermögen diesen nichts zu bringen, selbst wenn sie durch die fruchtbarsten Gegenden sich hinziehen, daher ist die Vorbedingung dafür, dass die Absicht des Begründers der grossen Eisenbahn: das Land kulturell und wirthschaftlich zu heben, auch wirklich gelingt, das z. Zt. noch menschenarme Sibirien zu besiedeln und damit arbeitsame Hände hin zu schaffen, die aus den mancherlei vorhandenen, noch verborgenen Schätzen dem Arbeiter, Sibirien und dem Mutterlande möglichst reichen Nutzen bringen. Fehlen diese Arbeitskräfte und gelingt es also nicht das Land in ausgiebiger Weise zu kolonisiren, dann ist zweifellos der Hauptzweck des ganzen Unternehmens missglückt, denn dann könnte die sibirische Bahn höchstens als Glied in dem Durchgangsverkehr in Frage kommen und damit vielleicht dem Welthandel einen Nutzen bringen, die grossen Opfer, die Russland aber bringt, würden für Russland selbst kaum einen Nutzen abwerfen. Es ist daher durchaus richtig und von grosser Bedeutung, dass die Wichtigkeit dieses Theiles des Unternehmens nicht nur nebenher, sondern als ein Haupttheil an maassgebender Stelle behandelt und energisch mit Aufopferung sehr bedeutender Mittel gefördert wird. Es werden demgemäss Ansiedler nicht nur nach Sibirien

geleitet, sondern es wird auch nach Möglichkeit für deren Wohlergehen gesorgt. Kirchen werden errichtet, Schulen gebaut, für Aerzte wird gesorgt usw., kurz das sibirische Komitee entwickelt eine auserordentliche Thätigkeit auf diesem überaus schwierigen aber ebenso wichtigen Gebiete.

Zum Schluss kann noch erwähnt werden, dass als ein Theil des gesammten Unternehmens auch der Bau der Verbindungsbahn zwischen der sibirischen und Uralbahn gilt. In Bezug auf diese Verbindungsbahn zwischen Tscheljabinsk und Jekaterinburg theilt der Bericht mit, dass bei Auswahl der Richtung für den vor Niedersetzung des Komitees schon prinzipiell entschiedenen Bau das Komitee in erster Linie die Montanindustrie des Ural in Betracht gezogen hat. Infolge dessen hat das Komitee für die Eisenbahnlinie den Landstreifen gewählt, auf welchem sich die grösste Anzahl von industriellen Etablissements befindet, wobei die Linie sich an die Uralbahn bei Jekaterinburg anschliesst, als an einen Ort mit grosser Einwohnerzahl, und andererseits bei Tscheljabinsk beginnt, was für den sibirischen Transitverkehr höchst vortheilhaft ist. Somit verläuft die Bahnlinie längs dem Westabhange des Ural, führt in nächster Nähe an den Fabriken von Ssewersk, Polewok, Werchne-Ural und Kyschtym vorbei und schliesst sich bei Tscheljabinsk an die sibirische Bahn an. Die Baukosten der Linie betragen ohne Einrechnung des rollenden Materials 6 475 258 R. Die Bahn ist im Herbst 1895 beendet worden und der regelmässige Verkehr auf ihr hat mit dem Jahre 1896 begonnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 23. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 14 km lange Strecke Beuerberg-Bichl der Lokalbahnaktiengesellschaft in München ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juni d. J. ist die zwischen der Station Nakri-Netolitz und der Haltestelle Libejitz im Kilometer 2,7 der Lokalbahn Nakri-Netolitz-Netolitz Stadt gelegene Haltestelle Radomilitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Errichtung einer königlich bayerischen Zollexpositur in Marienbad. K. k. österreichische Staatsbahnen. In Marienbad ist am 1. Juni d. J. für die Zeit vom 1. Juni bis 15. September eine königlich bayerische Zollexpositur zur Abfertigung des über Voitersreuth, Wiesau und Markt-Redwitz in das Deutsche Reichsgebiet eintretenden Reisegepäcks errichtet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an den Istrianer Linien gelegene und bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Draga und die bisher nur mit den gleichen Befugnissen ausgestattet gewesenen Haltestellen Rodik, Borutto, Zabronich und Galesano der Linie Divacca-Pola, Sossich und Villa di Rovigno der Linie Canfanaro-Rovigno sind vom 1. Mai d. J. ab für den beschränkten Frachtenstückgutverkehr in der Aufgabe, die Haltestellen Zabronich und Sossich sowie die Station Draga auch für die Frachtenabgabe von Stückgut eingerichtet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Karczag-Tiszafüreder Lokalbahn zwischen den Stationen Karczag-Vásártér und Kúnmadaras gelegene Halte- und Verladestelle Tatárülés, welche bisher als Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 15. Mai d. J. auch für den Wagenladungsfrachtgutverkehr eröffnet worden. In dieser Halte- und Verladestelle können — lebende Thiere ausgenommen — nur derartige Wagenladungsfrachtgüter auf- und abgegeben werden, zu deren Ein- und Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel nicht erforderlich sind.

Bezeichnung von Stationen. Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die Schreibweise des Namens der an der Sopron-Pozsonyer Lokalbahn gelegenen Station Kis-Marton ist in Kismarton abgeändert worden.

Zum **Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereinsfahrscheine** ist der I. Nachtrag, gültig vom 15. Juni d. J. ab, herausgegeben worden und an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des Fahrpreisverzeichnisses erhalten haben, vertheilt worden.

Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist der I. Nachtrag — gültig vom 15. Juni d. J. ab — erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1817 vom 24. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 1818 vom 24. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der niederlausitzer Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 1845 vom 25. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 28. Mai d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des Fahrpreisverzeichnisses erhalten haben).

Nr. 1850 vom 26. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Mai 1893 (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Nr. 1882 vom 26. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nr. 1886 vom 26. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Abonnementspreis für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nr. 1886 vom 26. Mai d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche auf Exemplare der Zeitung des Vereins abonnirt haben, betreffend das Abonnement auf die Zeitung des Vereins für das II. Halbjahr 1893 (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nr. 1924 vom 27. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend grundsätzliche Entscheidungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 1. Juni d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Vor einigen Monaten hat bekanntlich im Reichseisenbahnamt eine Berathung von Vertretern der meistbetheiligten Bundesregierungen und der Militärverwaltung über Maassregeln zur **Erhöhung der Betriebssicherheit auf den deutschen Eisenbahnen** stattgefunden. Das Ergebniss dieser Konferenz ist in einer Denkschrift wiedergegeben worden. Es wurde vorgeschlagen, die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands, die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebsbeamten, die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, die Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands in einigen Punkten zu ändern und zu ergänzen. Der Bundesrath hat diese Vorschläge in seiner Sitzung vom 12. Mai d. J. genehmigt; dieselben sollen am 1. Oktober d. J. in Kraft treten. Die sachlichen Aenderungen und Ergänzungen betreffen die Einführung von Vorsignalen zu den Einfahrtssignalen, die Anordnung von Ausfahrtssignalen auf Hauptstationen mit Kreuzungs- und Ueberholungsgleisen, die Einführung der Streckenblockirung auf Bahnen mit besonders dichter Zugfolge, die Erhöhung der Minimalstärke der Radreifen, die Einschränkung der bisher zugelassenen Achsenzahl der Züge, die Achsenzahl der an Züge mit durchgehender Bremse anzuhängenden, mit dieser Bremse nicht versehenen Wagen, die Einführung eines Tagessignals für den Schluss des Zuges, die anderweite Festsetzung der Probezeit auf die Bremseranwärter, die Erweiterung der Bedeutung, die Aenderung und Ergänzung einiger Signale und die Ausdehnung der bezüglich der Schlussbremse bei Nebenbahnzügen mit erhöhter Fahrge-

schwindigkeit bestehenden Bestimmungen auf alle Nebenbahnzüge. Die übrigen Abänderungen entspringen theils der Absicht, durch eine bestimmtere Fassung unzutreffende Auslegungen fernzuhalten, theils dem Bedürfniss, einzelne bisher nur für Hauptbahnen getroffene Bestimmungen auch auf die Nebenbahnen auszudehnen. Was die anderweite Festsetzung der Probezeit für Bremser anlangt, die bisher eine sechsmonatige, einschliesslich der Beschäftigung in einer Wagenwerkstätte ist, so soll sie fortan auf vier Monate herabgesetzt werden. Ausserdem kann sie auf eine fünfwöchige ermässigt werden, wenn eine sechsmonatige Beschäftigung als Streckenarbeiter oder eine dreimonatige als Stations-, Rangir- oder Werkstättenarbeiter voraufgegangen ist.

— Am 6. und 7. d. Mts. findet in Baden-Baden die 65. Sitzung der **ständigen Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Die gemeinschaftliche Tagesordnung umfasst folgende Gegenstände:

Abänderung der Geschäftsordnung hinsichtlich der Behandlung von Anträgen, betreffend Aufnahme neu gewonnener oder solcher Güter, welche bisher in Wagenladungen nicht oder nur ausnahmsweise zur Aufgabe gelangt sind, in die Güterklassifikation; Erhöhung des frei zu lassenden Mehrgewichts bei Wagenladungsgütern; Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsansprüchen; Art der Frachtberechnung im Falle der Erhebung doppelter oder 1½ facher Fracht; Frachtberechnung für die hauptsächlich aus Eisen bestehenden Getreidereinigungsmaschinen, Getreidesortirmaschinen, auch Trieurs; Aufnahme von mineralischen Phosphaten aller Art unter die bedeckt zu befördernden Güter; Aufnahme von Garneelen und Miesmuscheln in den in Aussicht genommenen Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Aufnahme von Griebenkuchen in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Aufnahme von Wagenfett (Wagenschmiere) in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif I; Tarifirung von rohen Glasfliesen mit Drahteinlage (Drahtglas) nach Spezialtarif I; Tarifirung fournirter Holzwaaren; Frachtherabsetzungen für Feld- und Gartenfrüchte; desgleichen für Frühbeetfenster; Versetzung von denaturirtem oder zur Denaturirung bestimmtem Branntwein in den Spezialtarif III; Aufnahme von Holzzellstoffabfall, Strohstoff- bezw. Strohzellstoffabfall in den Spezialtarif III; Versetzung des Artikels „Zucker aller Art zur Ausfuhr“ in den Spezialtarif III; Aufnahme von Moorerde unter die Erden des Spezialtarifs III; Tarifirung von Bäumen und Gesträuchen mit Wurzelverpackung; Herabsetzung der Fracht für Zuchtvieh in Käfigen.

Ohne Mitwirkung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wird die Abänderung der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Fahrrädern als Reisegepäck berathen werden.

— Behufs Feststellung der Winterfahrpläne für die internationalen Züge für die Zeit vom 1. Oktober d. J. bis 30. April 1899 wird am 15. und 16. d. Mts. in Antwerpen die **europäische Fahrplankonferenz** stattfinden. Alle hervorragenderen Eisenbahnverwaltungen haben ihre Theilnahme an den Konferenzverhandlungen zugesagt. Den Vorsitz wird der Generaldirektor der belgischen Staatsbahnen Dubois unter Assistenz des Betriebsdirektors van Mierlo führen.

— Ueber die Maassnahmen, welche die **preussische Eisenbahnverwaltung** getroffen hat, den **Herbstverkehr** auf den Bahnen bewältigen zu können, schreiben die „Berl Pol. Nachr.“:

Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass der schon seit mehreren Jahren bestehende Verkehrsaufschwung im kommenden Herbst sich noch steigern wird. Die höchste Anspannung aller Kräfte wird also geboten sein, damit den Bedürfnissen des Verkehrs Genüge geschieht. Im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind, wie wir hören, im Hinblick auf diese Aussichten alle Vorbereitungen im Gange, die darauf abzielen, auch den erhöhten Aufgaben möglichst gerecht zu werden. Die zur Vermehrung des Personals, des Fuhrparks und der Bahnanlagen erforderlichen Maassnahmen, die dem Verkehr im nächsten Herbst noch zu statten kommen können, sind getroffen. Die deutschen Wagenbauanstalten werden in dem Zeitraum vom 1. Oktober 1897 bis dahin 1898 etwa 20 000 Güterwagen der Staatseisenbahnverwaltung abgeliefert haben, ebenso wird bis dahin der Lokomotivpark entsprechend vergrössert sein. Auch eine grosse Zahl von Anlagen, die geeignet sind, den Verkehr zu erleichtern und zu beschleunigen, stehen in der Ausführung, insbesondere werden Gleiserweiterungen, Ueberholungsgleise bis zum Herbste in grosser Zahl hergestellt, Güterschuppen erweitert sein. Die betheiligten Dienststellen sind bestrebt, nach allen Richtungen ihr Bestes einzusetzen, um dem bevorstehenden, gewaltigen Verkehr gegenüber gerüstet zu sein. Auch wird das Nöthige zur Einstellung des Personals für die zu erwartenden Mehrleistungen vorbereitet. Um die Anordnungen für das hierbei am meisten in Betracht kommende rheinisch-westfälische Kohlenrevier möglichst einheitlich und schnell treffen zu können, hat sich der Eisenbahnminister in den letzten Tagen in dieses Revier begeben und dort das Erforderliche persönlich an Ort und Stelle in die Wege geleitet. Die unter dem Vorsitz des Ministers im Beisein der betheiligten Ministerialbeamten und Eisenbahndirektionspräsidenten und unter Theilnahme eines Vertreters des Herrn Finanzministers in Essen stattgehabte Berathung hat für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen, wie wir hören, wichtige Beschlüsse bereits im Gefolge gehabt, theils vorbereitet. Auf die grösseren Projekte, für die im wesentlichen der 50 Millionenfonds bestimmt ist, haben sich die Verhandlungen in Essen gleichfalls erstreckt. Darf man hiernach auch wohl annehmen, dass die Staatseisenbahnverwaltung alles aufbietet, um der ihrer harrenden schweren Aufgabe gerecht zu werden, so kann sie doch sicherlich auch im laufenden Jahre eine verständnissvolle Mitwirkung der Verkehrsinteressenten nicht entbehren. Diese werden vielmehr bedacht sein müssen, einerseits ihren Bedarf, soweit dies irgend angängig ist, nicht ausschliesslich in den Wochen des stärksten Verkehrs, sondern vorher oder später zu decken, andererseits auch ihre Einrichtungen für die Be- und Entladung namentlich der Massengüter dem gesteigerten Verkehr anzupassen. In letzterer Hinsicht bestehen vielfach erhebliche Mängel, die auf den Wagenumschlag ungünstig einwirken.

— **In Oberschlesien** ist, völlig unerwartet in jetziger Jahreszeit, ein ziemlich starker **Wagenmangel** eingetreten. Nach Mittheilung der „Schles. Ztg.“ ist auf Anfrage an amtlicher Stelle hierüber folgende Auskunft ertheilt worden:

Zeiten, wie die Pfingstzeit, wo der Güterverkehr erfahrungsmässig minder stark ist, werden von der Verwaltung vorwiegend für die Ausführung von Reparaturarbeiten an rollendem Material ausgenutzt. Was nur irgend an Wagen reparaturbedürftig ist, wird in solchen Zeiten den Reparaturwerkstätten zugeführt, die denn auch gegenwärtig geradezu überfüllt sind und in denen emsig gearbeitet wird. Die in den Werkstätten stehenden Wagen fehlen natürlich dem Verkehr, und wenn dieser plötzlich unerwartet und stark steigt, so muss Wagenmangel eintreten. Dazu kommt noch, dass die diesjährige ungewohnte Zunahme des Güterverkehrs zur Pfingstzeit nicht örtlicher, sondern allgemeiner Natur ist, dass also auch ausserhalb Oberschlesiens mehr Wagen als sonst vor dem Feste gebraucht wurden, Wagen, die andernfalls für die Zuführung nach Oberschlesien verfügbar gewesen sein würden. So wurde der Wagenmangel in Oberschlesien noch weiter verschärft. Die Verwaltung hat ungesäumt alle Anordnungen getroffen, um angesichts des eingetretenen Nothstandes den Wagenumlauf allgemein zu beschleunigen und aus dem mittleren preussischen Verkehrsgebiete Güterwagen in grösserer Zahl dem oberschlesischen Gebiete zuzuführen. Ausserdem werden den Reparaturwerkstätten die minder reparaturbedürftig gewesenen und also rasch in stand gesetzten Wagen entnommen und dem Verkehr wieder so rasch wie möglich eingefügt, sodass begründete Hoffnung auf schleunige Abhilfe des Wagenmangels vorhanden ist.

— Gleich wie die bayerische Staatseisenbahnverwaltung (siehe Nr. 100 S. 1050 Jahrg. 1897 d. Ztg.) haben auch die preussischen Eisenbahndirektionen und die Verwaltung der Reichseisenbahnen ihre Bediensteten darauf aufmerksam gemacht, dass es Pflicht eines jeden Staatsbürgers ist, sein ihm verfassungsmässig zustehendes **Wahlrecht** auszuüben. Zugleich sind die Dienststellen angewiesen worden, dafür Sorge zu tragen, dass, soweit dies der Dienst irgend zulässt, den Beamten und Arbeitern durch **Dienstbefreiung** Gelegenheit gegeben wird, sich sowohl an den am 16. d. Mts. stattfindenden **Wahlen** zum Reichstage, als auch an den demnächstigen Wahlen zum Hause der preussischen Abgeordneten zu betheiligen. Den Arbeitern darf die Ausübung der Wahl zum Reichstage je nach den Umständen während der Arbeitszeit ohne Lohnkürzung gestattet werden. Für die durch die Betheiligung an den Wahlen zum Hause der preussischen Abgeordneten versäumte Arbeitszeit ist den Arbeitern eine Lohnvergütung zu gewähren.

— Nach dem Geschäftsberichte für das Jahr 1897 beförderte die **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** 295 663 Personen (gegen 272 788 im Vorjahre) und 465 860 (515 469) t Frachten mit 289 285 (+ 17 718) ℳ. bezw. 1 330 711 (— 572 183) ℳ. Einnahme. Die Gesammteinnahmen betrugen 2 222 454 (2 486 779) ℳ., die Betriebsausgaben erforderten 951 933 (1 009 313) ℳ. = 42,83 (40,58) % der Einnahmen. Von den verbleibenden 1 270 520 (1 477 466) ℳ. sind zu verwenden zu Rücklagen in den Erneuerungsbestand I 172 010 (172 954) ℳ., zu Rücklagen in den Erneuerungsbestand II 25 000 (50 000) ℳ., zur Ausstattung der Rücklage II 49 000 (58 570) ℳ., zu einer Dividende von 5 % an die Vorzugsstammaktien 642 000 ℳ. (wie im Vorjahre), zur Dividende von 2,25 % an die Stammaktien

288 900 ℳ. (3²/₃ % = 470 800 ℳ.), zu Gewinnantheilen 18 618 (22 256) ℳ., zur Eisenbahnsteuer 23 869 (31 537) ℳ., als Vortrag auf neue Rechnung 51 122 (29 349) ℳ.

— In der am 26. Mai abgehaltenen Hauptversammlung der **Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft** wurde die Tagesordnung genehmigt und die sofortige Auszahlung der in Vorschlag gebrachten 2 % Dividende beschlossen. Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Gesammteinnahmen im Jahre 1897 531 224 ℳ. oder 42 037 ℳ. mehr als im Vorjahre. Der Ueberschuss der Einnahmen gegenüber den Ausgaben beträgt 62 771 ℳ. Davon gehen die Eisenbahnsteuer mit 3 223 ℳ. und zur gesetzlichen Rücklage 3 139 ℳ. ab, sodass ein reiner Ueberschuss von 56 409 ℳ. verbleibt. Zur Zahlung einer Dividende von 2 % (im Vorjahre 1,5 %) auf die Aktien Lit. A sind 48 000 ℳ. erforderlich. Der vom Ueberschuss verbleibende Rest wird auf das nächste Jahr vorgetragen.

— Die **Allgemeine deutsche Kleinbahnaktiengesellschaft** zu Berlin hat die Erhöhung ihres Grundkapitals von 5 000 000 ℳ. auf 7 500 000 ℳ. beschlossen, da es bei der fortschreitenden Entwickelung des Unternehmens erforderlich ist, weitere Geldmittel zu beschaffen. Bisher hat man den Geldbedarf durch Ausgabe von Obligationen gedeckt. Nachdem diese aber bereits die Höhe von 20 000 000 ℳ. erreicht haben und somit zu dem nur 5 000 000 ℳ. betragenden Aktienkapital in einem Missverhältniss stehen, hat man es für angebracht gehalten, zunächst wieder das Grundkapital zu erhöhen. Namentlich schien dieses im Interesse der Obligationsinhaber insofern für wünschenswerth, als die bereits vorhandenen Reserven durch das bei der Emission der neuen Aktien zu erzielende Agio bedeutend verstärkt werden und zwar wird nach Durchführung der beantragten Kapitalserhöhung der gesetzliche Reservefonds auf rund 600 000 ℳ. erhöht werden.

— Die von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen erbaute **Strassenbahn Schandau-Lichtenhainer Wasserfall** ist am 28. Mai dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Dadurch ist das schönste Gebiet der sogenannten sächsischen Schweiz dem Touristenverkehr näher gerückt worden.

— Deutschlands **Eiseinfuhr** hat im April erstaunlichen Umfang angenommen, denn sie belief sich auf 130 289 t gegen 137 t im April 1897. Davon kamen 103 470 t aus Norwegen, 4 010 t aus Oesterreich-Ungarn usw.

— Nach einer Mittheilung des „Frkf. Aktionär“ steht seitens einer österreichischen und deutschen Bankgruppe die **Errichtung einer Eisenbahnbank** bevor, die den Ausbau des ungarischen Lokalbahnnetzes betreiben soll.

— In **Berlin** veranstaltete die Allgemeine Berliner Omnibusgesellschaft am 25. Mai eine **Probefahrt** mit dem ersten **elektrisch betriebenen Omnibus** von der Kurfürstenstrasse nach Halensee. Nach den Tagesblättern lieferte die Probefahrt ein ganz vorzügliches Ergebniss, denn der als eleganter Salonwagen für 26 Personen eingerichtete automobile Omnibus zeigte sich auf allen Pflasterarten leicht beweglich und arbeitete tadellos.

— In einer für den Reichstag bestimmten Denkschrift der Reichsregierung vom Januar 1898 über **„Die mechanisch-technische Versuchsanstalt in Charlottenburg**, deren heutige Bedeutung und Zukunft“ finden sich einige auch das Eisenbahnwesen berührende interessante Mittheilungen. Die Versuchsanstalt zerfällt in 4 Theile: 1. für Metalle, 2. für Baumaterialien, 3. für Papier und 4. für Oele. Die Abtheilung für Metallprüfungen bildet den ältesten Theil der Versuchsanstalt und ist auf das Jahr 1871 zurückzuführen, auf die Gründung eines besonderen Laboratoriums in der Gewerbeakademie zu Berlin, jener Fortsetzung der von Wöhler begonnenen Festigkeitsuntersuchungen, bei denen das Material wiederholt unterhalb der Bruchgrenze unter ständiger Beobachtung der elastischen Veränderung Zug- oder Druckwirkungen ausgesetzt wird und zwar so lange, bis ein Bruch herbeigeführt ist. Derartige Versuche nehmen jahrelange Zeit in Anspruch, und die Versuchsreihen, welche in der damaligen Zeit begonnen wurden, sind zum Theil noch heute nicht abgeschlossen, sondern harren der endgültigen Lösung. Noch heute laufen in der Abtheilung für Metallprüfung der mechanisch-technischen Versuchsanstalt Maschinen, welche der damaligen Zeit entstammen und manches Metallstück unterliegt seit mehr als zehn Jahren den fortgesetzten Beobachtungen der Experimentatoren. Im Jahre 1877 wurde im Anschluss an diese wichtigen Untersuchungen die erste vollkommene Anstalt zur Untersuchung zunächst nur von Stahl und Eisen, später auch von anderen Metallen begründet und diese siedelte dann mit der Gewerbeakademie nach Charlottenburg über, wo sie unter selbständiger Verwaltung eine neue Heimstätte auf dem Grundstück der technischen Hochschule fand und wo sich dann eine wesentliche Erweiterung ihres Arbeitsprogramms ermöglichte.

In der Denkschrift der Regierung werden unter den zahlreichen Untersuchungen und Feststellungen der Abtheilung für Metallprüfungen die Versuche über die Festigkeit von Eisenbahnschienen erwähnt. Eine ganze Menge von Exemplaren, theils solche, die sich im Betriebe gut, theils solche, die sich schlecht bewährt hatten, wurden auf ihre Festigkeitseigenschaften sowie ihre chemische Zusammensetzung einer wissenschaftlichen Prüfung unterworfen. Zur Ausführung dieser Versuche zahlte das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gemeinsam mit der Eisenindustrie im ganzen 70 000 ℳ. Die Ergebnisse führten zu einer Neuregelung der Lieferungsbedingungen der Walzwerke für Schienen, die im preussischen Eisenbahnbau verwendet werden sollten. Bei diesen Untersuchungen kam es darauf an, nachzuweisen, welchen Einfluss die chemische Zusammensetzung und der Grad der Bearbeitung auf die Metalleigenschaften hatte.

In der Mehrzahl dieser Festigkeitsuntersuchungen handelt es sich um die bereits eingangs erwähnten Dauerversuche. Dieselben sind auch jetzt noch nicht vollständig abgeschlossen, sondern dürften die Anstalt voraussichtlich noch 10—15 Jahre lang beschäftigen. Der wirthschaftliche Werth solcher Untersuchungen für die Industrie einerseits, die dadurch erreichte grössere Sicherheit des Verkehrs auf den Eisenbahnen andererseits springen so in die Augen, dass es unnöthig ist, ein weiteres Wort zu ihrer Werthschätzung hinzuzufügen.

Ausgangspunkt einer anderen Reihe umfassender Versuche wurde die Frage, welche Rostschutzmittel an Eisenkonstruktionen die grösste Sicherheit für die Erhaltung der Bauwerke bieten. Zu weit würde es führen, über die Ausführung im einzelnen zu berichten, nur sei darauf hingewiesen, wie leicht sich das hier vom Staate angelegte Kapital wieder einbringt. Jahrzehnte lang können eiserne Brücken und Bauwerke durch eine zweckmässige Behandlung den Einflüssen der Witterung trotzen und erhalten werden, die sonst einem frühzeitigeren Verfall anheimgegeben wären.

Alle diese Versuche haben, soweit sie Verkehrs- und Betriebssicherheit von Eisenbahnen und Transportmaschinen, der Dauerhaftigkeit von Brücken- und Wegebauten dienten, nicht nur dem Handel, sondern in gleicher Weise jedem Gewerbebetriebe und der Landwirthschaft genützt, denn allen ist Stabilität und Betriebssicherheit des Verkehrs Grundbedingung zu einem guten, regelmässigen Geschäftsgang.

Schliesslich wirft die Regierung in ihrer Denkschrift die Frage auf, welche Stellung der Anstalt in Zukunft eingeräumt werden muss und antwortet: „Die Anstalt muss zu einem Materialprüfungsamt des Reichs umgewandelt werden, welches parallel mit der physikalisch-technischen Reichsanstalt zu verwalten ist und welchem das ganze Materialprüfungsgebiet als Arbeitsfeld zuzuweisen wäre!“

— Wie von **Danzig** gemeldet wird, ist dort die Errichtung einer grossen **Wagenfabrik** im Werke. Dieselbe soll von den Industriellen der gleichen Branche in Norddeutschland und unter Mitwirkung der Regierungskreise gegründet werden.

— **Personalnachrichten.** Dem Präsidenten des Reichseisenbahnamtes Dr. Schulz ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Rath mit dem Prädikat „Excellenz“ verliehen worden.

Der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion Posen, Breithaupt, hat zum 1. Oktober d. J. seine Pensionirung nachgesucht und bewilligt erhalten. Zu seinem Nachfolger ist der Eisenbahndirektionspräsident Röpell-Kattowitz designirt worden. Die Eisenbahndirektionsmitglieder, Regierungsassessoren Gerstenberger in Elberfeld, Reichart in Berlin (zur Zeit Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten), Dr. Grapow in Halle a/S, Halke in Stettin, Schulze in Kattowitz, Schneider in Münster i/W. und Paetsch in Königsberg i/Pr. sind zu Regierungsräthen ernannt worden.

Auf gestelltes Ansuchen wurde der im 71. Lebensjahre stehende Regierungsdirektor und Vorstand der bautechnischen Abtheilung bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Jakob Henle, welcher nahezu 48 Jahre im Staatsdienste gestanden, in den dauernden Ruhestand versetzt; auf dessen Stelle wurde das Mitglied der Generaldirektion, königlicher Rath Mich. Eschenbeck, unter Beförderung zum Oberregierungsrath berufen; dann der Oberregierungsrath und Vorstand der maschinentechnischen Abtheilung, Eugen Mahla, zum Regierungsdirektor befördert und endlich dem Mitgliede der Generaldirektion, königlichem Rath Karl Zenger, der Titel und Rang eines Oberregierungsrathes verliehen; ferner wurde ab 1. Juni d. J. der Vorstand des Oberbahnamtes München, Oberbahnamtsdirektor Georg Färber, seinem An-

suchen entsprechend, wegen Krankheit in den Ruhestand versetzt und an dessen Stelle das Mitglied der Generaldirektion, königlicher Rath Dr. Oskar Wehrmann, unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberregierungsrathes, zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Oberbahnamtes München berufen.

Am 20. Mai ist der Eisenbahnbauinspektor a. D. und spätere Eisenbahnbaudirektor Gustav Meyer in Osnabrück verstorben.

Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnfragen in der österreichischen Delegation.** In der österreichischen Delegation gab der Reichsfinanzminister die Erklärung ab, er stehe nach wie vor auf dem Standpunkte, dass für Bosnien die beste Verbindung mit dem Meere jedenfalls die Linie Bugojno-Arzano-Spalato wäre. Dem Baue derselben stehen aber Schwierigkeiten im Wege, welche bisher noch nicht behoben seien. Der Minister werde aber in seinen Bemühungen zur Beseitigung dieser Schwierigkeiten fortfahren, weil er eben diese Linie für die beste halte. Dies heisse aber noch nicht so viel, dass diese Linie die einzig mögliche und jede andere zu verwerfen sei. Vorläufig handle es sich um die Linie von Gabela nach Ragusa bezw. Castelnuovo. Diese Linie liege allerdings vorwiegend im militärischen Interesse, ohne dass aber dadurch ihre wirthschaftliche Bedeutung verschwinden würde. Ueberall wo eine Eisenbahn gebaut werde, entstehe auch ein Verkehr. Möglicherweise werde diese Linie eine zeitlang passiv sein, später könne sich aber doch ein Verkehr entwickeln, der auch diese Linie zu einer aktiven machen würde. Auch sei der Endpunkt Ragusa, eine Stadt, welche doch einen Verkehr auf diese Linie leiten könne. Damit wolle der Minister wieder nicht gesagt haben, dass er selbst — was die Zukunft und die Nützlichkeit dieser Linie betreffe — einen Vergleich zwischen der nach Spalato und jener nach Ragusa ziehen möchte. Es seien nicht nur seine Sympathien, sondern alle seine Bestrebungen darauf gerichtet, dass die Linie nach Spalato einmal zustande komme. Nachdem aber beiden Parlamenten Gesetzvorlagen unterbreitet seien, welche bereits die Zustimmung aller übrigen Faktoren erhalten haben, so möchte der Minister die Delegirten bitten, wenigstens zu ermöglichen, dass vorläufig die Linie Gabela-Ragusa-Castelnuovo so rasch als möglich auch im österreichischen Parlamente durchgesetzt werde.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. Mai haben 151 Abgeordnete, unter welchen sich Vertreter fast aller Kronländer und Parteien befinden, einen Dringlichkeitsantrag dahin gehend eingebracht, dass die Regierung aufgefordert werde, sofort eine Gesetzesvorlage einzubringen, wodurch vor allem die Inangriffnahme der Tauernbahn sowie etwa weitere als zweckmässig erkannte Korrektivlinien sichergestellt werden, und hierbei auch eine südliche Linie in Aussicht genommen werde, welche allen Anforderungen einer grossen Transitlinie, was Kürze und Anlage betrifft, entspricht und unabhängig von der bestehenden Linie unmittelbar in den Seehafen Triest einmündet. Gleichzeitig haben dieselben Abgeordneten eine gleichlautende Interpellation eingebracht, welche offenbar den Zweck verfolgt, eine Besprechung dieser hochwichtigen Frage, sei es in Form einer Behandlung des Dringlichkeitsantrags, sei es in Form einer Debatte über die Interpellationsbeantwortung, herbeizuführen. In derselben Sitzung wurden von anderer Seite zwei weitere Interpellationen wegen Ausbaues der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest eingebracht, wovon die eine ausdrücklich den Bau der Karawankenbahn im Auge hat und die andere ebenfalls auf die Herstellung der letzteren Bahn gerichtet zu sein scheint.

— **Belehrung und Prüfung des Eisenbahnbetriebspersonals.** Das Eisenbahnministerium hat an alle Staatsbahndirektionen einen Erlass gerichtet, dem wir folgende Instruktionen entnehmen: Die gemeinsame Schulung des verschiedenen Dienstzweigen angehörigen Personals behufs Erzielung der wünschenswerthen Einheitlichkeit, insbesondere in der Auffassung und Durchführung der Signalordnung und der Signalisirungsvorschriften, kann im Hinblicke auf die der häufigen Vereinigung der Bediensteten entgegenstehenden räumlichen und dienstlichen Schwierigkeiten nicht allgemein ins Auge gefasst werden. Demnach haben die Vorstände der lokalen Dienststellen (Bahnerhaltungssektionen, Werkstätten und Heizhausleitungen, Bahnbetriebs- und Bahnstationsämter) die Schulung und periodische Prüfung des ihnen unterstellten Personals auch weiterhin getrennt vorzunehmen. Hingegen wird den Direktionen empfohlen, zu der alljährlich durch einen Direktionsbeamten des Verkehrsdienstes vorzunehmenden Nachprüfung des Zugbegleitungspersonals auch thunlichst das Lokomotivpersonal heranzuziehen, um so die Ueberzeugung von der gleichmässigen Ausbildung des Personals, insbesondere in der Anwendung und Ausführung der Bestimmungen der Signalisirungs- und sonstigen gemeinschaftlichen und ineinander greifenden Verkehrsvorschriften zu gewinnen. Hierbei werden dem im Zugdienste verwendeten Personal auch die wechselseitigen Rückwirkungen und Folgen von Unterlassungen oder mangelhafter Ausführung dieser oder jener Obligenheiten am deutlichsten zum Bewusstsein gebracht werden können. Es wird ferner als nothwendig erachtet, dass geeignete und entsprechend eingerichtete Schullokale in allen Stationen mit grösserem Personalstande bereitgestellt werden. Ein besonderes Gewicht muss darauf gelegt werden, dass zur aushilfsweisen selbständigen Verwendung in dem oder jenem Zweige des exekutiven Betriebsdienstes nur solche Leute herangezogen werden, welche den Nachweis ihrer Befähigung durch eine Probepraxis erbracht und die vorgeschriebene, vom unmittelbaren Dienstvorstande abzunehmende mündliche Prüfung bereits abgelegt haben. Demgemäss sind die Vorstände aller lokalen Dienststellen zu verhalten, die bildungsfähigen Elemente aus dem Stande ihres Arbeiterpersonals für gewisse Dienstleistungen vorzubereiten, was neben der praktischen Einführung in die bezüglichen Obliegenheiten am zweckmässigsten durch die Heranziehung solcher Arbeiter zu dem mit dem übrigen Personal abzuhaltenden Unterrichte zu bewirken sein wird.

— **Beschleunigung des Güterverkehres.** Der Eisenbahnminister hat an den niederösterreichischen Gewerbeverein eine Zuschrift gerichtet, welche die in einer jüngst überreichten Denkschrift des Gewerbevereins in betreff der Sicherheit und Schnelligkeit des Bahnverkehres vorgebrachten Momente in ausführlicher Weise bespricht und dankenswerthe Reformen des Bahnverkehres in Aussicht stellt. In der Zuschrift des Eisenbahnministers heisst es unter anderem: „Die Denkschrift des geehrten Vereins, in welcher aus Anlass der im abgelaufenen Jahre im In- und Auslande in grösserer Zahl vorgekommenen Eisenbahnunfälle Vorschläge in der Absicht erstattet werden, die Sicherheit des Bahnverkehres zu erhöhen und zugleich auch die Beförderungsdauer der Güter auf den Eisenbahnen abzukürzen, habe ich mit um so grösserem Interesse zur Kenntniss genommen, als die gleichen Ziele auch den Gegenstand meiner Bestrebungen bilden. Die Beschleunigung der Güterbeförderung wird vorzugsweise durch die thunlichste Vermeidung langer Aufenthalte der betreffenden Züge in den Stationen bezw. durch die möglichste Vereinigung direkter Transitfrachten zu geschlossenen Zügen zu erzielen sein, in welch' letzterer Hinsicht seitens des Eisenbahnministeriums umfassende Studien eingeleitet sind, von denen in naher Zukunft praktische Ergebnisse erwartet werden dürfen. Dagegen sind der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge vom Standpunkte der Verkehrssicherheit enge Grenzen gezogen. Erfährt die Geschwindigkeit der Güterzüge — wie der geehrte Verein dies wünscht — eine nennenswerthe Erhöhung, so würde dabei die Verkehrssicherheit insofern vermindert werden, als die schneller fahrenden Güterzüge nur eine wesentlich geringere Belastung erhalten könnten als dermalen, welcher Umstand eine Vermehrung der Güterzüge und damit in gleichem Maasse eine Steigerung aller jener sehr wesentlichen Betriebsgefahren zur Folge haben müsste, welche mit der Dichte des Zugverkehres in direktem Verhältnisse stehen. Was endlich die in Vorschlag gebrachte Anwendung durchgehender Bremsen bei Güterzügen betrifft, so steht deren Zweckmässigkeit ausser Frage; in den Vereinigten Staaten von Amerika sind die Güterzüge mit solchen Bremsen ausgerüstet und auch auf dem Kontinente wird von der gleichen Einrichtung in solchen Fällen Gebrauch gemacht, in welchen bestimmte Güterwagen in geschlossenen Zügen regelmässig eine bestimmte Strecke befahren; rücksichtlich der österreichischen Staatsbahnen treffen die erwähnten Voraussetzungen auf der Strecke Eisenerz-Vordernberg und auf mehreren schmalspurigen Lokalbahnen zu, und es werden deshalb auf diesen Linien seit längerer Zeit Güterzüge mit durchgehender Bremse geführt. Der allgemeinen Einführung durchgehender Bremsen steht jedoch zunächst die in der Denkschrift zwar angedeutete, aber nicht genügend gewürdigte Schwierigkeit entgegen, dass die Einführung durchgehender Bremsen bei Güterzügen ein gleiches Vorgehen der Bahnen der anderen Staaten des europäischen Kontinents, mit denen die österreichischen Bahnen im Wagenaustausche stehen, unter allseitiger Einigung über die Bauart der anzuwendenden Bremse bedingt, darauf abzielende Vorschläge aber dermalen um so weniger Erfolg erhoffen liessen, als die Anschauungen über den Werth der verschiedenen Systeme der bei personenführenden Zügen bereits in Anwendung stehenden durchgehenden Bremsen weit auseinandergehen. An die weitgehende Ausdehnung dieser Einrichtung kann jedoch erst gedacht werden, wenn die Ansichten über die Brauchbarkeit der bestehenden Bremssysteme sich geklärt haben oder neue für Güterzüge besonders geeignete Bauarten gefunden sein werden."

— **Das Aussteigen aus Bahnzügen auf freier Strecke.** Es ist der Fall vorgekommen, dass ein Reisender, welcher aus einem vor einer Station angehaltenen Personenzuge ausgestiegen war, von einem auf dem zweiten Gleise fahrenden Zuge erfasst und erheblich verletzt wurde. Aus diesem Anlasse hat das Eisenbahnministerium den Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht, dass es zu den Pflichten des Zugbegleitungspersonals gehöre, beim Anhalten eines personenführenden Zuges ausserhalb einer Station oder Haltestelle, wenn das Aussteigen mit Gefahr verbunden ist, streng darüber zu wachen, dass niemand aus dem Zuge aussteige.

— **Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung und die Wagenfabriken.** Im Eisenbahnministerium hat vor kurzem eine Besprechung mit den Vertretern der Wagen- und Lokomotivfabriken stattgefunden, welche die Erörterung der Zahlungsmodalitäten für die seitens der Staatseisenbahnverwaltung in Bestellung gebrachten Fahrbetriebsmittel, mit Rücksicht auf die parlamentarische Lage, welche eine Erledigung des Budgets bisher unmöglich machte, zum Gegenstande hatte. Bei diesem Anlasse wurde, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, auch die Frage in unverbindlicher Weise in Erwägung gezogen, ob nicht die Aufstellung eines Programmes der anzuschaffenden Fahrbetriebsmittel seitens der Staatseisenbahnverwaltung, bezw. der Eisenbahnverwaltungen überhaupt, für eine längere Periode angezeigt erscheine und durchführbar wäre, und ob hierüber nicht Verhandlungen eingeleitet werden sollten. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Aufstellung eines derartigen Programmes durch die Ermöglichung einer grösseren Gleichmässigkeit in der Produktion den Lokomotiv- und Wagenfabriken von erheblichem Vortheile wäre, und es ist nicht zu bestreiten, dass auch die Staatsverwaltung an der Förderung dieser Industriezweige ein Interesse hat.

— **Konferenz der Staatsbahndirektoren.** Am 20. und 21. Mai haben im Eisenbahnministerium unter Vorsitz des Eisenbahnministers und unter Theilnahme der Sektionschefs sowie mehrerer Departementsvorstände die alljährlich abgehaltenen Konferenzen mit den Staatsbahndirektoren stattgefunden. Diese Konferenzen haben den Zweck, die im Laufe des Jahres gemachten Wahrnehmungen und Erfahrungen in den verschiedenen Zweigen der Staatseisenbahnverwaltung im Wege mündlichen und direkten Meinungsaustausches zu erörtern.

— **Lokalbahnprojekte.** Im Eisenbahnministerium haben in letzter Zeit Verhandlungen wegen Konzessionirung einer schmalspurigen Lokalbahn von Friedland in Böhmen bis zur österreichisch-sächsischen Reichsgrenze bei Hermsdorf, sowie in Angelegenheit einer normalspurigen Lokalbahn von Raspenau nach Weissbach stattgefunden, welche nunmehr als beendigt zu betrachten sind; der endgültige Abschluss hängt nunmehr noch von der Perfektionirung des Staatsvertrages in betreff der österreichisch-sächsischen Eisenbahnanschlüsse ab. Die beiden Lokalbahnen haben eine Länge von 16 km und werden ein Aktienkapital von rund 1 500 000 fl. erfordern, welches zunächst durch Ausgabe von Aktien und ohne Staats- oder Landessubvention, lediglich auf Grund der Garantieleistung der Bezirksvertretung von Friedland, aufgebracht werden soll. Eventuell ist noch eine dritte Lokalbahnlinie, nämlich von Friedland über Heinersdorf zum Anschlusse an das preussische Bahnnetz in Aussicht genommen. — Des weiteren sind in der letzten Zeit die Konzessionsverhandlungen in betreff der Lokalbahn von Starkenbach nach Rochlitz zum Abschluss gelangt. Diese Lokalbahn hat eine Länge von 21 km. Das Anlagekapital von 2 500 000 fl. soll gleichfalls durch Aktienausgabe aufgebracht werden.

— **Der Wagenmangel im nordböhmischen Braunkohlenrevier.** Der bergbauliche Verein für Nordwestböhmen hat in einem Telegramm an das Ackerbauministerium im Hinblick auf den im Brüxer Revier herrschenden Wagenmangel und den dadurch entstehenden, im Interesse der Arbeiterschaft bedauerlichen Ausfall in der Kohlenförderung um schleunige Abhilfe gebeten.

— Die Genehmigung der seitens der Verwaltung der **Dux-Bodenbacher Eisenbahn** angestrebten Statutenänderungen, durch welche der Gesellschaft die Erwerbung von Kohlenwerken, sowie der Bau von Eisenbahnlinien in Böhmen ermöglicht werden soll, steht, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, auch seitens des Ministeriums des Innern schon in nächster Zeit bevor; die anderen zuständigen Ministerien haben ihre Zustimmung zu den Statutenänderungen bereits gegeben.

— Die Generalversammlung der Aktionäre der **Südbahn** hat das von der Verwaltung vorgeschlagene Finanzprogramm (vergl. Nr. 40 S. 622 d. Ztg.) in vollem Umfange genehmigt und hiermit einen bedeutsamen Schritt zur Konsolidirung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft unternommen.

Aus den interessanten Verhandlungen der **Generalversammlung**, in deren Verlauf der Präsident des Verwaltungsrathes, Freiherr von Chlumecky, und der Generaldirektor Dr. Eger in Beantwortung von Anfragen wiederholt Anlass nahmen, die Anträge der Verwaltung zu erläutern, sei zunächst die Erklärung des Freiherrn von Chlumecky über die Dividendenpolitik erwähnt. Letztere müsse nach dieser Erklärung in dem Maasse eine vorsichtigere sein, als die Verhältnisse der Südbahn es mit sich gebracht haben, dass in den früheren Jahren die Instandhaltung der Bahn und der Betriebsmittel vielleicht nicht in dem Maasse stattgefunden habe, als es im Interesse einer richtigen Verwaltung nothwendig gewesen wäre. Die Thatsache sei gleichfalls richtig, dass namhafte Beträge auf das Kapitalskonto verwendet wurden, welche dem Aktionär entzogen worden sind. Die Absicht der gegenwärtigen Verwaltung gehe in der That dahin, die Rechte sowie die Interessen der Aktionäre thunlichst zu berücksichtigen, zu vertreten und auch ihr materielles Interesse möglichst zu schonen. Das sei ja die Absicht und der Zweck der Investitionsanleihe, damit die früher nothwendig gewesenen Zuwendungen von Erträgnissen zu Investitionszwecken aufhören und dadurch also Kapitalslasten, welche ehedem von den Aktionären getragen wurden, diesen nach Thunlichkeit abgenommen werden. Was die Auslagen anbelangt, so müssen alle Eisenbahnen dem Zuge der Zeit Rechnung tragen, welcher eine bessere Entlohnung der Arbeiter und des Dienerpersonals sowie des Beamtenstandes erheischt. Die Verwaltung sei nicht nicht in der Lage, in Aussicht zu stellen, dass diese Ausgaben eine wesentliche Verminderung erfahren werden. Im Gegentheil, der Zug der Zeit lasse eher eine Erhöhung derselben erwarten. Ebenso sei es selbstverständlich, dass sich die Privatbahnen denjenigen Vorschriften und denjenigen Einrichtungen nicht entziehen können, welche von Seite der Staatsverwaltung als Eisenbahnpolizeibehörde einerseits und der betriebsführenden Eisenbahn andererseits in der Richtung der erhöhten Sicherheit erlassen werden. In dem Maasse, als sich der Verkehr steigert, werden diese Ausgaben nothwendigerweise auch eine Steigerung erfahren. Dem gegenüber stehe allerdings die erfreuliche Thatsache, dass während z. B. andere Privatbahnen Oesterreichs in den verflossenen Jahren bei Steigerung der Ausgaben eine Verminderung der Einnahmen zu verzeichnen haben, die Südbahn trotz des sehr ungünstigen Ernteausfalles, welcher ihr Schaden brachte, einen Schaden, der sich bis zur nächsten Kampagne auch in diesem Jahre zeigen wird, auf ihren Linien eine stetige, selbst namhafte Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen hat.

Besondere Beachtung fanden auch die Mittheilungen der Verwaltung über die Kuponeinlösung der 5 % Südbahnobligationen in Paris. Danach habe die Zahlstelle der Südbahn in Paris angezeigt, dass nach dem vor kurzem beschlossenen Gesetze künftig nur solche fremde Werthpapiere den Gegenstand des finanziellen Verkehres in Frankreich bilden können, welche der Bezahlung der gesetzlichen Stempel und Gebühren unterzogen worden sind. Es sei der Zahlstelle nicht möglich, den Dienst der 5 % Südbahnobligationen, bei welchen die gedachten Voraussetzungen nicht zutreffen, weiter zu besorgen, und sie könne dies nur thun, wenn die Südbahngesellschaft diesfalls ein Abkommen mit der französischen Regierung treffe.

Das kürzlich beschlossene Gesetz über die Besteuerung der fremden Werthe belastet die auswärtigen Gesellschaften in Frankreich in besonders starkem Maasse, da fremde Titres, für welche nicht schon früher die Stempelgebühr entrichtet wurde, einer hohen Abgabe unterworfen sind. Der rechtliche Verkehr und die Kuponeinlösung solcher fremden Werthe, hinsichtlich welcher ein Abkommen mit der Regierung nicht getroffen wurde, ist mit hohen Strafen belegt. Die 3 % Prioritäten, deren überwiegender Theil sich im Besitze des französischen Kapitals befindet, sind von jeher in Paris kotirt und mit der Kotegebühr belegt; die Südbahn hat die Gebühr zum Theil auf die Prioritäre übergewälzt und diese Gebühr kommt in der bekannten Kuponkürzung um 2 Frcs. zum Ausdruck. Nunmehr verlangt das französische Gesetz, dass auch für die 5 % Obligationen die Stempelgebühr, welche etwa 1,5 % vom Nominalkapital beträgt, entrichtet werden müsse, widrigenfalls die Kuponeinlösung in Frankreich unzulässig und strafbar sein solle. Der Präsident kündigte an, dass die Südbahn die ganze Angelegenheit in Erwägung ziehen und auf Grund der angestellten Berechnungen ihre definitiven Beschlüsse fassen werde; in keinem Falle werde den Aktionären hieraus eine Belastung erwachsen.

— Der Vergleich der **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen** für April d. J. mit jenen des gleichen Monats im vergangenen Jahre zeigt im Personenverkehr eine Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen um 115 257 Per-

sonen und 59 070 fl. Dieselben vertheilen sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 81 589 Personen und 33 430 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 33 668 Personen und 25 640 fl. Im Güterverkehr ergab sich eine Zunahme des Verkehrs und der Einnahme um 138 700 t und 391 155 fl., wovon auf die westlichen Staatsbahnen 95 431 t und 112 480 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 43 269 t und 278 675 fl. entfallen. Auf den westlichen Staatsbahnen haben hauptsächlich die Artikel Kohle (+ 3 000 Wagen) und Holz (+ 1 600 Wagen) eine Verkehrsvermehrung aufzuweisen. Ausserdem ergibt sich eine Verkehrssteigerung bei Koks, Eisen und Stahlwaaren, Petroleum und Steinen, während bei Mehl und Mahlprodukten eine geringe Abnahme zu verzeichnen ist. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist für Getreide russischer und rumänischer Herkunft, welches im Durchzuge über die österreichischen Staatsbahnen befördert wurde, eine erhebliche Verkehrssteigerung (+ 2 900 Wagenladungen) zu verzeichnen. In einem geringeren Maasse haben auch die Artikel Eisen und Stahlwaaren, Holz, Kohle, Petroleum und Eisenbahnschienen eine Verkehrssteigerung erfahren. Insgesammt ergibt sich im Personen- und Güterverkehr der österreichischen Staatsbahnen im April d. J. eine Mehreinnahme von 450 225 fl. und für die Zeit vom 1. Januar bis 30. April d. J. eine solche von 1 643 234 fl.

— **Wiener Stadtbahn.** Am 1. d. Mts. werden zwei weitere Theilstrecken der Wiener Stadtbahn, und zwar die Strecke Heiligenstadt-Meidlinger Hauptstrasse (Gürtellinie) und Meidlinger Hauptstrasse-Hütteldorf-Hacking (obere Wienthallinie) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Gleichzeitig wird von der Station Heiligenstadt der Stadtbahn aus über die Donauuferbahn, welche mit einem zweiten Gleis ausgestattet wurde, der Personenverkehr nach Prater-Lagerhaus aktivirt werden.

Die letztere Bahnlinie endet in unmittelbarer Nähe der Rotunde, vermittelt sonach eine direkte Verbindung mit der Jubiläumsausstellung einerseits, sowie auch andererseits eine solche mit dem Lagerhause der Stadt Wien, den Kasernen und sonstigen Etablissements der Donaustadt, für welch letztere hiermit ein für die Entwickelung derselben nicht zu unterschätzendes Verkehrsmittel geschaffen ist.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** Zu Beginn der vor einigen Tagen abgehaltenen Vollversammlung nahm der den Vorsitz führende Eisenbahnminister Anlass, auf die Eröffnungsfeier der Vororte-, oberen Wienthal- und Gürtellinie am 9. Mai zurückzukommen. Der Vorsitzende gab dem Gefühle des Dankes Ausdruck für die der Kommission durch die Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers bei der Feier und die Theilnahme an der Besichtigungsfahrt erwiesene Allerhöchste Auszeichnung, sowie für die huldvolle Anerkennung, die Se. Majestät den Arbeiten der Kommission in der Erwiderung der Ansprachen zu theil werden liess. Ferner gedachte der Vorsitzende des erhebenden Eindruckes, den die anlässlich der Besichtigungsfahrt von der gesammten Bevölkerung der westlichen Stadtbezirke dem Kaiser dargebrachte spontane begeisterte Huldigung bei allen Theilnehmern zurückgelassen habe. Der schöne und würdige Verlauf der Feier gereiche der Kommission zur hohen Befriedigung, und er glaube berechtigt zu sein, namens der Kommission sämmtlichen betheiligten Organen, insbesondere den technischen Funktionären für die bei diesem Anlasse bethätigte Umsicht und Vorsorge den wärmsten Dank auszusprechen. Zur Tagesordnung übergehend, beschloss die Kommission mit Einstimmigkeit der Kurien zur Ausführung des einen Bestandtheil der in dem ursprünglichen Programm der Wiener Verkehrsanlagen vorgesehenen provisorischen Donaustadtlinie bildenden zweiten Gleises in der Strecke Station Brigittenau-Lagerhaus Wien der Donauuferbahn den Betrag von 122 000 fl., sowie behufs Herstellung der hierdurch bedingten Gleisanlagen am Rangirbahnhofe Brigittenau den Betrag von 49 200 fl. unter der Bedingung zu verwenden, dass die hieraus bestrittenen Anlagen bis zu ihrer Uebernahme seitens der Staatsbahnverwaltung im Eigenthume der Kommission zu verbleiben haben, welche jedoch ein Betriebsrisiko nicht übernimmt und für die erwachsende Kapitalslast durch einen entsprechenden Pachtzins zu entschädigen ist.

— **Die Verpachtung der Hotelanlagen in Abbazia.** Auf Grund des Pachtvertrages, welcher in den letzten Tagen zwischen der Südbahn und der Internationalen Schlafwagengesellschaft unterzeichnet wurde, übernimmt die letztere vom 1. Juli d. J. an den Betrieb der Hotelanlagen in Abbazia. Der Pachtvertrag wurde mit einem unterlegten Kaufvertrage abgeschlossen. Der jährliche Pachtschilling beträgt für 25 Jahre 160 000 fl., der Kaufpreis steigt mit den Jahren von 3 100 000 auf 4 000 000 Gulden. Die Internationale Schlafwagengesellschaft beabsichtigt indess, das Optionsrecht auf den Kauf schon in der nächsten Zeit auszuüben, wobei auch die mit dem Hotelbetrieb in Abbazia nicht zusammenhängenden Gründe der Südbahn in Abbazia, deren Werth auf etwa 750 000 Gulden geschätzt wird, in das Eigenthum der Schlafwagengesellschaft übergehen würden. Diese Gesellschaft will auch den Bau der Eisenbahnlinie Mattuglie-Abbazia, für welche sie die Konzession erworben hat, ehestens in Angriff nehmen.

— **Geänderte Bilanzirung bei den Eisenbahnen.** Die nun vorliegenden Geschäftsberichte der grossen österreichischen Verkehrsunternehmungen für das Jahr 1897 zeigen übereinstimmend Aenderungen in der Bilanzirungsmethode, wie sie sich durch die Bestimmungen der neuen Steuergesetze über die Besteuerungsgrundlage als erforderlich erwiesen haben. Letztere ist nicht mehr im dreijährigen Durchschnitt des Reinertrages, sondern im Reinertrag des letzten, dem Steuerjahre vorausgehenden Geschäftsjahres gegeben. Auch die Feststellung des zu besteuernden Reingewinnes erfolgt nach den Vorschriften der neuen Gesetze in geänderter Art, insofern als die Einstellung der Passivzinsen sowie der Werthamortisationen als Abzugsposten zulässig ist. Die Wichtigkeit des Gegenstandes hat die Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen zu gemeinsamen Berathungen veranlasst, behufs Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Aufstellung der Ertragsberechnung zu Zwecken der Besteuerung, sowie zur Beschliessung eines einverständlichen Vorgehens auch in sonstigen Besteuerungsangelegenheiten. Die Berathungen, welche unter dem Vorsitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gepflogen wurden und während welcher wiederholt die Wohlmeinung der Regierung eingeholt wurde, haben unter anderem den Erfolg gehabt, dass den Verkehrsunternehmungen provisorisch erlassen wurde, die Steuer vom Arbeitslohne bei Lohnzahlungen in Fristen von weniger als 14 Tagen in Abzug zu bringen. Bekanntlich ist dem Abgeordnetenhause eine Regierungsvorlage zugegangen, mit welcher das Steuergesetz hinsichtlich der Abzugspflicht des Dienstgebers abgeändert werden soll. Den Verkehrsunternehmungen ist nunmehr jetzt schon die Erleichterung zugestanden worden.

— **Fahrbegünstigung für landwirthschaftliche Arbeiter in Ungarn.** Auf Ersuchen des Ackerbauministers hat der Handelsminister die Tarifbestimmung bezüglich der Fahrbegünstigung der Feld- und Weingartenarbeiter auf den ungarischen Staatsbahnen, wie auf jenen ungarischen Privateisenbahnen, welche die 50 % Fahrpreisermässigung für Arbeiter von dem Gemeindezeugnisse abhängig machen, mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. dahin abgeändert, dass diese Fahrbegünstigung für Gruppen von wenigstens zehn Personen auf Grund ihres Arbeitercertifikates ohne Gemeindezeugniss in Anspruch genommen werden kann. Der Ackerbauminister hat Sorge getroffen, dass Arbeiter von dieser Begünstigung sobald als möglich verständigt werden und wurden auch die Gemeindevorstehungen in Kenntniss gesetzt.

— **Ingenieure der ungarischen Staatsbahnen.** Aus Anlass eines einzelnen Falles entschied der ungarische Handelsminister, dass ein Beamter der Staatsbahnen, der blos ein Abgangszeugniss des Polytechnikums und nicht auch ein „Diplom“ als Ingenieur besitzt, für die Staatsbahnen als Ingenieur nicht qualifizirt erscheine. Begründet wird diese Entscheidung durch den Hinweis auf den Wortlaut der für die ungarischen Staatsbahnen gültigen Dienstordnung sowie durch die Erwägung, dass sonst das wissenschaftliche Niveau des Ingenieurkorps der ungarischen Staatsbahnen herabgedrückt werden würde.

Niederlande.

— Die **niederländische Staatseisenbahngesellschaft** wird für 1897 eine Dividende von 4 % zur Vertheilung bringen, gleichviel wie für 1896. Die Betriebsergebnisse des verflossenen Jahres kommen denen des Jahres 1896 ziemlich gleich. Die Roheinnahmen betrugen 21 389 755 fl. (gegen 20 664 791 fl. im Vorjahre), die Ausgaben belaufen sich auf 20 492 191 (19 857 937) fl., sodass 897 564 fl. Reinertrag übrig bleiben. Im Betriebe befanden sich 1 274 km Staatseisenbahnen und 65 km eigene Strecke, auf welchen 19 703 901 (18 108 622) fl. vereinnahmt wurden, ferner kommen 1 694 789 (1 606 108) fl. auf gepachtete 244 km Bahnlinien, 109 531 (101 604) fl. auf 12 km Strassenbahnen und 166 402 (154 070) fl. auf drei Linien, die sie mit der holländischen Eisenbahngesellschaft zusammen benutzt, weitere 223 200 (204 935) fl. entfallen auf verschiedene andere Einnahmen. Die Betriebsresultate des laufenden Jahres dürften sich infolge des vor einigen Monaten mit der niederländischen Regierung geschlossenen Abkommens, durch welches die Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft in den Besitz einer direkten Verbindung mit Belgien gekommen ist, wesentlich besser gestalten.

Vereins-Ausland

— Der Verwaltungsrath der **Gotthardbahn** beschloss, der Generalversammlung für das Jahr 1897 die Vertheilung einer Dividende von 5,8 % gegen 6,8 % im Vorjahre vorzuschlagen.

— In der Schweiz hatten einzelne Arbeitergruppen der **Jura-Simplonbahn** mit dem **Ausstande** gedroht, doch wird allem Anschein nach der Ausstand vermieden werden, da die Direktion der Jura-Simplonbahn vorgeschlagen hat, die Ansprüche der Arbeiter in bezug auf die Lohnansätze der Entscheidung eines Schiedsgerichts zu unterstellen. Inzwischen sind die meisten Differenzen bereits gütlich beigelegt worden.

— Einer Mittheilung aus Bern zufolge genehmigte die Aktionärversammlung der Jura-Simplonbahn den Bauvertrag, betreffend den **Simplontunnel** mit der Firma Brand, Brandau & Co. und den Anleihevertrag mit dem Konsortium der Kantonalbanken, wodurch letztere die für den Simplontunnelbau nöthigen 60 000 000 Frcs. zusichern, ertheilte dem Verwaltungsrath die nöthige Vollmacht, um den Tunnelbau auszuführen und nahm die hierzu nöthige Statutenänderung vor.

— Die **französische Westbahn** kündigt für Juni den ersten fahrplanmässigen Verkehr mit der **elektrischen Lokomotive System Heilmann** an. Die jüngsten Versuche ergaben eine Leistung von 100 km in der Stunde.

— Aus dem jetzt vorliegenden **Geschäftsbericht der Warschau-Wiener Eisenbahn** für 1897 ist zu erfahren, dass die geldlichen Ergebnisse sich im Vergleich mit den Resultaten der vorangegangenen Jahre sehr günstig darstellen. Ein bedeutender Zuwachs der Einnahmen im Berichtsjahre ist hauptsächlich infolge der fortschreitenden Entwickelung des Personen- und Güterverkehrs entstanden. Die Roheinnahme aus dem Betriebe der Bahn hat im Jahre 1897 15 668 086 R. erreicht, was im Vergleich mit dem Jahre 1896 eine Vermehrung um 1 367 411 R. und im Vergleich zu dem Voranschlag 2 168 086 R. ergibt. Hierzu haben beigetragen: Personenverkehr (3 697 124 Reisende) und Eilgutverfrachtung 3 001 708 R. (i. V. 3 146 599 Reisende bezw. 2 553 472 R.), Güterverkehr (für Verfrachtung von 290 065 906 Pud) 10 396 155 R. (261 966 784 Pud bezw. 9 758 406 R.), andere Einnahmen, die mit dem Betriebe im Zusammenhange stehen, 1 410 584 (1 230 143) R., verschiedene Einnahmen, die mit dem Betriebe in keinem Zusammenhange stehen, 859 638 (758 652) R.

— Gegenüber Cecil Rhodes hat sich die englische Regierung vorerst vertraulich bereit erklärt, eine 3 % Zinsgarantie auf das 40 000 000 ℳ betragende Kapital zum Bau einer **Eisenbahn von Buluwayo nach dem Tanganyikasee** zu übernehmen. Die erforderliche Vorlage wird demnächst dem Unterhause unterbreitet werden.

— Wenn es sich herausstellt, dass im nördlichen Theile des **Kilimandscharo** die nämlichen günstigen Boden- und Klimaverhältnisse vorhanden sind, wie in den bekannten südlichen Theilen, so wäre der unschätzbare Werth eines grossen Theiles Deutsch-Ostafrikas unumstösslich erwiesen. Mit diesen Worten begrüsst in der „Kreuzztg.“ Herr Hans Hirsch die neu geplante Expedition des Leipziger Forschungsreisenden Dr. Hans Meyer, des ersten Besteigers des Kilimandscharo, nach dem bisher noch unerforschten nördlichen Theile dieses Gebirges und knüpft daran folgende Bemerkungen: „Die Nutzbarmachung dieser fruchtbaren Länderstrecken lässt sich jedoch nur einzig und allein durch den **Bau einer Eisenbahn,** welche die Verbindung mit der Küste herstellt, erreichen. Dieser Plan ist bereits vor langer Zeit gemacht worden, man hat sogar den Anfang dieser Bahn von Tanga bis in das Usagaragebirge hinein fertiggestellt, doch fehlte es leider an den nöthigen Mitteln, um die Vollendung des Bahnbaues bis zum Kilimandscharo ausführen zu können. Hirsch kann nicht umhin, der Usambara-Eisenbahngesellschaft den Vorwurf zu machen, dass sie den bisher ausgeführten Eisenbahnbau zu kostspielig hergestellt hat. Wozu eine fast normalspurige Bahn? Eine schmalspurige Eisenbahn oder eine Schwebebahn würde für die ersten Jahrzehnte vollständig ihren Zweck erfüllen, d. h. eine regelrechte und schnelle Verbindung mit der Küste zu unterhalten. Hierdurch würde vor allen Dingen der schlummernde Unternehmungsgeist gefördert werden. Welches Eisenbahnsystem das zweckentsprechendste wäre, das müsste man selbstredend Fachmännern überlassen, doch glaubt Hirsch dem Schwebebahnsystem den Vorzug geben zu müssen, und zwar aus folgenden Gründen: Eisenbahnoberbauten würden bei der lang anhaltenden Regenzeit sehr der Zerstörung ausgesetzt werden. Wie viel Stopfkolonnen müssten beschäftigt werden, um den Eisenbahndamm auf dem status quo zu erhalten? Würde dem Schwebebahnsystem der Vorzug gegeben werden, dann würden die Bauten von Brücken, Mulden, Durchlässen usw. vermieden werden. Aus diesen angeführten und vielen anderen Gründen würde sich der Bahnbau bedeutend verbilligern. Man hätte auch nicht nöthig, grosse Umwege zur Vermeidung von Defilés und anderer Hindernisse machen zu müssen.“

— Bereits haben sich in Deutschland vier verschiedene Unternehmergruppen gebildet, um sich an der **Aufschliessung Chinas** von Kiautschou aus zu betheiligen. Die nachgesuchten Konzessionen betreffen Eisenbahnen, Kohlen- und Eisenwerke. Wie es scheint, wird zuerst die Eisenbahnlinie von Kiautschou nach Tsinangfu in Angriff genommen werden. Nach Mittheilung englischer Blätter aus Peking unterzeichnete die russisch-chinesische Bank am 23. Mai den Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Tsingting nach Tai-Jüen, welche durch kaiserliches Dekret genehmigt ist. Russische Ingenieure werden die Eisenbahn bauen. Der französische und der belgische Gesandte unterhandeln wegen Beschaffung der Geldmittel zum Bau einer Hauptlinie von Tsingting nach Hankau, welche Peking mit dem Jangtsekiang verbinden soll.

— Den „Times“ wird aus Peking gemeldet, der König der Belgier bekunde ein warmes Interesse für den Plan, die **Peking-Hankau-Eisenbahn** durch ein vereinigtes belgisch-französisch-russisches Syndikat vollenden zu lassen. Für die deutschen Bestrebungen wäre allerdings die Bethätigung dieses Interesses nicht erfreulich.

— Einer Meldung aus Peking zufolge hat der Eisenbahndirektor Hu mit der Hongkong- und Shanghaibank einen vorläufigen Vertrag, betreffend eine Anleihe von 15 000 000 Taëls zu dem Zwecke abgeschlossen, die **Eisenbahn**, wie sie gegenwärtig geplant ist, nach **King-Tschau** auszudehnen. Als Sicherheit für die Anleihe sollen gelten: die Bahn selbst, das rollende Material derselben, Bergbauvorrechte längs der Bahn, ferner eine für zehn Jahre zu leistende jährliche Zahlung von je 50 000 Taëls seitens der Provinzen Ngau-Hwei, Schansi, Schensi und Honau. Ferner ist vereinbart, dass der auswärtige Beamtenkörper unverändert bleiben und ein europäischer Beamter die Finanzen verwalten soll, sowie dass alle Gelder bei der Hongkong- und Shanghaibank zu deponiren sind.

— Wie aus Newyork gemeldet wird, haben die **Newyorker Bahnen** einen **Pool für die Getreidefrachten** in der nächsten Erntekampagne abgeschlossen. Die betreffenden Verträge werden durch eine gemeinschaftliche Agentur abgeschlossen, welche die zu befördernden Getreidemengen vertheilt und die Frachtraten festsetzt. Der Pool schliesst die Aussenhäfen nicht ein, aber die Joint Traffic Association versichert, die Newyorker Eisenbahnen werden die Frachtraten nach den Aussenhäfen aufrecht erhalten.

Allgemeines.

— Ob eine **telegraphische Verbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen** jemals zu erreichen sein wird, erscheint vom technischen Standpunkt aus sehr zweifelhaft. Sollte es gelingen, diese Verbindung herzustellen, so würde eine grosse Verkehrsverbesserung erreicht. Neuerdings haben sich — wie gemeldet wird — die Gebrüder Boyse in Chicago eine Erfindung patentiren lassen, welche den Zweck besser und billiger erreichen soll als die früheren Systeme. Im Wesen besteht diese Erfindung darin, dass beide Schienen des Gleises den einen Leiter bilden, während eine dritte, zwischen das Gleise gelegte und gut isolirte Schiene die Rückleitung zu bilden hätte. Mit dieser Schiene soll ein unterhalb der Eisenbahnwagen angebrachter beweglicher Arm mit einer Kontaktrolle nach Bedarf in Berührung gebracht werden. An beiden Enden der Eisenbahnlinie sind zwei gleich starke Batterien aufgestellt und mit dem gleichnamigen Pol an je eine äussere Schiene, mit dem anderen Pol aber an die Mittelschiene gelegt. Es kann daher kein Ausgleich stattfinden, so lange nicht irgend eine Verbindung zwischen einer äusseren und der Mittelschiene stattfindet. Zwischen die äusseren Schienen sind aber innerhalb des Eisenbahnzuges und auf den Stationen Relais mit grossem Widerstande geschaltet, die von dem begleitenden Telegraphenbeamten durch Senken und Heben der Kontaktrolle in Wirksamkeit gesetzt werden können. Sobald die Rolle die Mittelschiene berührt, geht ein Strom von kürzerer oder längerer Dauer durch die Apparate und es können auf diese Weise die Zeichen des Morsealphabets übermittelt werden.

— Wie von uns mitgetheilt, ist der Versuch, nach amerikanischem Muster **ganze Häuser von der Stelle zu bewegen,** seiner Zeit bei dem Stationsgebäude in Aschaffenburg zur allgemeinen Zufriedenheit ausgefallen. Nach Beschluss der General-

direktion der bayerischen Staatseisenbahnen soll nun — wie die Münchener „Allgem. Ztg." mittheilt — in diesem Monat auch das Bahnhofsgebäude in Schleissheim um einige Meter nach rückwärts versetzt und diese Prozedur gleichfalls durch Unterlegung eines Rostes ermöglicht werden. Zu diesem Zweck sind die nöthigen Berechnungen und Vorarbeiten bereits durch einen Oberingenieur der bayerischen Staatseisenbahnen erfolgt. Die Dauer der Verschiebung wird auf $1\frac{1}{2}$ bis 2 Tage berechnet. Die Vornahme dieser seltenen Arbeit wird jedenfalls viele Neugierige anlocken.

Technische Neuerungen.

— Mit **Schalldämpfern** sind versuchsweise drei **Lokomotiven der Berliner Stadtbahn** ausgerüstet worden. Es wurde das Geräusch, welches beim Anziehen der Bremsen auf den Bahnhöfen durch den ausströmenden Dampf entsteht, als ein besonderer Uebelstand empfunden, welcher durch die Anbringung der Schalldämpfer beseitigt wird. Die Schalldämpfer bestehen aus je zwei 1 m langen, 20 cm breiten und ebenso hohen, oben offenen Holzkästen, die auf dem Maschinendache befestigt sind. In diese Kästen sind die Dampfröhren hineingeleitet, in denen der beim Bremsen ausströmende Dampf sich sofort ausdehnt, um sodann, ohne erhebliches Geräusch zu verursachen, zu entweichen. Bei den drei Probemaschinen hat sich diese Einrichtung gut bewährt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Maisitzung des Vereins für Eisenbahnkunde, in der Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurath Streckert den Vorsitz führte, hielt Herr Eisenbahndirektor Bork einen eingehenden Vortrag über die von ihm geplante und demnächst zur versuchsweisen Einführung gelangende elektrische Zugförderung auf der Wannseebahnstrecke Berlin-Zehlendorf. Einleitend wurde darauf hingewiesen, dass die Verbreitung der elektrischen Betriebsweise für Strassenbahnen in den letzten Jahren einen ausserordentlichen Aufschwung genommen hat. Die wirthschaftlichen Vortheile gegen die bisherigen Betriebseinrichtungen liegen hier offen zu Tage und die Ausbildung der in Betracht kommenden elektrischen Einrichtungen hat bereits einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht. Dagegen hatte die elektrische Zugförderung auf Vollbahnen bisher keine nennenswerthen Erfolge zu verzeichnen. Als ein wesentlicher Fortschritt kann es begrüsst werden, dass nunmehr auf der Wannseebahn und zwar auf der Strecke Berlin-Zehlendorf versuchsweise die elektrische Zugförderung, ausgeführt von der Firma Siemens & Halske, zur Einführung kommen wird. Dabei soll zunächst einer der im bestehenden Fahrplan verkehrenden Züge auf die Dauer eines Jahres elektrisch betrieben werden. Dieser verkehrt in jeder der beiden Richtungen auf der 12 km langen Strecke 15 Mal, legt also täglich 360 km zurück und wird aus neun normalen dreiachsigen Vorortwagen der gegenwärtigen Bauart bestehen. Der an der Zugspitze und am Ende laufende Wagen III. Klasse wird Motorwagen, sodass beim Richtungswechsel in Berlin und Zehlendorf keinerlei Aenderung am Zuge selbst vorzunehmen ist; nur der Wagenführer hat seinen Standpunkt zu wechseln. Die Abtheile an der Spitze und am Ende des Zuges werden als Wagenführerräume und die unmittelbar daran stossenden als Gepäckräume eingerichtet. Die übrigen Abtheile verbleiben ihrer bisherigen Bestimmung. Die gegenwärtige Luftdruckbremse wird beibehalten, gleichzeitig aber eine elektrische Bremsung zur Gewinnung eingehender Versuchsresultate zur Anwendung gelangen. Auch die bisherige Dampfheizung bleibt zunächst bestehen. Der dafür erforderliche Dampf wird dem in einem Motorwagen während des Winters eingesetzten Kessel entnommen. Für die Beleuchtung der Wagenabtheile und der Signallaternen am Zuge sind Glühlampen vorgesehen. Den erforderlichen Betriebsstrom liefert die Firma Siemens & Halske aus ihrer in annähernd 2 km Entfernung vom Bahnhof Steglitz gelegenen Arbeitsstation. Die Arbeitsleitung wird in Gestalt eines fortlaufenden Schienenstranges neben jedem Gleis entlang geführt, der annähernd 1500 mm von der Gleismitte entfernt ist und 300 mm über Fahrschienenoberkante liegt. Alle 4 bis 5 m ist der Schienenstrang auf Isolatoren gelagert, die ihre Unterstützung entweder auf mit den Schwellen verbundenen Sattelhölzern oder auf besonderen hölzernen Unterlagen finden. Gegen unbeabsichtigte Berührung ist die Stromzuleitung mit seitlichen Schutzbrettern eingefasst. Die Abnahme des Stromes von der Arbeitsleitung erfolgt durch eiserne Gleitschuhe, welche an den mittleren Achsbuchsen der Motorwagen angebracht und sowohl in senkrechter als waagerechter Richtung ausreichend beweglich sind. Sie lassen vermöge ihrer Anordnung am ersten und letzten Wagen eine Unterbrechung des Zuleitungsstranges zu, wie solche durch Weichen, freie Bahnübergänge und Brücken bedingt wird, bis zu einer Länge von annähernd 100 m. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Fahrschienen, welche wie bei den Strassenbahnen an den Stössen mit gut leitenden Verbindungen versehen werden. In Anbetracht der grossen Fortschritte, welche im Dampfmaschinenbau hinsichtlich der wirthschaftlichen Ausnutzung des Brennmaterials in neuester Zeit gemacht worden sind, wird man erwarten können, dass die Kosten der für die Zugbewegung aufzuwendenden Arbeit sich auf einen Betrag ermässigen lassen, den die Lokomotive in ihrer Eigenschaft als Kraftmaschine wohl niemals erreichen wird. Der Vortragende betrachtet schon jetzt als ziemlich sicher, dass in grossen Arbeitsstationen die Kosten für eine Kilowattstunde den Betrag von 6 ₰ nicht überschreiten werden. Die Motoren werden nach erprobten Grundsätzen gebaut. Sie unterscheiden sich von den im Strassenbahnbetrieb benutzten nur in der Verwendungsweise während des Beharrungszustandes, in der Anordnung und in der Art des Achsantriebes. Die Endachsen jedes Motorwagens sind mit einem Elektromotor ausgerüstet, dessen Anker direkt auf der Achswelle angeordnet und dessen Magnetgestell federnd am Wagenuntergestell aufgehängt ist. Es entfällt der bei Strassenbahnen übliche Zahnradantrieb. Zur Verminderung der Anfahrtszeit und zur Vergrösserung des Adhäsionsgewichtes während derselben wird bei der Anfahrt mit sämmtlichen vier Motoren, innerhalb des Beharrungszustandes dagegen nur mit denen an der Zugspitze gearbeitet. Die elektrische Schaltung und Steuerung werden jeweilig von dem an der Zugspitze befindlichen Wagenführerraum bethätigt. Nachdem weiterhin der Vortragende des Näheren die Kosten des gegenwärtigen Lokomotivbetriebes und die demnächstigen Betriebskosten der elektrischen Zugförderung dargelegt hatte, wurden noch die zur genauen Aufzeichnung der Versuchsergebnisse zu treffenden Messeinrichtungen erörtert. Auch wurde darauf hingewiesen, dass die elektrische Betriebsweise in mannigfacher Beziehung geeignet ist, die Betriebssicherheit zu erhöhen, indem eine Reihe von Einrichtungen, die gegenwärtig von Menschenhand zu bedienen sind, in zuverlässigerer Weise durch selbstthätige elektrische Auslösung bethätigt werden können. Auch nach dieser Richtung hin wird der Versuchsbetrieb vielfache Anregungen bieten.

Herr Eisenbahndirektor Froitzheim berichtet sodann unter Vorlage von Modellen über eine neue Weichen- und Herzstückkonstruktion, Herr Regierungsrath a. D. Kemmann über die Stellungnahme des deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik und des Vereins deutscher Ingenieure zu der im Reichstag zur Verhandlung gekommenen Frage der Errichtung einer Reichsanstalt für die Materialprüfungen.

Bücherschau.

— **Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie,** herausgegeben vom österreichischen Eisenbahnbeamtenverein. 19.—21. Lieferung. 3. Band, Bogen 1—6.

Das vorliegende Heft des grossen Prachtwerkes enthält an erster Stelle einen hochbedeutsamen Aufsatz „Mechanik des Zugsverkehrs" aus der Feder des Sektionschefs im Eisenbahnministerium und Generalinspektors der österreichischen Eisenbahnen, Gustav Gerstel. Dieser geniale Mann, der erste Betriebstechniker Oesterreichs, dessen Name in der ganzen Fachwelt bekannt ist, erschien wohl wie kein zweiter berufen, das schwierige Thema in eben so sachgemässer, wie allen verständlicher Weise zu behandeln. Gerstel war es, der u. a. den ganzen Betrieb auf der neueröffneten Arlbergbahn organisirte und ebenso die entscheidende Stimme bei der Errichtung des Verkehrs auf der neuen Wiener Stadtbahn hatte. Und in der That muss die gegenständliche Monographie als meisterhaft auch in der Hinsicht bezeichnet werden, als alles wesentliche, sowohl in historischer wie technischer Beziehung, lückenlos und in anziehendster und doch knapper Form gegeben ist. Dabei waren zweifellos nicht geringe und nur einem solchen Fachmanne überwindbare Schwierigkeiten gegeben. Denn die „Mechanik des Zugverkehrs", wie treffend gesagt wird, „dies sinnreiche und sinnverwirrende Uhrwerk, das es ermöglicht, die enormen Massen der Eisenbahnzüge nach bestimmten Gesetzen und Regeln zu bilden und ihrer Benutzung wie ihrem Ziele auf die bequemste, rascheste, sicherste und ökonomischeste Weise zuzuführen, erscheint fast wie das strenge gehütete Geheimniss der alten Freimauerei" und „der Betrieb selbst war keine Wissenschaft, die gelehrt werden konnte, sondern gestaltete sich allmählich und ausschliesslich aus den Bedürfnissen des immer engermaschigen Bahnnetzes

und der fortschreitenden Verdichtung des Verkehrs auf praktischem Wege."

Von interessanten Einzelheiten der Abhandlung sei noch hervorgehoben, dass die älteste der Betriebsdurchführung geltende Vorschrift der österreichischen Regierung ihre Entstehung einem schweren Unfalle verdankt. Es ist dies immerhin bezeichnend für die bei der fortschreitenden Entwickelung der Betriebstechnik und Verkehrsmechanik wirksamen Kräfte und Momente; denn auch in der Folge dürften — und zwar nicht nur in Oesterreich, sondern auch anderwärts — die einzelnen Fortschritte in der Verkehrsmechanik auf Unfälle zurückzuführen sein, welche die Unzulänglichkeit bestehender Einrichtungen erwiesen. Es kann eben auch auf diesem Gebiete ein Fortschritt nur im Kampfe und mit Opfern errungen werden.

Neu war uns auch die Mittheilung, dass die österreichische Nordbahn die erste Bahn auf dem Kontinente war, welche personenführende Nachtzüge einführte.

Ueber den Scharfsinn und den weiten und klaren Blick der ersten Organisatoren des Eisenbahnverkehrs belehrt uns eine andere Stelle: „So harmlos und kaum mehr verständlich viele der bis nun citirten Vorschriften und Einrichtungen heute kingen, so staunenswerth ist es andererseits, mit welcher Uebersicht, Gründlichkeit und welch tiefem Verständniss schon in den ersten Jahren gar manche andere Vorschriften für Regelmässigkeit, Sicherheit und auch Oekonomie des Betriebes verfasst worden waren, so dass zahlreiche dieser Einführungen sich fast vollkommen mit den gegenwärtig in Kraft stehenden einschlägigen Bestimmungen decken."

Volle Zustimmung muss auch den Bemerkungen über den Speditions- und Sammeldienst der Bahnen gezollt werden. Hier erweist es sich wieder deutlich, wie innig thatsächlich die heute vielfach vernachlässigten Beziehungen zwischen Tarifwesen und Transportdienst sind und dass der höchste ökonomische Effekt wohl nur durch harmonisches Zusammenarbeiten beider erreichbar ist. Ebenso zeitgemäss als zutreffend wie human empfunden sind die Ausführungen über Arbeitszeit und Ausnutzung der Kräfte der Bediensteten.

Beherzigenswerth sind die Worte Gerstel's über den Geist, der über unseren Verkehrsvorschriften waltet: „In England wird viel mehr dem eigenen Erwägen, dem — durch die eigene, fast von Kindheit an erworbene Erfahrung — geschulten Ermessen des einzelnen überlassen und deshalb die gedruckte Vorschrift nur auf verhältnissmässig wenige lapidare Sätze beschränkt. In Oesterreich wie in Deutschland aber ist das System der Bevormundung, der schematisirende Geist der Deutschen zu sehr in Fleisch und Blut übergegangen, die Heranbildung des Personals zu sehr auf das Lernen aus dem Buche, statt auf das allerdings weitaus mehr Zeit heischende Lernen durch die Erfahrung und die Selbstschulung angewiesen, als dass nicht die Bahnvorschriften das gleiche Gepräge tragen und so den Dienst bis ins kleinste zu regeln, für jeden möglichen Fall vorzudenken und die Mittel seiner Behandlung anzugeben versuchen sollten."

So bildet die Abhandlung Gerstel's, wiewohl sie sich in ihrem historischen Theile mit den besonderen Verhältnissen Oesterreichs beschäftigt, doch eine, wie eingangs hervorgehoben wurde, Darstellung der Mechanik des Zugsverkehrs überhaupt, wie sie trefflicher, übersichtlicher und erschöpfender die Fachlitteratur bisher nicht aufzuweisen hatte, weshalb wir uns vorbehalten, auf dieselbe demnächst noch näher einzugehen.

Die 2. Abhandlung der gegenständlichen Lieferung beschäftigt sich mit dem Signal- und Telegraphenwesen und hat den Oberingenieur Ludwig Kohlfürst zum Verfasser.

Auch diese Abhandlung wird wohl das Interesse weitester Kreise erwecken. In anziehender Weise wird, immer angelehnt an den geschichtlichen Werde- und Entwickelungsprozess, die sachlich-konstruktive und durch zahlreiche Illustrationen unterstützte Darstellung gegeben. Systematisch werden wir in Zweck, Natur und Mittel des Signalwesens eingeführt und naturgemäss führen hier zahlreiche Fäden wieder zurück zu der erstbesprochenen Abhandlung Gerstel's, die uns auch erst das rechte Verständniss für diese zweite Abhandlung vermittelt. G.

— **James Watt** und die Grundlagen des modernen Dampfmaschinenbaues. Eine geschichtliche Studie, vorgetragen in der 37. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure zu Stuttgart. Von Ad. Ernst, Professor des Maschineningenieurwesens an der königlichen Technischen Hochschule Stuttgart. Mit dem Bildniss von James Watt und 27 Textfiguren. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1897. Preis 2 ℳ.

Für den Laien ist James Watt der Erfinder der Dampfmaschine; er sieht ihn an der Feuerstelle sitzend die Wahrnehmung machen, wie die Kraft des Dampfes den Deckel des Gefässes, in dem das Wasser ins Sieden gerathen ist, abwirft und weiss daher, wie der bahnbrechende Fortschritt, der die ganze Gewerbthätigkeit in andere Bahnen lenkte und zur völligen Umwälzung auf dem Gebiete des Transportwesens führte, zu Wege kam.

Kindermärchen! Wir wissen, dass es Dampfmaschinen vor James Watt gegeben hat und aus den unlängst in Glaser's „Annalen" veröffentlichten Geitel'schen Forschungen in der englischen Patentlitteratur ersehen wir, dass schon recht lange vor Watt die Erfinder bemüht waren, die fire-engines zu verbessern. Dampfmaschinen Newcomen'scher Bauart waren vor Watt in vielfachen Ausführungen im Betrieb. Aber man kann es dem Laien nicht verargen, wenn er sich von den Schöpfungen Watt's keine andere, als die oben angedeutete Vorstellung zu machen weiss, war man sich doch selbst in Fachkreisen lange über die Bedeutung dieses grossen Philosophen unter den Ingenieuren nicht genügend klar, dessen Feststellungen im Dampfmaschinenbau die bestimmende Richtschnur geblieben sind bis auf den heutigen Tag.

Ueber Watt ist vor langer Zeit von Robison, Farey, Muirhead u. a., auf die sich auch der Verfasser des vorliegenden Lebensbildes bezieht, geschrieben worden, aber im Lichte des modernen Dampfmaschinenbaues waren Watt's Verdienste wohl noch von niemand gewürdigt worden. Prof. Ernst hat es unternommen, was wir James Watt verdanken, auf moderner wissenschaftlicher Grundlage klar zu stellen. Wir müssen ihm aufrichtig dankbar sein, dass er die schiefen Vorstellungen über Watt's Thätigkeit beseitigt und die ihm gebührende Stellung scharf gekennzeichnet hat.

Watt war eine Persönlichkeit, die nie hoffnungsvoll mit Zuversicht auf den schliesslichen Erfolg seiner Arbeiten sah, vielmehr stets geneigt, den Erfolg und Werth seiner Erfindungen zu unterschätzen; aber sein Arbeits- und Forschungsdrang kannten keine Grenzen und damit war die glückliche Eigenart vereinigt, die Ergebnisse seiner Gedankenthätigkeit sofort auf die Probe der praktischen Anwendbarkeit zu stellen. Dieser Eigenart ist zu danken, dass Watt, der gar nicht einmal Maschinenbauer von Hause aus war, und auch in späterer Zeit lange als Wasserbauingenieur arbeitete, aus dem Auftrage, das Modell einer Newcomen'schen Feuermaschine in stand zu setzen, die Veranlassung nahm, sich gründlich mit der Frage der Dampfmaschinen zu befassen. Watt war damals nahezu 30 Jahre alt.

Nach allen Richtungen hat Watt thatsächlich die Gesichtspunkte klargestellt, wie die auf dem Feuerungsherde aus der Kohle gewonnene Wärme am nutzbringendsten in mechanische Arbeit umgesetzt, Energieverlusten nach Kräften vorgebeugt wird. Welcher Aufwand von Scharfsinn, von praktischen Versuchen und Geduld dazu erforderlich war, ist von Ernst ungemein anschaulich geschildert; namentlich auch, wie Watt, stets im Hinblick auf den bestimmten praktischen Zweck, mit echt wissenschaftlichem Feingefühl seine Messungen über Wärmevorgänge, Verdampfung, die Untersuchungen über Temperatur und Spannung der Dämpfe und deren Zusammenhang, über latente Wärme u. a. durchführte und für alles genaue Zahlen feststellte. Spätere Gelehrte haben mit dem ganzen Aufwand verfeinerter Messverfahren kaum genauere Ergebnisse erzielt, als Watt mit denen, die er sich als erster auf dem Gebiete ausdenken musste. Nachdem er so auf systematische Weise nach und nach die sämmtlichen Schwächen der Newcomen'schen Maschinen ergründet und in ihren innersten Ursachen festgestellt hatte, begann er, seine Thätigkeit auf den Bau einer verbesserten, der Mängel jener entbehrenden Maschine zu richten. Wenn man hier wieder die einzelnen Stadien verfolgt, erstaunt man über die Gründlichkeit, mit der er den einzelnen Fragen näher trat, die sich auf die Kondensation und Anordnung des Kondensators und die sonstigen Maassregeln zur Verminderung des Wärmeaustausches zwischen Dampf und Cylindermassen und damit die Anordnung zweiseitig wirkenden Dampfdrucks und des Dampfmantels als Mittel zur Cylinder- und Deckelheizung bezogen. Watt erfindet — um einige Einzelheiten nicht unerwähnt zu lassen — im Vakuummeter ein unentbehrliches Hilfsgeräth, verbessert die Dampfkolbenliderung, macht umfassende Versuche mit verschiedenen Schmiermitteln, wendet Cirkulationsschmierpumpen an, wie sie neuerdings erst wieder in Aufnahme gekommen sind. Der Dampfmantel ist späterhin — noch bis vor 20 Jahren — vielfach bekämpft worden, aber heutzutage ist niemand mehr, der diese von Watt herrührende Anordnung bei einer guten, mit allen Hilfsmitteln versehenen Dampfmaschine für entbehrlich zu erachten möchte — Watt hat auch in diesem Punkte gegenüber allen Mäkeleien Recht behalten.

Watt's Thätigkeit als Grossindustrieller begann — nach vielfach schwankenden Verhältnissen — mit seiner Verbindung mit Boulton, blieb indessen lange ohne pekuniären Nutzen und litt unter einem widerlichen Patentmarderthum, das ihm die Früchte seiner Arbeiten zu verkümmern suchte und sich sogar auf seine eigenen Ideen Monopole sicherte, ihm für die Ausführung eigener Gedanken den Weg verlegend. Dieselbe Art unlauteren Wettbewerbes wie heute! „Die Leistung Watt's in Erledigung schnell aufeinanderfolgender Aufträge ist ungewöhnlich und bewundernswerth", bemerkt Ernst. Er war Ingenieur und Zeichner, Meister und Monteur in eigener Person, bis er sich geeignete Hilfskräfte heranzog. Watt's Gedanken-

reichthum war grösser, als die Möglichkeit, alle die geplanten Verbesserungen baldigst auszuführen, die sich bezogen auf die Ausnutzung der Expansion des Dampfes, den Bau doppelt wirkender Maschinen, Rotationsmaschinen, die Gelenkgradführung mittelst Storchschnabelparallelogrammes und Lemniskatenlenkers und anderer Gradführungen, Regelung des Dampfzuflusses durch Drosselklappe und Centrifugalregulator. Watt führte den Begriff der mechanischen Pferdestärke als Maasseinheit für seine Maschinen ein, zeigte, wie man die Dampfmaschinen berechnet, verbesserte die Kesselfeuerungen mit dem Bestreben, rauchfreie Verbrennung zu erzielen, machte die Regelung der Kesselspeisung und der Luftzufuhr für den Rost selbstthätig usw. Die wissenschaftlichen Forschungen wurden durch zahlreiche Messungen an ausgeführten Maschinen ergänzt und überall trat die Ermittelung des Kohlenverbrauchs in den Vordergrund. Hubzähler, Federindikatoren und Indikatoren anderer Bauart sind Watt'sche Erfindungen zum Zweck der einschlägigen Ermittelungen.

20 Jahre hindurch war das Boulton-Watt'sche Unternehmen wirthschaftlich unbefriedigend; später aber warf es bedeutenden Gewinn ab, bis beide Theilhaber 1800 materiell durchaus gesichert, sich zur Ruhe setzten, die Watt noch in einem glücklichen, ungetrübten Greisenalter 19 Jahre genoss.

Die vorstehenden Mittheilungen deuten auch nicht mit annähernder Vollständigkeit an, was Watt geschaffen und geleistet hat, aber sie waren erforderlich, um den Leser die volle Grösse Watt's wenigstens ahnen zu lassen. Um sich genauer zu unterrichten, ist die Ernst'sche Studie selbst zur Hand zu nehmen. Mögen diese Zeilen dazu die Anregung geben. Niemand wird sie unbefriedigt aus der Hand legen. Ihr Studium hat um so mehr Verlockendes, als sie ungemein flott und gewandt geschrieben ist.

— Kurz vor Pfingsten erschien in der neuen Sommerausgabe 1898 die **„Fahrplankarte von Europa“** von dem Geheimen Rechnungsrath W. Schulze, dem Vorsteher des Kursbüreaus des Reichspostamts in Berlin (bei Siegismund, Preis 1,50 ℳ). Schon früher ist an dieser Stelle auf die Vorzüge der originellen Karte hingewiesen worden. Wennschon sie weder eine Eisenbahnkarte, noch ein Kursbuch volkommen ersetzen kann, so leistet sie doch gute Dienste allen Reisenden weiter Fahrt, ganz besonders aber allen Reiselustigen bei Feststellung ihrer Fahrpläne. Kein zweites Hilfsmittel unterrichtet so rasch, so übersichtlich und so klar über die wichtigsten Eisenbahnverbindungen, wie diese kartographische Darstellung. Auch der Lauf des Briefverkehrs ist aus ihr rasch zu ersehen. Vielleicht erwägt der Verfasser, ob es nicht zweckmässig wäre, seine Fahrplankarte auf Deutschland zu beschränken, auch die gewöhnlichen Züge heranzuziehen, die Karte in grösserem Maassstabe zu entwerfen und provinz- oder sektionsweise in Vertrieb zu geben. Namentlich den verkehrsreichen Gegenden wie dem unterrheinischen Industriebezirk oder Sachsen würde dadurch sehr gedient sein.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg werden eröffnet:

a) am 15. Juni 1898 die Theilstrecke Rothfliess-Bischofsburg mit der Haltestelle Bischofsburg,
b) am 1. Juli 1898 die Theilstrecke Rudczanny-Sensburg mit dem Bahnhof III. Klasse Sensburg und den Haltestellen Peitschendorf, Collogienen und Alt-Ukta

für den Wagenladungsgüterverkehr,

c) am 1. Juli 1898 die Theilstrecke Gerdauen-Nordenburg der Nebenbahn Gerdauen-Angerburg mit den Haltestellen Wandlacken, Pröck und dem Bahnhofe Nordenburg

für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr.

Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 25. Mai 1898. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen

Am 1. Juni d. J. wird die diesseitige Station Kolzenburg für den Personengepäck- und Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge) eröffnet. (J1288)
Direktion der Militäreisenbahn.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 29. Mai d. J. ab verkehrt der frühere gemischte Zug 889 als Personenzug in folgendem Fahrplane:

ab Oppurg im Anschluss von Zug 338 (Leipzig-Saalfeld) um 8^{30}, Pössneck S.-B. 8^{36} bis 8^{44}, Kleindembach 8^{52} bis 8^{53}, Langenorla 8^{57} bis 8^{58}, Freienorla 9^{07} bis 9^{08}, an Orlamünde 9^{10} Anschluss nach Göschwitz-Weimar.

Erfurt, im Mai 1898. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. Juni d. J. ab verkehren die Züge 290 und 288 zwischen Leipzig und Corbetha in nachstehenden Zeiten:

Zug 290 ab Leipzig thür. Bhf. 9^{52}, Gohlis-Eutritzsch 9^{57}, Gohlis-Möckern 10^{02}, Leutzsch 10^{07} bis 10^{08}, ab Grossmiltitz 10^{17}, Markranstädt 10^{21} bis 10^{22}, ab Grosslehna 10^{29}, Kötschau 10^{35}, Dürrenberg 10^{42}, an Corbetha 10^{50}.

Zug 288 ab Leipzig thür. Bhf. 11^{12}, Gohlis-Eutritzsch 11^{17}, Gohlis-Möckern 11^{21}, Leutzsch 11^{25} bis 11^{28}, ab Grossmiltitz 11^{35}, Markranstädt 11^{39} bis 11^{42} und wie jetzt weiter.

Erfurt, im Mai 1898. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Juni d. J. treten zum Tarifheft 4 der Nachtrag VII und zum Tarifheft 5 der Nachtrag VI in Kraft. Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife namentlich neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der niederlausitzer und Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Die für die letztgenannte Bahn in den beiden Nachträgen enthaltenen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze treten jedoch erst an dem später bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung auf der Gesammtstrecke Nordhausen-Wernigerode in Kraft.

Erfurt, den 26. Mai 1898. (1291)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die im Heft 1, zweite Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Köln Rheinstation treten mit dem 31. Mai l. J. ausser Kraft. Dagegen wird die für den Güterverkehr in Wagenladungen neu eröffnete Station Köln Hafen mit den für Köln Gereon bestehenden Wagenladungstaxen ab 1. Juni l. J. in das obengenannte Tarifheft einbezogen.

Die Frachtsätze für Köln Hafen gelten nur für Frachtgüter in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Köln.

Karlsruhe, den 24. Mai 1898. (1292)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. badischen Staatseisenbahnen.

Unser Binnenausnahmetarif 22 für Kartoffelstärkefabrikate von Düttlenheim und Schiltigheim nach Basel zur Ausfuhr wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 wieder aufgehoben.

Strassburg, den 18. Mai 1898. (1293)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahn in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. findet im Verkehr zwischen den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn einerseits und den Stationen der preussischen Staatsbahn (soweit direkte Entfernungen vorgesehen sind) sowie den Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld andererseits der Ausnahmetarif 3 (Kalitarif), Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) und der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im vollen Umfange Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 28. Mai 1898. (1294)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Die Gültigkeitsdauer des am 10. März d. J. im Verkehr mit der Marienburg-

Mlawkaer Eisenbahn eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in vollen Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Danzig, den 28. Mai 1898. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. Die unter den Ziffern 6 und 7 der Beförderungsbestimmungen des Saarkohlentarifs Nr. 2 behandelten Bahnhofsgebühren auf den pfälzischen Stationen fallen vom 1. Juni d. J. ab fort. (1296)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Mai 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Altona, den 28. Mai 1898. (1297)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbandsgütertarifs (Baden-Hessen) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni 1898 der IV. Nachtrag ausgegeben worden. Derselbe enthält ausser den bereits auf dem Verfügungswege durchgeführten und schon früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, insbesondere Tarifentfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Stationen der Strecken

Bodenheim-Alzey,
Osthofen-Gau-Odernheim und
Offenbach-Dieburg-Reinheim.

Der Verkaufspreis dieses Nachtrags beträgt 30 ₰ für das Stück.

Karlsruhe, den 28. Mai 1898. (1298)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juni d. J. kommen zu dem südwestdeutschen Verbandsgütertarif vom 1. Mai 1895

Nachtrag II zum Theil II,
„ VI „ Heft 1 (Verkehr Reichsbahn-Pfalz),
„ VI zum Heft 5 (Verkehr Reichsbahn-Baden)

zur Einführung. Ausser Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Avolsheim und Ostheim-Beblenheim der Reichseisenbahnen, Eichelscheiderhof der pfälzischen Eisenbahnen und Mingolsheim der badischen Staatseisenbahnen enthalten die Nachträge u. a.

a) Nachtrag II zum Theil II eine Nachweisung derjenigen Verbandsstationen, die in der Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen beschränkt sind;
b) Nachträge VI zu den Heften 1 und 5 neue ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus zur Ausfuhr und Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von gewissen Stationen in Lothringen und Luxemburg nach Gottmadingen und Stockach der badischen Staatseisenbahnen.

Ebenfalls vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Avolsheim und Ostheim-Beblenheim in die Hefte 3 und 4 des Verbandsgütertarifs (Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der Main-Neckarbahn) aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verbandsstationen und das Tarifbüreau in Strassburg auf Verlangen Auskunft.

Strassburg, den 23. Mai 1898. (1299)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1898 gelangen für die Beförderung von Borke, gemahlener (Gerberlohe) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Station der k. württemb. Staatseisenbahnen	Station der k. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion Mainz	Station der Main-Neckarbahn
	Backnang	Worms	Weinheim
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Station der k. k. öst. Staatsbahnen Knittelfeld . .	1,50	1,81	1,78

München, den 24. Mai 1898. (1300)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. werden

I. in das Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif Nr. 23 des Theil II vom 1. Januar 1893 und Ausnahmetarif 2 des Theil II vom 1. August 1896) unter der besonderen Ziffer 9 aufgenommen:
„9. Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies."
Bezüglich der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten für Schlacken usw. dieselben Bestimmungen wie für Erde. Der im Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs bei Ziffer 2 und in den Bestimmungen betreffend die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen hinter dem Worte „Sand" befindliche Zusatz „(auch Schlackensand)" fällt fort.
Für die neu aufgenommenen Artikel sind die Frachtsätze des Rohstofftarifs anwendbar im Verkehr mit allen Stationen der Tarifabtheilungen B (Elsass-Lothringen), D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn) und G (Basel) sowie im Verkehr mit den badischen Stationen Eberbach, Friedrichsfeld, Heidelberg, Mannheim und Schwetzingen.

II. Direkte Entfernungen für die Station Fürth und Odenwald der Main-Neckarbahn in den Heften I—IV der Abtheilung D eingeführt.

III. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9a (Eisen und Stahl) von Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. nach den badischen Stationen Gottmadingen und Stockach im Heft 1 der Abtheilung A eingeführt.

IV. Bestimmungen in die Vorbemerkungen zu den Kilometerzeigern der Hefte 2 der Abtheilung B, der Hefte I der Abtheilungen A (alt), D, E und F, des Heftes der Abtheilung G und des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren betreffend die direkte Abfertigung von Sendungen von und nach dem Kölner Schlacht- und Viehhof zu den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Köln-Nippes neuer Bahnhof aufgenommen.

V. Die Nachträge II zu den Tarifheften 2, 3, 4, 5 und 6 der Abtheilung A (Baden) eingeführt, welche u. a. enthalten:
1. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Albachten des Direktionsbezirks Münster und Duisburg Hafen II und Vogelheim des Direktionsbezirks Essen sowie die bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Köln Hafen und Obercassel bei Düsseldorf des Direktionsbezirks Köln, Dahlbusch-Rotthausen des Direktionsbezirks Essen, Bork der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und Mingolsheim der badischen Staatsbahn.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife insbesondere des Rohstofftarifs und die Eisenausnahmetarife 9, 9a und 9b, letztere infolge Aufnahme der Stationen Duisburg Hafen II und Köln Hafen in diese 3 Ausnahmetarife sowie der badischen Stationen Gottmadingen und Stockach in den Ausnahmetarif 9a.
3. Sonstige Aenderungen.

Die in den Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Friedrichsfeld, Heidelberg, Schwetzingen, Mannheim, Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen haben auch Gültigkeit im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz, der Main-Neckarbahn und der badischen Staatsbahn.

Die im Nachtrag II zum Heft 2 enthaltenen Frachterhöhungen werden erst vom 15. Juli d. J. ab gültig.

VI. Die in den Nachträgen II zum Heft 4 B, IX zum Heft II D, VII zum Heft II F und die im Tarifheft der Abtheilung G vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Vogelheim des Bezirks Essen gültig und werden die im Nachtrag XIV zum Heft II E für diese Station enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze, welche gemäss Bestimmung unter VI 1 des Nachtrags XVI bereits aufgehoben waren, wieder in Kraft gesetzt.

VII. Frachtsätze zwischen den Stationen Albachten, Duisburg Hafen II, Vogelheim und Obercassel bei Düsseldorf einerseits und Ludwigshafen am Rhein und Ludwigshafen a/M. Giuliniwerk andererseits eingeführt.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung ertheilt Auskunft.

Köln, den 25. Mai 1898. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnengüterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zu unserem Binnengütertarif der Nachtrag II in Kraft, durch welchen der Nachtrag I vom 15. August v. J. aufgehoben wird. Die in den Nachtrag auf-

genommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der letzteren genehmigt worden.

Abdrücke des Nachtrags werden von unserem Verwaltungsbüreau und den Güterabfertigungsstellen unentgeltlich abgegeben.

Lübeck, den 27. Mai 1898. (1302)

Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-gesellschaft.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Heft 5. Am 1. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b für die Beförderung von Holz unter 2,5 m Länge von den Stationen Battelau und Beneschau der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Freiberg i/S. in Kraft. Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 26. Mai 1898. (1303)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom Waldenburger und Neuroder Grubenbezirk nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen, der Breslau-Warschauer Eisenbahn usw. der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der lausitzer Eisenbahn, Strecke Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, für eine Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Posen und für die Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, sowie bereits seit dem 1. November 1897 geltende erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahn Hansdorf-Priebus. Druckabzüge des Nachtrags können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 24. Mai 1898. (1304)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1 und 2. Vom 1. Juni d. J. ab werden zu den Sätzen des Rohstofftarifs (Heft 1 Ausnahmetarif 2, Heft 2 Ausnahmetarif 33) folgende Artikel befördert:

Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies.

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erze.

Dresden, am 26. Mai 1898. (1305)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer, niederländisch-südwestdeutscher und belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen treten am 1. Juni d. J. in Kraft:

1. im rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehre die bisher für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres bewilligten Ermässigungen, vom 1. Juni bis 31. Dezember 1898 und demnächst für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres jedoch nur für die Richtung nach den Stationen Amsterdam, Dordrecht, Hoek van Holland, Middelburg, Rotterdam (Delftsche Poort, Feyenoord, Handelsterreinen), Rotterdam a. d. Maas und Vlissingen der niederländischen Staatsbahn und der holländischen Bahn;
2. im niederländisch-südwestdeutschen Verkehre ein Ausnahmetarif für den Verkehr von den in die Hefte I, II, III und VI aufgenommenen Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz, der Main-Neckarbahn und der badischen Staatseisenbahn nach den vorstehend unter 1 genannten niederländischen Stationen, gültig vom 1. Juni bis 31. Dezember 1898 und demnächst vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres;
3. im belgisch-südwestdeutschen Verkehre die bisher für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres für den Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz, der Main-Neckarbahn und der badischen Staatseisenbahn ausgenommen Basel, bad. Bhf., Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut bewilligten Ermässigungen, vom 1. Juni bis 31. Dezember 1898 und demnächst vom 15. Mai bis 31. Dezember jeden Jahres, jedoch nur für die überseeische Ausfuhr über die belgischen Seehäfen und über Terneuzen und unter Beschränkung auf frische Aepfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschgen und Nüsse.

Ferner tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst usw. zwischen Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen und Stationen der niederländischen Staatsbahn, der holländischen Eisenbahn und der Nordbrabant-deutschen Eisenbahn, jedoch nur für die Zeit vom 1. Juni bis 31. Dezember dieses Jahres, in seinem vollen Umfange wieder in Kraft.

Die unter 1, 2 und im vorigen Absatz bezeichneten Tarife können von den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen zum Preise von je 10 ₰ bezogen werden, während über die Höhe der Sätze im belgisch-südwestdeutschen Verkehre die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Köln, den 25. Mai 1898. (1306)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. erscheint zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 der Nachtrag III, welcher u. a. Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen von Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln, sowie nach den Stationen Brettorf, Dötlingen, Düngstrup, Dwoberg, Falkenrott, Ganderkesee, Goldenstedt, Holzhausen b. Vechta, Immer, Lutten, Rechterfeld und Wildeshausen der oldenburgischen Staatsbahn enthält.

Nachtragsabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 26. Mai 1898. (1307)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni d. J. an erhält der gemäss unserer Bekanntmachung vom 20. Januar d. J. in den Gruppen- und Wechselverkehren der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn am 1. Februar d. J. in Kraft getretene **Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken** die Bezeichnung **Ausnahmetarif 13 für Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden.** Vom eingangs genannten Zeitpunkte an findet der Tarif auch im Versande von den Stationen Karolinegrube O., Laurahütte, Morgenroth und Tarnowitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz Anwendung.

Köln, den 26. Mai 1898. (1308)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn, Binnengütertarif. Der Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Stettin, den 27. Mai 1898. (1309)

Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt an Stelle des gleichnamigen Ausnahmetarifs vom 15. Juni 1891 ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhrgebiet und von einigen Rhein-Umschlagsplätzen nach Belfort transit in Kraft. Derselbe ist zum Preise von 25 ₰ von unserer Drucksachenkontrole zu beziehen. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis zum 15. Juli in Gültigkeit.

Strassburg, den 26. Mai 1898. (1310)

Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-dänischer Kohlenverkehr. Am 10. Juni d. J. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1895 ein neuer Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks), Steinkohlenbrikets, Braunkohlen und Braunkohlenbrikets aus dem Ruhr- und Wurmgebiet, von Piesberg und den Braunkohlenversandstationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Halle, Köln und Magdeburg sowie der Zschipkau-Finsterwalder Bahn nach Stationen der dänischen Staatsbahnen in Kraft. Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ erhältlich.

Essen, den 27. Mai 1898. (1311)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II, Heft 1. Die Gültigkeit des unterm 25. April d. J. veröffentlichten Ausnahmetarifs für Eis von Blansko St. E. G. nach Breslau wird vom 1. Juni bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Breslau, den 27. Mai 1898. (1312)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Die Gültigkeit des am 12. April d. J. eingeführten Ausnahmefrachtsatzes für Eis in vollen Wagenladungen von Zell a. See der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Cassel (Ober-, Unterstadt und Rangirstation) = 123 ₰ für 100 kg wird unter den bisherigen Anwendungsbedingungen bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Breslau, den 27. Mai 1898. (1313)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Juni 1898 wird zum Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güter-

verkehr der Nachtrag XIV herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Friedenhorst des Direktionsbezirks Posen, Caternberg des Direktionsbezirks Essen und Köln Hafen des Direktionsbezirks Köln, anderweite Entfernungen für die Stationen Camin, Gellendorf, Herrnstadt, Kl. Bargen, Pakuswitz, Trachenberg und Tschepline des Direktionsbezirks Posen und Obercassel b. Düsseldorf des Direktionsbezirks Köln sowie Frachtsätze der Ausnahmetarife 1, 9, 16, 17 D und D I für die Station Köln Hafen.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Mai 1898. (1314)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aus Anlass der am 1. April d. J. in Kraft getretenen Theile I zum deutschen Eisenbahngütertarif, zum deutschen Eisenbahngütertarif für die Beförderung von lebenden Thieren und zum deutschen Eisenbahnpersonen- usw. Tarif kommen mit dem 1. Juni 1898 zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im südwestdeutschen Verbande vom 1. April 1896 die Nachträge I zum

Theil II und zu den Tarifheften 1 und 2 (Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen und Stationen der übrigen Verbandsverwaltungen) zur Einführung. Durch die Nachträge wird bestimmt, dass die Tarife in Zukunft nur noch für die Beförderung von lebenden Thieren gelten. Zur Vermeidung von Verkehrsbeschränkungen bleiben die für die Beförderung von Leichen und von Fahrzeugen als Reisegepäck seither maassgebend gewesenen besonderen Bestimmungen und Entfernungen bis auf weiteres noch in Geltung, soweit nicht die bezüglichen Vorschriften im deutschen Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif, Theil I vom 1. April d. J. maassgebend sind. Ausserdem enthalten die Nachträge neben Entfernungen für neu aufgenommene Stationen in einzelnen Fällen neue Entfernungen und Verkehrsleitungswege für bereits eingeführte Stationsverbindungen.

Strassburg, den 23. Mai 1898. (1315)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 2. Mit dem 1. Juni l. J. werden die Stationen Kalusz und Krechowice der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Holzausnahmetarif E einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 23. Mai 1898. (1316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Die im Nachtrag IV zum Heft Nr. 2, gültig vom 1. Juni 1898, enthaltenen direkten Frachtsätze für Station Muldenstein des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a. S. treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station in Kraft.

Stettin, den 31. Mai 1898. (1317)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 21., 22. und 23. Juni in der Rinderhalle des städtischen Centralviehhofes statt. Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Centralviehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des städtischen Centralviehhofs oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 26. Mai 1898. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Zum Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Flachs etc. und Hanf etc. von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg und Pillau wird mit Gültigkeit vom 1./13. Juli d. J. der III. Nachtrag herausgegeben. Durch denselben wurden u. a. neue Stationen der Moskau-Brest-, Moskau-Jaroslaw-Archangelsker-, Moskau-Kasan-, Polaessjeschen-, Rjäsan-Uralsker-, Südost-, westsibirischen und Perm-Tjumener Eisenbahn in den Tarif aufgenommen und neue, theilweise erhöhte Frachtsätze von Station Tscheljabinsk der Samara-Slatoustbahn nach Königsberg und Pillau eingeführt. Druckexemplare des Nachtrages sind demnächst bei unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof zu haben. (1319H&V)

Direktion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr. Der mit Bekanntmachung vom 22. März d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Eis tritt in dem hier bezeichneten Umfange mit sofortiger Gültigkeit unter gleichen Bedingungen bis zum 31. Oktober d. J. wieder in Geltung.

Erfurt, den 1. Juni 1898. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Schlesisch-süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1898 wird der Ausnahmetarif 15 (Rohstofftarif) des Heftes 1 durch Aufnahme der Artikel: „Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies“ ergänzt.

München, den 26. Mai 1898. (1321)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. gelangt ein neuer Verbandsgütertarif, Heft 2, für den Verkehr zwischen Stationen der dänischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen Deutschlands andererseits zur Einführung.

Durch ihn werden die Tarifhefte 2 und 3 vom 1. Januar 1893 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält u. a.

1. neue Verkehrsbeziehungen zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Danzig, Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Magdeburg und Mainz, sowie der sächsischen und bayerischen Staatsbahn einerseits und Stationen der dänischen Staatsbahnen andererseits,
2. Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation im Verkehre mit Stationen der Direktionsbezirke Altona und Breslau, sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
3. Ausnahmefrachtsätze für Malz von Stationen des Direktionsbezirks Breslau, sowie der sächsischen und bayerischen Staatsbahnen,
4. Ausnahmefrachtsätze für Lithographiesteine von den Stationen Pappenheim und Solnhofen der bayerischen Staatsbahnen,
5. Ausnahmefrachtsätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren von Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie der sächsischen und bayerischen Staatsbahnen,
6. neben weitgehenden Ermässigungen einzelne Frachterhöhungen, welch' letztere dadurch eintreten, dass einige Ausnahmefrachtsätze bezw. der Ausnahmetarif für Konverterschlacken zur Aufhebung gelangen, und dass verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Altona, Erfurt, Frankfurt a. M., Köln, Magdeburg und Mainz, sowie der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn mit direkten Sätzen nicht mehr ausgerüstet werden.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen und Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ist das Nähere bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 26. Mai 1898. (1322)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. Die durch Nachtrag VII zum Heft 1 und Nachtrag IV zu Heft 2 des ostdeutschen Privatbahngütertarifs neu eingeführten bezw. abgeänderten Tarifentfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld haben wegen nicht rechtzeitiger Eröffnung der Neubaustrecke Muskau-Teuplitz erst vom 15. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung dieser Neubaustrecke ab Gültigkeit.

Für den Verkehr mit der Strecke Teuplitz-Sommerfeld finden daher nur die bisher eingeführten Tarifentfernungen und Frachtsätze bis auf weiteres Anwendung.

Stettin, den 31. Mai 1898. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 10. Juni l. J. wird die Station Volksgarten der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 28 (Cement) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 23. Mai 1898. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1898 wird die Station Misburg des Direktionsbezirks Hannover als Versandplatz in die Ausnahmetarife für Eisen etc. der Spezialtarife I und II — Ausnahmetarif 9, Seehafen-Ausnahmetarife E und E I — des Gruppentarifs IV, sowie der Güter-

tarife für den Oldenburg-nordwestdeutschen, den ostdeutsch-nordwestdeutschen, den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Verkehr und den niederdeutschen Verband aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachten geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 31. Mai 1898. (1325)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verband. Der bisher im Verbande gültige Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen kommt für den Verkehr zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Cassel, Hannover einschliesslich der Farge-Vegesacker Bahn), der Lübeck-Büchener Bahn, der oldenburgischen Staatsbahnen und Stationen der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn, der pfälzischen Bahn, der Main-Neckarbahn, der badischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen noch bis zum 31. Oktober 1898 zur Anwendung.

Hannover, den 1 Juni 1898. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Gültigkeitsdauer des im Hamburg-mecklenburgischen Eisenbahnverbande am 5. März d. J. bis zum 1. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Schwerin, den 1. Juni 1898. (1327)
Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages VII zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag VII zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Mydlniki Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Kilometertabellen für die Haltestelle Mydlniki.
2. Erweiterung der Befugnisse der Ladestelle Strzebowitz.
3. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der „einleitenden Bemerkungen."

Derselbe kann zum Preise von 6 Hellern pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 31. Mai 1898. (1328)

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einbeziehung der Station Buda-császár fürdö kiterö (Ausweiche Ofen-Kaiserbad) in den vom 1. Januar 1898 gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 nebst Berichtigung des vom 2. Februar 1898 gültigen Tarifes Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1898 wird die Station Buda-császár fürdö kiterö in das vorbezeichnete vom 1. Januar d. J. gültige Tarifheft 2 einbezogen und sind für Sendungen im Verkehre von oder nach dieser Station die für die Station O Buda-filatorigát bestehenden Frachtsätze anzuwenden.

Ferner ist in dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarifhefte 1 auf den Seiten 105, 136, 166, 196 und 226 der Stationsname Buda in „Buda-császár fürdö kiterö" sowie auf Seite 166 noch der Frachtsatz für den Spezialtarif 2 rücksichtlich der Relation Vidrany - Landesgrenze - Buda recte „Buda-császár fürdö kiterö" von 155 in „135 Heller" abzuändern.

In der Station „Buda-császár fürdö kiterö" können nur solche Frachtgutsendungen des elektrotechnischen Etablissements der Firma Ganz & Co. sowie des Steinmetzetablissements der Firma Alexander Hausmann zur Auf- und Abgabe gelangen, durch welche die Wagen räumlich vollständig oder mindestens bis zu 50 % des Ladegewichtes ausgenutzt werden. Das Auf- und Abladen der Güter hat auf den von der Station nach den Etablissements der genannten Firmen abzweigenden Industriegleisen zu erfolgen.

Für die Auf- und Abgabe von Eil- und Stückgütern sowie lebenden Thieren ist diese Station nicht eingerichtet.

Wien, am 26. Mai 1898. (1329)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Nachtrag II zum Tarife Theil I Abtheilung A vom 1. März 1896.) Am 15. Juni 1898 wird ein Nachtrag II zum Tarife Theil I Abtheilung A vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält diverse Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes, und werden Exemplare desselben demnächst bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, ferner durch Vermittelung der Stationen, zum Preise von 10 Hellern = 10 ₰ = 14 Cts. = 6 Cents niederl. Währ. für das Stück bezogen werden können.

Wien, am 25. Mai 1898. (1330)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. Reexpedition von Spiritus im Freilager der Firma Jakob Sprecher & Cie. in Lemberg. Mit Gültigkeit bis auf Widerruf wird die Reexpedition von Spiritus der Pos. S — 50 der Güterklassifikation des Tariftheiles I in Quantitäten zu mindestens 5000 kg pro Wagen im Spiritusfreilager der Firma Jakob Sprecher & Cie. in Lemberg nach Maassgabe sowie unter Einhaltung der im Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 2, Abschnitt A, Ziffer IX/1 enthaltenen Reexpeditionsbestimmungen bewilligt.

Wien, am 26. Mai 1898. (1331)

Holländische Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt für den Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete der Nachtrag 9 zum Tarif Theil II für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern und der Nachtrag 7 zu demjenigen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Amsterdam, 27. Mai 1898. (1332)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. Juli d. J. tritt zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck zwischen Stationen der königlich preussischen Staatsbahnen (Direktionsbezirk Köln) einerseits und Stationen der holländischen, der niederländischen Staats- und der niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft andererseits der Nachtrag III in Kraft.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Tarifsätze, welche vereinzelt unbedeutende Erhöhungen erfahren haben. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag kann auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Köln, den 1. Juni 1898. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. Juni 1898 gelangt ein neuer Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II zur Einführung, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Leichen zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen."

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II für den Verkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel vom 1. Februar 1897,
b) der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, für die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen sowie für die Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1895 nebst Nachtrag I und II, soweit er Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen im Verkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel nach Stationen der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen enthält.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1, 2 genehmigt worden.

Cassel, den 29. Mai 1898. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. August d. J. an werden wegen ungenügender Nachfrage folgende auf Station Düren aufliegende Fahrkarten vom Verkaufe zurückgezogen:

Nach Nymegen einf. gültig für Personenzüge II. und III. Kl. und Rückfahrkarten II. und III. Kl.

Nach Zevenaar sämmtliche Fahrkarten.

Köln, den 25. Mai 1898. (1335)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Durchgangszüge zwischen Berlin und Schaffhausen über Suhl-Stuttgart.

Die ab 1. Mai l. J. zwischen Berlin und Mailand über Suhl-Stuttgart-Zürich laufenden neuen Schnellzüge

	ab Berlin . .	8.22 N.
	ab Stuttgart .	9.02 V.
	in Mailand . .	10.20 N.
und	ab Mailand . .	7.30 V.
	ab Stuttgart .	9.15 N.
	in Berlin . .	9.20 V.

werden auf der deutschen Strecke Berlin-Schaffhausen als Durchgangs- (D-) Züge gefahren mit 4 achsigen, mit Seitengang und nummerirten Sitzplätzen versehenen Wagen I. und II. Kl. Berlin-Stuttgart-Mailand und umgekehrt. Zur Fahrt in diesen Wagen sind bei Reisen nach und von Stationen der k. preussischen Staatsbahn sowie bei Reisen innerhalb des Gebiets der preussischen Staatsbahn zu den Fahrtausweisen des gewöhnlichen Schnellzugsverkehrs besondere Platzkarten an den Fahrkartenschaltern oder im Zug zu lösen. Für Kinder, für die nach der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Fahrkarten gelöst werden müssen, sind Platzkarten zum vollen Preis zu lösen.

Stuttgart, den 28. Mai 1898. (1336)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

6. Lieferfristen.

K. K. priv. böhmische Nordbahn. Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen auf der k. k. priv. böhmischen Nordbahn. Mit dem Erlasse Z. 24250/16 vom 25. Mai 1898 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmungen des § 63, Abschnitt 11, des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. Mai 1898 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit vom 4. Juni bis 31. August 1898 genehmigt.

Prag, am 31. Mai 1898. (1337)

7. Offene Stellen.

Bau einer schmalspurigen Nebenbahn (20 km). Tüchtiger Ingenieur (auch erfahrener älterer Bauassistent) und ein vereideter Landmesser für spezielle Vorarbeiten und Neubau sofort oder später gesucht. Offerten mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Gehaltsansprüchen unter A. K. 2767 erbeten. (1338).

Anzeigen.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

ist das stärkste bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

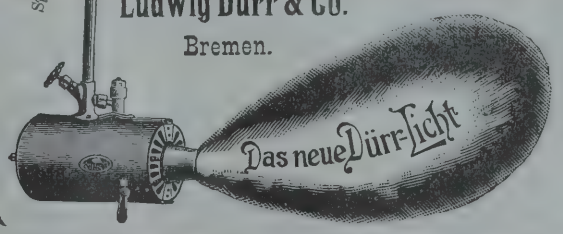
Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Ludwig Dürr & Co.
Bremen.



Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Das beste Holzanstrichöl & bleibt ist

Avenarius Carbolineum

D.R.PAT. Nº 46021

Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Cº
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium-Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und **Rheinfelden,** Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

Lager in Berlin.

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

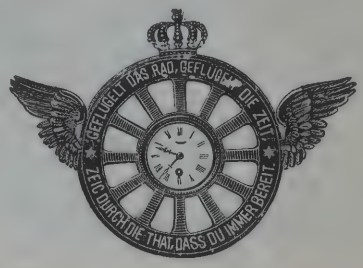
Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter“ in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden



Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50,** mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr **nicht gefällt,** gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter.“

Ges. **Lokomotivführer** und
Eisenbahnschaffner
für
Guatemala, Central-Amerika.

Per sofort gegen 200 *M.* Gehalt p. Monat, freier Verpflegung, freier Ausreise, 2 Jahre Verpflichtung 1 Lokomotivführer.

Ferner gegen 125 *M.* Gehalt u. gleichen übrigen Bedingungen 1 Eisenbahnschaffner. Nur solche, welche beste Zeugnisse aufzuweisen im Stande sind, wollen sich sogleich schriftlich o. mündlich wenden an **J. C. Frese & Co.,** Hopfensack 6, **Hamburg.**

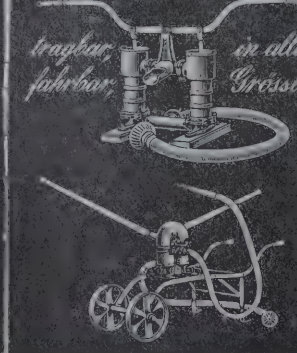
Büreaubeamter, in Posen wünscht mit einem Kollegen bei anderer Eisenbahndirektion zu tauschen und zahlt eventl. Entschädigung. Offerten unter **P. V. 5.** hauptpostlagernd Posen bis 20. Juni.

Junger Eisenbahner, im Büreau (Güter- und Personenkontroldienst usw.) sowie Stat.-Dienst gut erfahren, sucht Stellung. Off. mit Geh.-Angabe in d. Exp. d. Ztg. erbeten.

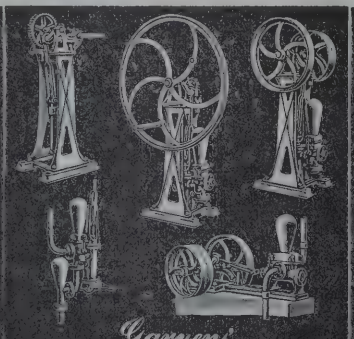
Pumpen
aller Arten.

Verschiedenste Grössen u. Anordnungen f. Antrieb durch Menschen-, Thier- od. Elementarkraft.

Saug-, Saug- u. Hebe-, Saug- u. Druck-, Spritz-, Tiefbrunnen-Pumpen. Rotirpumpen. Widder. Röhrenbrunnen.



Garvens' Baupumpen, Doppelcylindrige Saug-, Saug- u. Druck-, Spritzpumpen, tragbar, fahrbar, in allen Grössen.



Garvens' transportable u. vertikale doppeltwirkende Saug- und Druckpumpen in verschiedenste Fördermengen u. Förderhöhen für Hand- oder Kraftbetrieb.

Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation
W. GARVENS
HANNOVER
BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/12
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14
Illustr. Cataloge portofrei.
GARVENS' PUMPEN
auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Wwe. Joh. Schumacher, Köln a. Rhein, betr. Patent-Bufferstangen-Verschluss bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 43. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Juni 1898.

Inhalt:

Das Eisenbahnpersonal u. sein Verhältniss zur Dienstbehörde.
Der neue Stückguttarif.
Agrarische Eisenbahnwünsche.

Nachrichten:
Deutschland: Preuss. Landeseisenbahnrath; Stückguttarif. — Bezirkseisenbahnrath Berlin. — Lieferung von Stahlschienen u. -Schwellen für die preuss. Staatsbahnen. — Bahneröffnungen. — Kleinbahnprojekt Mainz-Wiesbaden. — Wagenbeschaffungen für die bayerischen Staatsbahnen. — Verpachtung der Bahnhofsrestauration in Augsburg. — Ermsthalbahn. — Verhetzungen der Eisenbahnbeamten und -Arbeiter. — Absatz der Steinkohlenwerke im Dortmunder Bezirk.
Oesterreich-Ungarn: Petition der Eisenbahnzugbegleiter. — Preissteigerung der böhm. Braunkohle. — Niederösterr. Handels- und Gewerbekammer. — Entscheidungen gegen Disziplinarerkenntnisse von Privatb. — Almanach der österreich. Staatsbahnen. — Unglücksfall auf der Wiener elektrischen Tramway. — Enquete über den ungar. Getreideverkehr. — Kaschau-Oderberger E. — Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.
Vereins-Ausland: Simplondurchstich. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Wengernalpbahn. — Militarisirung des italien. Bahnpersonals. — Wagenbeschaffung für die italien. Mittelmeerbahn. — Eisenbahnfreikarten für die belgischen Zeitungen. — Direkter Gütertarif von Belgien nach dem Stanleypool. — Leistungen der türkischen Bahnen. — Mangel an Verkehrswegen in Nordsyrien. — Persische Verkehrsstrassen. — Schaffung eines neuen Verkehrsweges nach Algerien. — Verkehrswege in China. — Eisenbahn Peking-Hankau.
Allgemeines: Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde. — Amtliche Reisebegleiterinnen in Amerika.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Stationen.
2. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Lieferfristen.
6. Eisenbahn-Effektenverkehr.
7. Generalversammlungen.
Anzeigen.

Das Eisenbahnpersonal und sein Verhältniss zur Dienstbehörde.

Wie eigenthümlich sich nach und nach das Verhältniss der Beamten und Arbeiter zu ihren Dienstbehörden gestaltet hat, das haben die zu Ende gehenden Tagungen der ständischen Vertretungen besonders in Preussen und Sachsen, wie vorher die Verhandlungen des deutschen Reichstags deutlich gezeigt. Mehr und mehr suchen besonders die unteren Beamten die Erfüllung ihrer Wünsche nicht bei ihrer Dienstbehörde, sondern bei den Volksvertretungen, bei denen sie mehr Geneigtheit für das Eingehen auf diese Wünsche voraussetzen. Und in der That haben sie schliesslich bei den Volksvertretern vielfach erreicht, was sie vorher bei ihren Dienstbehörden nicht durchzusetzen vermochten, die Landtage gingen in der Feststellung der Bezüge der Beamten über die Anträge der Regierung hinaus und letztere hatte wohl oder übel gute Miene dazu zu machen.

Man kann dahingestellt sein lassen, ob dieses wohlwollende Eingehen auf die Wünsche der Beamten seitens der Volksvertretungen ausschliesslich der Fürsorge für das Wohl der Beamten entsprungen ist, oder ob nicht die ausschlaggebende Bedeutung des „kleinen Mannes“ bei den Wahlen hierbei auch mit eine Rolle gespielt hat. Soviel aber steht fest, dass die neue Praxis in vielfacher Beziehung zu Bedenken Anlass gibt. Zunächst freilich ist nicht zu leugnen, dass die Beamten, indem sie sich an die Volksvertretungen mit Petitionen und Deputationen wenden, nur nachahmen, was die Allgemeinheit schon lange gethan hat. Jede Gemeinde, die eine neue Bahnlinie oder eine Verkehrsstelle haben will, bearbeitet vor allen Dingen den Vertreter ihres Wahlkreises und in Gemeinschaft mit diesem und dessen Fraktionsgenossen die Regierung. Wer dies unterlässt und sich allein auf die Rechtmässigkeit seines Verlangens und auf die Macht der dafür sprechenden Gründe verlässt, der kann schweren Enttäuschungen nicht entgehen. Es ist ganz zweifellos, dass schneidige Gemeindevertreter auf diesem Wege vieles erreichen, was sonst schwerlich zugestanden worden wäre. Daraus haben die Beamten gelernt, sie haben gesehen, dass die Regierung

vieles versagen zu müssen glaubt, was doch schliesslich mit Hilfe der Volksvertretung erreicht wird und haben aus dieser Erkenntniss die naturgemässe Folgerung gezogen. Wer wollte dies den Beamten verdenken? Wünsche bleiben immer vorhanden, und die Ueberzeugung von der Berechtigung solcher Wünsche ist mit ihnen selbst so eng verbunden, dass es nur ganz natürlich erscheint, wenn niemand ihre Unerfüllbarkeit einsehen will. Es fragt sich nur, ob es heilsam ist, wenn sich die Regierungen die Erfüllung solcher Wünsche mit Hilfe der Landstände abringen lassen und dies muss entschieden verneint werden.

Wenn erst die Beamten dahin gekommen sind, in den Regierungen die Stelle zu sehen, die ihren Wünschen mehr oder weniger hemmend entgegentritt und in der Volksvertretung diejenige, die sich ihrer Erfüllung mit Erfolg annimmt, dann muss das Vertrauen zur Dienstbehörde und der Respekt vor ihr mehr und mehr in die Brüche gehen.

Es ist kein schönes Bild, das sich vor und während der Tagung der Landesvertretungen dem Beobachter entrollt.

Nicht nur die Beamten in ihrer Allgemeinheit entwickeln eine rührige Thätigkeit, um ihren Wünschen Gehör zu verschaffen, sondern es tritt auch die recht unangenehme Erscheinung zu Tage, dass die Beamtenschaft der einzelnen Dienstzweige jede für sich bestrebt ist, soviel wie möglich für sich herauszuschlagen und dass es dabei sogar zur gegenseitigen Verkleinerung der Bedeutung ihrer dienstlichen Aufgaben kommt. Geschehen solche Versuche nur der Dienstbehörde gegenüber, so sind sie zwar auch nicht schön, aber sie treten wenigstens nicht in die Oeffentlichkeit; finden sie aber den Weg zu den Landständen und was hiermit ja ohne weiteres verknüpft ist, auch in die Tagespresse, so ist dies viel schlimmer und dem Ansehen der Beamten nicht minder, wie dem der Dienstbehörde schädlich. Man braucht nicht gerade Pessimist zu sein, um mit Bedauern vorauszusehen, wohin man auf diesem Wege treibt und getrieben wird.

Noch schlimmer ist die Sache bei den Eisenbahnarbeitern, die bei ihrer grossen Menge und bei der Bedeutung, die sie für den öffentlichen Verkehr haben, einer ganz besonderen Beobachtung bedürfen. In Nr. 33 d. Ztg. ist die Ansicht ausgesprochen, dass sich die deutschen Eisenbahner den an sie herantretenden Lockungen von sozialdemokratischer Seite im allgemeinen unzugänglich gezeigt hätten. Bei den Unterbeamten mag dies zutreffen, denn, wenn man ihnen auch nicht ins Herz sehen kann, und wenn auch vielfach, wie bei dem kleinen Manne überhaupt, so bei den Unterbeamten im besonderen der Köhlerglaube an die Heilkraft der Sozialdemokratie vorausgesetzt wird, so fehlt es doch an Zeichen dafür, dass sich Beamte irgendwie zur Sozialdemokratie bekennen. Dagegen trifft dies bei den Eisenbahnarbeitern nicht zu. Von sozialdemokratischen Führern einberufene Eisenbahnarbeiterversammlungen waren z. B. in Sachsen stark besucht, auch wurden hierbei die aufhetzenden Reden der Führer von demonstrativem Beifall begleitet und von keiner Seite ihnen widersprochen. Bei solchen Versammlungen wurde den Arbeitern geradezu Unterricht ertheilt, wie sie, ohne ihre Stellung zu gefährden, dem revolutionären von Hamburg aus begründeten Verband der Eisenbahner beitreten könnten. Thatsache ist auch, dass das Hetzorgan: „Der Weckruf der Eisenbahner“ wenigstens im Geheimen gelesen wird.

Wer diesen Zeichen gegenüber die Augen verschliessen wollte, dem möchte wohl eines schönen Tages ein recht unsanftes Erwecken beschieden sein!

Diesen Zeichen gegenüber aber gilt es mehr, als freundliches Grüssen der Untergebenen durch ihre Vorgesetzten und mehr, als die liebenswürdige Theilnahme an ihren festlichen Veranstaltungen, wenn diese Hilfsmittel zur Herbeiführung und Aufrechterhaltung guter Beziehungen zwischen Oberen und Unteren auch keineswegs unterschätzt werden sollen. Nein es gilt hier vor allem die Festigkeit der Dienstbehörden in der Behandlung ihres Personals und deren Wünsche und Angelegenheiten.

Wohlwollend soll und muss diese Behandlung sein, aber fest und ohne Schwanken. Und wenn hier vor allem die Eisenbahnverhältnisse mit ihrer das ganze öffentliche Leben beherrschenden Macht und Bedeutung ins Auge gefasst werden, so kann den maassgebenden Dienstbehörden der Eisenbahnbeamten und Arbeiter nicht dringend genug empfohlen werden, unausgesetzt die Augen offen zu halten für die wahren Bedürfnisse und die berechtigten Wünsche ihres zahlreichen Personals, und die Befriedigung dieser Wünsche und Bedürfnisse auch ohne das Drängen von dritter Seite mit allen Mitteln zu erstreben, auf der anderen Seite aber unberechtigten Wünschen mit Festigkeit entgegenzutreten und sich auch die Befriedigung solcher Wünsche nicht von den Körperschaften der Volksvertretungen abringen zu lassen, wenn die Ueberzeugung von ihrer Unzulässigkeit einmal gefasst ist.

Man soll uns hier nicht einhalten, dass die Ansichten über die Berechtigung von Wünschen weit auseinandergehen können und dass man den guten und löblichen Willen der Landstände, mehr zu thun, als die Regierungen etwa aus Vorsicht oder Sparsamkeit oder aus prinzipiellen Rücksichten beantragt haben, im Interesse des Personals eher fördern als hindern solle. Hier handelt es sich um das Allgemeinwohl ebenso sehr, wie um das Wohl des Personals, und wenn sich beide in vielen Beziehungen decken mögen, in dem Einen gehen sie auseinander: in der Art und Weise, wie das Wohl des Personals gefördert wird, darf die Autorität der Dienstbehörden und damit das allgemeine Wohl nicht leiden. Es darf nicht dahin kommen, dass das Personal die Landstände gegen die Dienstbehörde ausspielt, und doch sind wir gegenwärtig auf dem besten Wege dazu.

Es mag sein, dass an diesem unserer Ansicht nach verhängnissvollen Gang der Dinge der Parlamentarismus, wie er sich im letzten Jahrzehnt entwickelt hat, die Hauptschuld trägt, ein Theil der Schuld fällt aber wohl auch den Regierungen zu, die auf der einen Seite vielleicht nicht immer das Möglichste gethan und auf der anderen Seite übermässige Ansprüche nicht mit der unbedingt erforderlichen Festigkeit bekämpft und abgelehnt haben.

Jedenfalls aber wird niemand bestreiten, dass solche Festigkeit vor allem und in ganz besonderem Maasse nöthig ist gegenüber allen offenen und geheimen Bestrebungen, das Eisenbahnpersonal sozialdemokratischen Einflüssen zu unterwerfen. Von einem Manne, der im Staatsdienste seine Existenz findet, kann und muss man verlangen, dass er nicht direkt oder indirekt Bestrebungen unterstützt, die in ihren Endzielen der Vernichtung des Staates und der bestehenden Ordnung überhaupt gelten. Man kann sich hier ganz auf den Standpunkt des Fürsten Bismarck stellen, der die Sozialdemokraten als die ärgsten Feinde des Allgemeinwohles bekämpfte. Und man verschliesse sich der Einsicht nicht, dass das Eindringen sozialdemokratischer Bestrebungen in das Massenaufgebot der Eisenbahner in ihren schliesslichen Folgen gleichzuachten wäre dem Eindringen solcher Tendenzen in die Armee. Die eiserne Faust, die unsere Armee vor diesen staatsgefährlichen Einflüssen schützt, muss auch das Eisenbahnpersonal davor bewahren. Es gibt — ausser der Armeeverwaltung — keinen Staatsbetrieb, bei welchem so eminente Interessen des Landes und Volkes auf dem Spiele stehen, als beim Eisenbahnbetriebe. Darf man da ruhig zusehen, wenn bekannte sozialdemokratische Führer und Hetzer Versammlungen von Eisenbahnarbeitern einberufen und Tausenden das Gift sozialdemokratischer Lehren einimpfen? Jeder Eisenbahnarbeiter, der solche Versammlungen besucht,

sozialdemokratische Blätter liest und sozialdemokratischen Vereinen beitritt, der darf in den Arbeiterreihen des Eisenbahnbetriebes nicht geduldet werden. Seine Gesinnung und sein Beispiel bilden eine stete Gefahr, vor der nicht eindringlich genug gewarnt werden kann.

Wenn nicht alle Zeichen trügen, wird im Eisenbahnbetriebe die kommende Zeit noch mehr von dem Kampfe mit sozialdemokratischen Einflüssen, als von den Fortschritten auf technischem und wirthschaftlichem Gebiete beherrscht sein. Man wird diesen Kampf zu führen haben auf der einen Seite mit der unausgesetzten Fürsorge für das leibliche und geistige Wohl des Personals, auf der anderen Seite aber mit entschlossenem Handeln, ohne Halbheit, ohne Zögern und Schwanken und wenn es sein muss, ohne schwächliches Mitleid!

Der neue Stückguttarif.

Von Eisenbahndirektor **de Terra**.

(Schluss aus Nr. 42.)

In dem mehrerwähnten Aufsatz in Nr. 91 Jahrg. 1897 d. Ztg. wird bestritten, dass eine fallende Staffelung der Stückguttarife im Hinblick auf die Selbstkosten der Stückgutbeförderung angängig und aus volkswirthschaftlichen Rücksichten geboten sei. Nachdem der Grundsatz der fallenden Staffel für den neuen Tarif thatsächlich angenommen ist und der in den vorangegangenen Ausführungen erwähnte französische, auf gleicher Grundlage gebildete Tarif sich, soviel bekannt, durchaus bewährt hat, wird es genügen, jener Auffassung mit einigen kurzen Bemerkungen entgegenzutreten. Zuzugeben ist, dass sich die Selbstkosten der Beförderung für Stückgüter mit Zunahme der Entfernung nicht in dem gleichen Umfange ermässigen, wie für Wagenladungsgüter, weil die Stückgüter im Gegensatz zu den Wagenladungen zum grossen Theil einer mehrfachen Behandlung (Umladung) bedürfen. Diesem Einwand ist aber unschwer damit zu begegnen, dass bei völliger Entwickelung und Ausbildung des Stückgutverkehrs, der bisher infolge der unverhältnissmässig hohen Tarife über die ersten Anfänge noch wenig hinausgekommen ist, durch die schon vorher erwähnten Maassnahmen: Bildung direkter — beschleunigter — Stückgutzüge und Vermehrung der Kurswagen, jene mehrfache Behandlung wesentlich herabgemindert werden wird. Keinesfalls ist die Behauptung allgemein zutreffend, dass die Stückgüter einer um so öfteren Behandlung bedürfen, je länger die Transportstrecke ist. Noch weniger ist anzuerkennen, dass sich die Selbstkosten der Stückgutbeförderung mit der wachsenden Entfernung steigern. Angesichts der klaren und überzeugenden Darlegungen Ulrich's in seiner bekannten Schrift „Staffeltarife und Wasserstrassen“ (Berlin 1894) S. 5 ff. wird ein durchschlagender Beweis dafür schwerlich zu erbringen sein. Die Ausführungen des betreffenden Aufsatzes in Nr. 91 Jahrg. 1897 d. Ztg. und des dort angezogenen Aufsatzes in Nr. 15 Jahrg. 1894 d. Ztg. werden keinesfalls als ein solcher Beweis angesehen werden können.

Was weiterhin in Nr. 91 Jahrg. 1897 d. Ztg. „vom allgemeinen volkswirthschaftlichen Standpunkt aus“ gegen eine Tarifbildung mit fallender Staffel für Stückgüter angeführt wird, ist noch weniger beweiskräftig. Dass der kleine Händler und Gewerbetreibende unter den heutigen Verhältnissen mit seinem Bezug und Absatz vorzugsweise, wenn nicht ausschliesslich auf den Nahverkehr angewiesen ist, ist schon vorher zugegeben worden. Daraus folgt aber noch lange nicht, dass zu einer Erweiterung seines Bezugs- und Absatzgebietes kein Bedürfniss vorliege. Und den augenfälligsten Beweis für die N o t h w e n d i g k e i t einer Ermässigung der Stückguttarife auch für weitere Entfernungen liefern gerade die in Nr. 91 Jahrg. 1897 d. Ztg. gebrachten und hier wiedergegebenen Angaben über die Vertheilung des Stückgutverkehrs auf die verschiedenen Entfernungen. Wenn auf die Strecken von über 200 km im ganzen nur 27,2 % aller Eilgüter, 21,5 % der allgemeinen und 22,4 % der bestimmten Stückgüter entfallen, also mehr als drei Viertel aller Stückgüter über 200 km nicht hinauskommen, so liegt bei der sonstigen Ausdehnung unseres Verkehrs doch klar zu Tage, dass lediglich die Höhe der Tarife hier abschreckend, verkehrshindernd wirkt.

Wenn schliesslich gar die mangelhafte Rentabilität des jetzigen Stückgutverkehrs als Grund g e g e n eine Ermässigung der Stückguttarife überhaupt geltend gemacht wird, so liegt auch hierin m. E. eine Verkennung der Thatsachen, eine bedauerliche Verwechselung von Ursache und Wirkung. Eine dem unzweifelhaft vorhandenen Verkehrsbedürfniss entsprechende allgemeine Ermässigung der Stückguttarife unter besonderer Begünstigung des Verkehrs auf weitere Entfernungen (durch fallende Staffelung der Tarife), soweit gehend, dass eine Ansammlung von Stückgütern zu Wagenladungen oder ihre künstliche Zerlegung in 5 kg-Postpackete nicht mehr lohnend wäre, würde dem bisher als Stiefkind behandelten Stückgutverkehr erst freien Raum zu unbehinderter Entwickelung schaffen. Würde diese Entwickelung durch zweckmässige Maassnahmen, wie namentlich möglichst beschleunigte Beförderung unterstützt, so kann es m. E. keinem Zweifel unterliegen, dass der Stückgutverkehr nicht allein eine gewaltige Ausdehnung erreichen, sondern sich auch zu einer für die Eisenbahnen vortheilhaften Einrichtung herausbilden wird. Im Hinblick auf diese voraussichtliche Ausdehnung ist die Frage berechtigt, ob die jetzigen Anlagen und Einrichtungen einer erheblichen Verkehrssteigerung gewachsen wären. Die Besorgniss, dass dies nicht der Fall sei, ist namentlich an den grossen Verkehrsplätzen begründet, die schon unter den heutigen Verhältnissen bei Abwickelung des Stückgutverkehrs mit Schwierigkeiten aller Art zu kämpfen haben, namentlich auch mit solchen, die durch den zur Verfügung stehenden Raum bedingt sind.

Schon die als Folge des neuen Tarifs in seiner bisher geplanten Gestalt zu erwartende Verkehrssteigerung dürfte die Eisenbahnen dazu drängen, zu einer Einrichtung überzugehen, die nicht allein in England seit langen Jahren mit bestem Erfolge, günstigster Wirkung für Eisenbahnen und Publikum besteht, sondern neuerdings auch in Russland mit nicht minderem Erfolge eingeführt ist, und für die Verfasser schon vor Jahren (im „Archiv für Eisenbahnwesen“ von 1889) nachdrücklich eingetreten ist, nämlich die Uebernahme des gesammten Rollfuhrdienstes für Stückgüter an allen verkehrsreichen Plätzen durch die Eisenbahnen selbst.

Alle Versuche, dem mit Ausdehnung des Verkehrs wachsenden Raummangel und den damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Annahme und namentlich der Ausfolgung der Güter auf anderem Wege abzuhelfen, z. B. dadurch, dass die Geltungsdauer der von den Güterempfängern an Dritte ertheilten Vollmachten zur Abholung angekommener Güter auf ein Kalenderjahr beschränkt oder die nach Ablauf der lagergeldfreien Zeit nicht abgeholten Güter den Empfängern durch die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zugeführt werden, haben sich m. W. schon bisher als unzureichend zu völliger Beseitigung der mit der jetzigen An- und Zufuhrfreiheit verbundenen Missstände erwiesen. Sie müssen unvermeidlich völlig versagen, wenn der jetzige verhältnissmässig schwache Stückgutverkehr infolge von Tarifermässigungen eine irgendwie erhebliche Steigerung erfährt. Die deutschen Eisenbahnen werden dann nicht umhin können, dem Beispiel der englischen und russischen Bahnen zu folgen. Es wird deshalb nicht überflüssig sein, hier wiederholt

auf die englischen Verhältnisse hinzuweisen, die bei ihrer langen und erfolgreichen Dauer den sichersten Anhalt für die Beurtheilung der betreffenden Einrichtungen bieten.

In England ist das Bestreben der Eisenbahnen bekanntlich vor allem auf möglichst rasche Beförderung der Güter gerichtet. Auf den verhältnissmässig kurzen Strecken des englischen Eisenbahnnetzes lässt es sich im allgemeinen durchführen, dass die bis zum Abend der Eisenbahn übergebenen Güter von ihr schon am folgenden Morgen an den Empfänger abgeliefert werden. Das ist sicherlich ein Zustand, der an Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung kaum noch etwas zu wünschen lässt. Die hauptsächlichsten Mittel, durch die er erreicht wird, sind eine möglichst strenge Scheidung der Personen- von der Güterbeförderung in der Weise, dass die Personenzüge auf die Tagesstunden vertheilt sind und die Güterzüge in der Regel zur Nachtzeit verkehren, ferner die Bildung möglichst leichter Güterzüge und ihre Ausrüstung mit durchgehenden, von der Lokomotive aus in Thätigkeit zu setzenden Bremsvorrichtungen. Die pünktliche Beförderung der aufgegebenen und die schleunige Abfuhr der ankommenden Güter, die bei ihrer Massenhaftigkeit in den grossen Städten gar nicht länger als einen Tag angesammelt werden können, lässt sich nach dem Urtheil des Direktors des Güterdienstes der grossen englischen Nordbahn, veröffentlicht in dem „Bulletin de la Commission internationale du Congrès des chemins de fer“ von 1895 Nr. 25, aber nur durch bahnseitige Uebernahme des Rollfuhrdienstes ermöglichen. Nur hierdurch kann erreicht werden, dass der Zufuhr- und Verladedienst einerseits und der Entlade- und Abfuhrdienst andererseits so ineinander greifen, dass keine Stockungen eintreten und der vorhandene, in grossen Städten sehr beschränkte Platz überhaupt ausreicht. Thatsächlich haben die englischen Eisenbahnen in den grösseren Verkehrsmittelpunkten diesen Dienst musterhaft organisirt und grossartige Einrichtungen mit umfangreichen Fahrparks und grossen Pferdebeständen dafür geschaffen. Zur Vereinfachung dieses Geschäfts trägt es wesentlich bei, dass die Gebühren für den Rollfuhrdienst da, wo er von der Eisenbahn besorgt wird, in die Eisenbahnfrachten gleich eingerechnet werden. Und es macht dabei keinen Unterschied, ob die Sendungen z. B. in London um eine oder fünf (englische) Meilen beim Absender abgeholt oder dem Empfänger zugeführt werden. Die Frachtsätze für Sendungen von geringem Gewicht (die Mindestfracht wird für 28 Pfund gleich 12,7 kg erhoben) sind ausserordentlich billig. Ein Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlichem Frachtgut wird nicht gemacht. Besonders schnell (mit Personenzügen) und aus diesem Grunde zu erhöhten Sätzen werden neben dem Gepäck nur die Postsendungen, kleine Stücke, Pferde, Wagen und leicht verderbliche Gegenstände, wie Milch und Fleisch, und endlich dringende Transporte für ausgehende Schiffe befördert. Gemischte Züge verkehren nur in abgelegenen Gegenden; sie machen kaum mehr als 1 % des ganzen Zugverkehrs aus.

Der Güterverkehr zerfällt in England tarifarisch in zwei grosse Gruppen, von denen die eine in der Klassifikation mit A, B und C bezeichnet ist und die Rohprodukte, wie Kohlen, Eisen, Korn und dergl. umfasst, während in den Klassen Nr. 1 bis 5 die Fabrikate und überhaupt alle übrigen Waaren einbegriffen sind. Für die ersten Klassen (A, B, C) sind in den Tarifen die Sätze nur von Station zu Station gerechnet, ihre Zu- und Abfuhr mit dem Auf- und Abladen liegt dem Absender und Empfänger ob. In die Tarifsätze für die Klassen Nr. 1 bis 5 sind dagegen sowohl die Bahnhofsgebühren als auch die Vergütung für die Zufuhr von dem Gewahrsam des Absenders zum Bahnhof und für die Zustellung an den Empfänger in bestimmten Beträgen enthalten. Thatsächlich nehmen die Eisenbahnen das Recht und den Ertrag für die An- und Abfuhr der Güter nur bezüglich der Klassen Nr. 1 bis 5 in Anspruch.

Auch dann, wenn die Beförderung von Waaren mit Personenzügen erfolgt, wird die Rollfuhrtaxe der tarifmässigen Fracht besonders zugeschlagen. Im übrigen hat keine Gesellschaft ein R e c h t darauf, dass ihre Kunden ihr die Besorgung des Rollfuhrdienstes überlassen müssen. Die Eisenbahnen können indess die in die Tarife eingerechneten Rollfuhrgebühren dennoch in allen Fällen erheben, wenn dabei nur die vom Parlament bewilligten Maximalsätze nicht überschritten werden. Wenn es aber vorkommen sollte, dass in einer Ortschaft ein Empfänger, der seine Güter selbst abholt, und einer, dem sie von der Eisenbahn zugeführt werden, gleich viel bezahlen müssten, so würde unter dem Gesichtspunkt der ungleichen Behandlung eingeschritten werden können. Die Gesellschaften ziehen es deshalb vor, entsprechende Ermässigungen zu bewilligen, wenn die Gebühren für den Rollfuhrdienst in ihren Sätzen mitgerechnet sind, dieser aber nicht von ihnen besorgt wird.

Bemerkenswerth sind auch die besonderen Einrichtungen, die von den Gesellschaften namentlich in London für die Entgegennahme und die Ablieferung der Güter getroffen sind, wo z. B. die grosse Nordbahn 28 und die grosse Westbahn 35 Abfertigungsstellen haben. Diese Stellen, in denen gewöhnlich die kleinen Stücke und die Handelswaaren zur Aufgabe gelangen, haben vier oder fünf tägliche Abholungen, wenn sie inmitten der City liegen jede Stunde oder auch noch öfter. Sie dienen auch als Auskunftsstellen, man kann da besondere Fuhrwerke für ausnahmsweise schwere Güter bestellen usw. Sie sind telegraphisch mit der Hauptstation verbunden. In der Regel nehmen diese Stellen Güter nicht blos für ihre, sondern auch für andere Gesellschaften an, von denen sie dann abgeholt werden. Daneben bestehen noch eine Menge privater Güterempfangsstellen, deren Inhaber von den Gesellschaften durch Ueberlassung eines Theiles der Einnahmen entschädigt werden. Für den Rollfuhrdienst sind bei den sechs grösseren englischen Eisenbahngesellschaften ungefähr 15 000 Pferde im Gebrauch, wozu noch das umfangreiche Material gerechnet werden muss, das die vielen Agenten einstellen und unterhalten.

Wenngleich bei der Verschiedenartigkeit der geographischen, wirthschaftlichen und sonstigen Verhältnisse die englischen Einrichtungen nicht ohne erhebliche Aenderungen für die deutschen Bahnen nutzbar gemacht werden könnten, so stellen sie doch in ihrer Gesammtheit gegenüber unseren Verhältnissen einen zweifellosen Fortschritt von grosser Tragweite dar. Schon unter diesem Gesichtspunkt dürften sie ernste Beachtung verdienen.

Die russischen Eisenbahnen haben in den grösseren Handels- und Industriestädten nach englischem Muster überall eigene Fuhrparks eingerichtet, die nicht blos Stückgüter, sondern auch grössere Gütermengen an- und abfahren.

Würden bei uns ähnliche Einrichtungen getroffen, so wäre damit voraussichtlich nicht allein den schon jetzt bestehenden und bei Einführung eines neuen ermässigten Stückguttarifs in noch sehr viel grösserem Umfange zu erwartenden Schwierigkeiten und Missständen in der Stückgutbeförderung, namentlich an den grösseren Verkehrsplätzen, wirksam zu begegnen: es wäre damit zugleich ein sehr geeignetes Mittel geboten, den durch Beseitigung oder auch nur Einschränkung des jetzigen Sammelverkehrs geschädigten Spediteuren und ihren mit diesem Verkehr beschäftigten Leuten (Beamten und Arbeitern) ein neues Arbeitsfeld zu erschliessen, auf dem sie vermöge der in ihrer bisherigen Thätigkeit gesammelten Kenntnisse und Erfahrungen mit gutem Erfolge wirken könnten. Das wäre m. E. der einfachste und zweckmässigste Weg, sie für die ihnen mit Einführung des neuen Tarifs bevorstehenden Verluste sowohl an Geld wie an Gelegenheit zu ausreichender Bethätigung ihrer Arbeitskräfte nach Recht und Billigkeit wenigstens einigermaassen schadlos zu halten.

Diese Betrachtungen können nicht abgeschlossen werden, ohne dass auch der Bedeutung des neuen Tarifs für das deutsche Verkehrswesen insgesammt und — für die nationale Politik gedacht worden wäre. Wenn es gelingt, den Geltungsbereich des neuen Tarifs, ähnlich wie bei dem vorerwähnten

französischen Tarif, auf sämmtliche deutschen Eisenbahnen auszudehnen, so wäre das ein überaus bedeutsamer Schritt zur völligen Verwirklichung des Art. 42 der deutschen Reichsverfassung, in dem sich die Bundesregierungen bekanntlich verpflichtet haben, „die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten“ zu lassen. Die sich ohnehin, auch ohne besondere Absichten und besonderes Zuthun der Betheiligten, allein unter dem unausweislichen Zwang der Verhältnisse (unserer gesammten wirthschaftlichen Entwickelung) vollziehende, stetig wachsende Einheitlichkeit in unserem Verkehrswesen würde damit so erheblich gefördert, wie es, wenigstens was unsere Eisenbahnen anlangt, kaum je zuvor durch irgend eine Maassnahme von ähnlicher Bedeutung bisher geschehen ist.

Dieser gar nicht freudig genug zu begrüssende Schritt wäre die erste wichtige und werthvolle Etappe auf dem Wege zu einem sämmtliche deutschen Eisenbahnen umfassenden (Normal-) Gütertarif. Die für jeden Fachmann unverkennbaren Schwierigkeiten, die in technischer Beziehung der Erreichung eines solchen, des Schweisses der Edeln und Edelsten sicherlich im höchsten Maasse würdigen Zieles entgegenstehen, können nicht unüberwindlich sein. Dafür spricht der Umstand, dass es in dem grossen russischen Reiche gelungen ist, direkte Frachtsätze für alle Verkehrsbeziehungen herzustellen, und das trotz der grossen Verschiedenartigkeit der wirthschaftlichen Interessen, von denen einerseits die Staatsbahnen im Unterschiede von den Privatbahnen, wenn nicht gar im Gegensatze zu ihnen, und andererseits die Privatbahnen unter einander beherrscht werden. Hat sich dort gezeigt, was hohe Intelligenz eines einzelnen Mannes im Verein mit einem starken und machtvollen Willen selbst gegenüber der mindestens zum Theil durch selbstsüchtige Sonderinteressen gekennzeichneten Zersplitterung des russischen Eisenbahnwesens auszurichten vermag, so liegen bei uns die Verhältnisse in dieser Beziehung ganz wesentlich günstiger. Die Verkehrs- und Finanzpolitik unserer weitaus überwiegend staatlichen Bahnen hat im grossen und ganzen dasselbe Ziel: die Förderung der Wohlfahrt des deutschen Vaterlandes im allgemeinen und des eigenen Landes im besonderen durch Entfesselung aller zum Gedeihen des Landes und seiner Bewohner nützlichen und nothwendigen Kräfte. Dass über die geeignetsten Mittel und Wege hierzu im einzelnen vielfach noch Meinungsverschiedenheiten bestehen, namentlich auch Meinungsverschiedenheiten gegenüber den daran hauptsächlich interessirten Kreisen, ist begreiflich und unvermeidlich. Darüber indess ist eine Meinungsverschiedenheit kaum denkbar, dass jede weitere Vereinfachung und Vereinheitlichung unseres Tarifwesens, zu der durch nahezu gleichmässige Bemessung der Normaltarifsätze eine überaus wichtige Voraussetzung schon heute gegeben ist, von den günstigsten Folgen für die wirthschaftliche und politische Entwickelung Deutschlands sein muss. Noch sehr viel enger als hinsichtlich der Zollpolitik wäre es dann durch seine Eisenbahnpolitik zu einem grossen gemeinsamen Wirthschaftsgebiet vereinigt, auf dem sich für widerstreitende Interessen ein Ausgleich jedenfalls sehr viel leichter finden und bewerkstelligen lässt, als innerhalb engerer Grenzen, z. B. zwischen dem mit einheitlichen Tarifen ausgestatteten Osten und Westen Deutschlands.

Die gelegentlich der Einführung des bekannten Getreidestaffeltarifs in Süddeutschland bekundete Abneigung gegen eine Tarifbildung, die den Transport auf weitere Entfernungen besonders begünstigt, konnte als berechtigt gelten, so lange es sich dabei um einen einseitigen Versuch, um eine bestimmte Waarengattung handelte, von deren billigerer Einfuhr man eine Benachtheiligung der einheimischen Landwirthschaft besorgte; mochte diese Besorgniss in Wirklichkeit auch, wie Ulrich („Staffeltarife und Wasserstrassen“ S. 129 ff.) namentlich auf Grund beweiskräftiger Angaben über die Einfuhr ausländischen Getreides auf den Binnenwasserstrassen nachgewiesen hat, an eine unrichtige Adresse gerichtet sein.

Wird der von ihm in der mehrerwähnten Schrift überaus warm und überzeugend vertretene Grundsatz der fallenden Staffelung, der bei den preussischen Staatsbahnen schon so weit durchgeführt ist, dass einer neuerlichen Zeitungsnotiz zufolge schon jetzt etwa 80 % aller Güter auf ihnen nach Staffeltarifen befördert werden, zunächst für alle Stückgüter in ganz Deutschland durchgeführt, so werden sich die wirthschaftlichen Vortheile und Nachtheile, die damit im einzelnen für die verschiedenen Gegenden verbunden sein mögen, ohne Zweifel sehr bald ausausgleichen.

Auch wer diese Zuversicht nicht theilt, möge dessen eingedenk sein, dass die frische Farbe der Entschliessung, ja selbst ein gewisser Wagemuth, von jeher allen wahren Fortschritten sehr viel förderlicher gewesen ist, als alle Bedenklichkeiten, die sich erst in der Zukunft über ihre Berechtigung ausweisen können.

Jedenfalls wird der neue Tarif einen bedeutsamen Markstein darstellen auf dem Wege zu einem deutschen Einheitstarif auf staffelförmiger Grundlage.

Agrarische Eisenbahnwünsche.

In dem soeben erschienenen „Agrarischen Handbuch“, herausgegeben vom Bund der Landwirthe, findet sich auch ein kleiner Abschnitt über die Eisenbahnen. Von keiner Seite mehr, heisst es da, wird heute ernstlich bestritten, dass auf die äussere Entwickelung des Eisenbahnnetzes sowohl, wie auf die zweckmässigere Ausgestaltung der Verwaltung und des Tarifwesens die in Preussen vorgenommene Verstaatlichung der Bahnen einen sehr günstigen Einfluss ausgeübt hat. Insbesondere sind die an sich verkehrsärmeren Gegenden nach der Verstaatlichung des Bahnnetzes weitaus mehr gefördert worden, als es bei Ueberlassung der Bahnunternehmungen an Private hätte geschehen können, da der Staat, als nunmehriger Besitzer aller rentablen Linien, mehr als sonst in der Lage ist, das zunächst zurückbleibende Erträgniss verkehrsarmer Strecken auszugleichen.

Auch auf dem Gebiete des Tarifwesens sind — gegenüber den Zuständen vor der Verstaatlichung — ausserordentliche Fortschritte hinsichtlich der Einfachheit, Gleichmässigkeit und Verbilligung der Frachtsätze gemacht worden.

Freilich knüpft das „Agrarische Handbuch“ an diese Anerkennung, dass die neuere Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten seit 1880 im allgemeinen segensreich gewirkt habe, einige Vorbehalte, die, obschon nicht ganz zutreffend, nicht unerwähnt bleiben sollen. Für einen Theil der deutschen Produzenten, insbesondere für die deutsche Landwirthschaft, sei in den letzten Jahren steigend ein Nachtheil in Erscheinung getreten, der den Nutzen der Vollbahnen für diese Interessentenkreise wesentlich dadurch abgeschwächt habe, dass diese Bahnen zugleich Träger und Förderer der ausländischen Konkurrenz geworden seien. Diese Behauptung zeugt von einer völligen Unkenntniss der bestehenden thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse. Es sind nicht etwa blos die Handelsverträge und zwar die seit Jahrzehnten bestehenden, die die deutschen Eisenbahnen verpflichten, hinsichtlich der Beförderungspreise wie der Zeit und Art der Abfertigung keinen Unterschied zwischen den Deutschen und den Angehörigen der Vertragsstaaten zu machen und ausländische Erzeugnisse, soweit sie aus Vertragsstaaten nach und durch Deutschland kommen, auf den deutschen

Eisenbahnen unter den gleichen Bedingungen wie die deutschen zu fahren. Diese Verpflichtung und zwar ganz selbstverständliche Verpflichtung haben die preussischen Eisenbahnen auch schon übernommen in den Staatsverträgen über den Bau von internationalen, die deutsche Grenze überschreitenden Eisenbahnen. Durch sie allein ist nicht nur den Ausländern dasselbe Recht in Deutschland gewährt, wie den Inländern, sondern umgekehrt, die Deutschen haben auch im Auslande dieselben Rechte, wie die Ausländer in ihren Staaten. Dass durch solche vertragsmässige, für die Aufrechterhaltung gesunder internationaler Beziehungen unentbehrliche Bestimmungen die Interessen der deutschen Landwirthschaft geschädigt würden, ist eine zwar oft aufgestellte, aber nichtsdestoweniger gänzlich unzutreffende und unbewiesene Behauptung.

Das „Agrarische Handbuch“ hält es ferner für erwünscht, dass der Staat — in ähnlicher Relation wie bei den Normalspurbahnen — mit bedeutenden Mitteln den Ausbau eines dichtmaschigen Kleinbahnnetzes in Angriff nähme.

Bei Berathung des Kleinbahngesetzes, 1892, habe der Regierungsvertreter mitgetheilt, dass in Preussen „als berechtigt anerkannte“ Wünsche auf 17 000 km Sekundär- (Normalspur-) Bahnen vorliegen, deren Bau (zu 70 000 ℳ pro Kilometer) rund 1 020 000 000 ℳ kosten würde.

Denken wir uns, sagt das „Agrarische Handbuch“, diese Aufgabe im bisherigen Tempo der Sekundärbahnbauten (rund 50 000 000 ℳ jährlich) gelöst, so würde — gegen heute 1 km Bahn auf 12 qkm Fläche — in 25 Jahren eine wirthschaftliche Erschliessung des Reiches vorliegen von 1 km Bahn auf 8,5 qkm Fläche.

Würde der nämliche Betrag aber (von allen deutschen Einzelstaaten zusammen) für Kleinbahnen (zu 17 500 ℳ pro Kilometer) verwendet, so würden dafür 68 000 km herzustellen sein und so ein Schienennetz von 1 km Bahnlänge auf 5 qkm Fläche geschaffen werden können!

Die durchschnittliche Ortsdichtigkeit im Reiche beträgt: 1 Ort auf 6,9 qkm; es würde dann also jede Ortschaft an das Schienennetz angeschlossen sein!

Die Normalspur- (Sekundär-) Bahnen erlangen nach der Auffassung des „Agrarischen Handbuchs“ wegen der vielfach höheren Anlagekosten bei ihrer trotzdem noch unvollkommenen Wirkung auf die Erschliessung des Landes (Entfernung der Produzenten von den Verladestationen!) erfahrungsmässig nur sehr schwer eine angemessene Verzinsung. Bei den Kleinbahnen sei das Gegentheil sicher erwartbar. Ihre wirthschaftliche Wirkung sei pro Kilometer Bahnlänge nicht nur ebenso hoch, sondern aus dem Grunde höher als bei der Normalspur- (Sekundär-) Bahn zu veranschlagen, weil jene nicht wie diese an bestimmte Stationsentfernungen gebunden sind und darum die Produktionsstätten, insbesondere auch durch Anschlussgleise, an beliebig vielen Verladepunkten aufsuchen können. Hierdurch aber werde erst die volle Nutzbarkeit der Bahn für die Produzenten überhaupt bedingt.

Die — in den weitaus meisten Fällen — an den Ort nicht gebundene industrielle Produktion folge der Vollbahn, die Kleinbahn dagegen könne der örtlich fixirten landwirthschaftlichen Produktion nachgehen und so die hier latent ruhenden volkswirthschaftlichen Kräfte zum Leben erwecken.

Dem Einwand, dass das Durchschnittsergebniss der amtlichen Eisenbahnstatistik dem zu widersprechen scheint, was das „Agrarische Handbuch“ über die bessere Verzinsungsmöglichkeit der Kleinbahnen behauptet, setzt es folgende zwei Punkte entgegen:

Diese Durchschnittsstatistik wirft das Ergebniss der Voll- (Haupt-) Bahnen mit demjenigen der Sekundärbahnen in einen Topf. Wenn dabei für die insgesammt in Deutschland heut bestehenden 45 000 km Normalspurbahnen mit 11 500 000 000 ℳ Anlagekapital 1895/96 ein Betriebsüberschuss von 645 000 000 ℳ = 5,74 % sich ergab gegenüber einem Ueberschuss von nur 2,8 % bei den 1 300 km Schmalspurbahnen mit 76 000 000 ℳ Anlagekapital, so entfällt bei jenen der Löwenantheil der Erträge auf die grossen Hauptadern des Bahnnetzes und deshalb kann die Unterbilanz der Nebenlinien, im Durchschnittsergebniss, nicht in Erscheinung treten.

Andererseits betont das „Agrarische Handbuch“: Die heute bestehenden Schmalspurbahnen sind noch weitaus zu theuer gebaut; sie kosten im Durchschnitt (1 300 km = 76 000 000 ℳ) annähernd 55 000 ℳ pro Kilometer. Das ist die Folge davon, sagt das „Agrarische Handbuch“, dass man, abgesehen von der Spurverengerung, im übrigen noch im Banne der für den Vollbahnbau hergebrachten Anschauungen sich befunden hat und — unter dem Einfluss büreaukratischer Bestimmungen — für Bahnhöfe und sonstige Begleiteinrichtungen unverhältnissmässige Summen opferte.

Das belaste nicht blos den Zinsetat, sondern ziehe in logischer Konsequenz auch eine Erhöhung der Betriebskosten nach sich und schmälere so das Rentenergebniss doppelt. Man vergleiche in dieser Beziehung nur die bei den Normalspurbahnen schon zu beobachtenden Fortschritte. Während die durchschnittlichen Anlagekosten der in Deutschland heute bestehenden Normalspurbahnen noch auf 11 500 000 000 für 45 000 km, also auf 252 000 ℳ pro Kilometer, sich belaufen, baue heute der Staat (vergl. die neueste Sekundärbahnvorlage) die normalspurigen Sekundärbahnen selbst bereits für nur 70 000 ℳ pro Kilometer!

Nach allen vorliegenden sachverständigen Veranschlagungen sei für Kleinbahnen, bei Vermeidung aller alten Zöpfe, ein Durchschnittssatz von 17 500 ℳ vollständig auskömmlich. Indem das „Agrarische Handbuch“ jenes heutige statistische Rentenergebniss der Kleinbahnen von 2,8 % hierzu in Relation bringt, kommt es auf eine Rente von 10 bis 11 %, um endlich folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

„Das strategische Interesse ist durch das heute vorhandene Normalspurbahnnetz bereits ausreichend gedeckt; da aber die wirthschaftlichen Interessen des Landes aus den erörterten Gründen durch Kleinbahnen bei in Summa gleichem Kapitalaufwand eine ungleich höhere Förderung erfahren, so müsste künftig die Landwirthschaft prinzipiell gegen neue Normalspurbahnen für Kleinbahnen eintreten, sofern nicht in Ausnahmefällen noch ganz besondere Gründe strategischer oder volkswirthschaftlicher Natur für eine Normalspurbahn in Wirksamkeit treten.

Ueberblicken wir die gerade bei der jüngsten Debatte über die neueste Sekundärbahnvorlage von Dutzenden von Rednern wieder entwickelte schier unabsehbare Wunschreihe lokaler Bahnen, so kann man der Ueberzeugung sich nicht verschliessen, dass nur durch einen künftigen prinzipiellen Wandel der Forderung im Sinne des hier entwickelten Kleinbahnsystems diesen Anforderungen zu entsprechen ist“

So das „Agrarische Handbuch“, dessen Ausführungen wir vollständig wiedergegeben haben, um unseren Lesern einmal zu zeigen, welche eigenartigen Gedanken, die im wesentlichen darauf hinauslaufen, dass in Zukunft nur noch Kleinbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollen, hier Vertretung finden. Für jeden nur einigermaassen sachverständigen Kenner unserer deutschen Eisenbahnbaupolitik ist es doch klar, dass solche Durchschnittsberechnungen und Durchschnittspreise gar nichts beweisen. Es ist ebenso klar, dass nicht nur für Handel, Gewerbe, Landwirthschaft, für den gesammten Reiseverkehr, vor allem für die Landesvertheidigung ein grosses Netz vollspuriger, mehrgleisiger Bahnen mit grossen und natürlich kostspieligen Bahnhofsbauten u. dergl. ein unbedingtes Erforderniss ist für einen Staat, der in dem Kampf um das Dasein nicht gänzlich in das Hintertreffen treten will. Das deutsche Eisenbahnnetz ist ein in den letzten sechs Jahrzehnten nach und nach entstandenes. Sein weiterer Ausbau, durch Vervollkommnung auf den Hauptbahnen, ist wahrlich auch für die Landwirthschaft von höchster Bedeutung. Wir erinnern nur an die Rübenbeförderung, die Beförderung der Düngemittel, die immer sich steigernden Ansprüche wegen Beförderung des Viehs usw. Gerade die Erfahrungen der letzten Zeit haben bewiesen, dass ein

umfassenderer Ausbau des Hauptbahnnetzes erforderlich ist, damit diesen Ansprüchen genügt werden kann. Die neu hinzutretenden Bahnen können allerdings nicht erheblich billiger gebaut werden, als die älteren, weil bedeutende technische Fortschritte nach allen Richtungen gemacht sind. Der Ausbau unseres Eisenbahnnetzes erfolgt nun wesentlich vom Staate durch Anlage von Nebenbahnen, die wiederum zum bei weitem grössten Theil der Landwirthschaft zu gute kommen. Die Kleinbahnen sind dem Privatunternehmungsgeist überlassen, auch sie aber werden vom Staate unterstützt. Ihr Netz hat sich in den letzten fünf Jahren in einer Weise entwickelt, die zuweilen schon die Besorgniss erweckt, dass in zu raschem Tempo gebaut wird. Die Meinung, wir möchten wohl sagen, der gesammten Bevölkerung geht dahin, dass der Staat das Richtige getroffen, wenn er die Kleinbahnen nicht selbst gebaut, wenn er ihre Entwickelung frei gegeben hat, und gerade die Landwirthschaft ist hierdurch wiederum wesentlich gefördert worden. Was sollen, fragen wir, diesen Thatsachen gegenüber, solche — papiernen Rechnungen bedeuten, wie wir sie in dem „Agrarischen Handbuch“ finden?

Nachrichten.

Deutschland.

— In der Sitzung des **preussischen Landeseisenbahnraths** vom 21. Mai machten die Vertreter der Regierung in betreff des neuen **Stückgutstaffeltarifs** folgende Mittheilung:

„In der Sitzung vom 24. Juni 1897 sei vom Landeseisenbahnrathe ein allgemeines Bedürfniss für die Ermässigung des allgemeinen Stückguttarifs anerkannt, die vom Ausschuss empfohlene Ermässigung für weitere Entfernungen aber nicht befürwortet worden. In der Anerkennung des Bedürfnisses der Ermässigung des allgemeinen Stückguttarifs sei die königliche Staatsregierung diesem Gutachten beigetreten, werde auch, um den im Landeseisenbahnrath verschiedentlich hervorgetretenen Wünschen zu entsprechen, die Ermässigung schon von 50 km ab eintreten lassen. Dagegen habe die königliche Staatsregierung nach erneuter Prüfung und nach eingehender Erwägung der im Landeseisenbahnrath für und wider vorgetragenen Gründe sich für Aufstellung des Tarifs mit fallender Skala entschieden und davon absehen müssen, schon auf ganz kurze Entfernungen eine Ermässigung zu gewähren, zumal hiermit sehr erhebliche, zu dem wirthschaftlichen Werth ganz ausser Verhältniss stehende finanzielle Opfer für die Staatskasse verbunden sein würden. Die Einführung des neuen Tarifs sei auf den 1. Oktober d. J. festgesetzt.“

Auf eine Anfrage, ob die Ermässigung des Stückguttarifs sich auch auf den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter beziehe, erwiderte der Vorsitzende, Unterstaatssekretär Fleck, dass bisher nur der allgemeine Stückguttarif in Frage gewesen sei. Betreffs der Erztarifermässigung, die der preussische Landeseisenbahnrath in der Sitzung am 10. und 11. Dezember 1897 als im öffentlichen Interesse liegend befürwortet hat, wurde vom Vorsitzenden die Erklärung abgegeben, dass die zur Prüfung der wirthschaftlichen und finanziellen Tragweite der vom Landeseisenbahnrath befürworteten Tarifmaassnahmen und der von der Eisenindustrie in Lothringen, Luxemburg und anderen Revieren dazu gestellten Anträge angeordneten Erhebungen nahezu beendet seien und demnächst die Angelegenheit der Berathung des königlichen Staatsministeriums unterbreitet werden würde.

— Der **Bezirkseisenbahnrath Berlin** (Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin) verhandelte in seiner am 3. d. Mts. unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Kranold abgehaltenen Sommersitzung u. a. über zwei sehr wichtige Güterverkehrsfragen: 1. die Herabsetzung der Frachtkosten für bestimmte Massengüter, wie Kohlen usw., in den Sommermonaten zur Behebung des ferneren Wagenmangels in den Herbst- und Frühjahrsmonaten, und 2. die Ermässigung der Eisenbahntarife für Obst. Dem ersteren Berathungsgegenstande lag folgender Antrag des Rittergutsbesitzers v. Arnim-Güterberg zu Grunde: Der Bezirkseisenbahnrath wolle beschliessen, bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu beantragen: 1. zur Erzielung einer gleichmässigeren Vertheilung der Güterbeförderung auf die einzelnen Jahreszeiten behufs Verminderung des in den Herbst- und Wintermonaten regelmässig eintretenden Wagenmangels in den verkehrsschwächeren Sommermonaten für Massengüter, insbesondere für Kohlen sowie die dazu geeigneten Dünge- und Futtermittel, welche in dieser Zeit zum Verbrauch in der Zeit des stärkeren Verkehrs im voraus bezogen werden können, Frachtermässigungen in solcher Höhe zu gewähren, dass die durch den früheren Bezug und die Lagerung dieser Güter den Empfängern erwachsenen Kosten annähernd gedeckt werden und dadurch ein grösserer Anreiz für den früheren Bezug der Güter gegeben wird; 2. zur schnelleren Ent- und Beladung der Güterwagen a) auch auf den kleineren Stationen ausreichende Nebengleise herzustellen sowie Centesimalwaagen aufzustellen und b) die Zugführer anzuweisen, die Vorsteher anzulaufender Stationen, soweit dies möglich, schon vorher telegraphisch zu benachrichtigen, ob bezw. wann die bestellten Wagen eintreffen werden.

Bei der Berathung dieser Frage machte der Vertreter der Eisenbahndirektion Berlin Mittheilungen über die Vorbereitungen zur Bewältigung des diesjährigen Herbstverkehrs. Neben den Anordnungen zur zweckmässigen Ausgestaltung des Güterzugfahrplans, zur Verbesserung von Bahnhofs- und Gleisanlagen und zur möglichst weitgehenden Ausnutzung des fremden Wagenmaterials ist insbesondere auch für eine so starke Vermehrung des Fahrparks vorgesorgt, wie dies die Leistungsfähigkeit der deutschen Lokomotiv- und Wagenbaufabriken nur immer zulasse. Der Bestand des rollenden Materials für den Güterverkehr der Staatsbahnen werde am 1. Oktober voraussichtlich sein an Lokomotiven: 11 947 (gegen den 1. April 548 mehr); an bedeckten Güterwagen: 69 218 mit 827 994 t Ladegewicht (gegen April d. J. 5 447 mit 86 051 t Ladegewicht mehr); an offenen Güterwagen: 187 992 mit 2 319 626 t Ladegewicht (mehr 11 358 mit 171 601 t) und Viehwagen 4 728 (gegen April 165 mehr), wozu nach dem 1. Oktober noch folgendes bereits bestelltes Wagenmaterial hinzukommen werde: 476 Lokomotiven, 2 355 bedeckte, 4 581 offene Güterwagen und 70 Viehwagen. Des weiteren erklärte der Vertreter der Direktion, die Staatseisenbahnverwaltung würde auch höhere Frachteinbussen nicht scheuen, wenn sie die Ueberzeugung von der Wirksamkeit der Zeittarife gewinnen könnte. Allein die auftauchenden Fragen seien so schwierig, dass stets neue Bedenken entständen. Eine besonders wichtige Frage sei die, welche Höhe die Ermässigung erreichen müsse, um wirksam zu werden. Denn selbst die grösste Ermässigung der Bahnfracht würde im Vergleich zur Wasserfracht nur geringe Veränderungen herbeiführen. Und gerade von den Wasserverhältnissen hingen auch die Mehrtransporte für den Bahnweg ab. Die Vorbedingungen für Sommertarife im allgemeinen und Kohlensommertarife im besonderen seien auch insofern ungünstig, als die Belastung der Herbstmonate in erster Reihe nicht durch den Kohlen-, sondern durch den Rübenversand herbeigeführt werde. Ein weiteres schwerwiegendes Bedenken ergebe sich aus der Höhe der Frachtausfälle. Denn allein für den Bezirk Berlin-Stettin sei der Ausfall von 25 % der Fracht für die vom 15. Mai bis 15. August 1897 beförderten schlesischen Steinkohlen auf 712 000 ℳ und Braunkohlen auf 144 000 ℳ ermittelt. Im laufenden Jahre sei vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten eine erneute Untersuchung über Kohlensommertarife voranstaltet worden. Der mit dieser Untersuchung betrauten Kommission sei demnächst auch die Untersuchung über gleichartige Zeittarife für Dungstoffe und Futtermittel übertragen. Zur Zeit seien die Verhandlungen der Kommission aber noch nicht abgeschlossen.

Von Mitgliedern des Bezirkseisenbahnraths wurde erwidert, die Vermehrung der gedeckten Güterwagen entspreche knapp dem Zuwachs der Güterbewegung, könne also an dem bisherigen Missverhältnisse zwischen Anforderung und Gestellung nichts wesentliches ändern, wenn die wirthschaftliche Lage weiter eine günstige bleibe. Dauernde Abhilfe sei nur von einer systematischen, auch in Zeiten stillen Verkehrs nicht unterbrochenen Wagenbeschaffung zu erwarten. Wenn Zeittarife eingeführt werden sollten, so dürften sie nicht in gleicher Höhe für die Zeit vom 15. Mai bis 15. August gewährt, sondern es müsste mindestens mit einer fallenden Skala darauf hingewirkt werden, dass sich nicht der ganze Verkehr auf die Zeit vom 15. Juli bis 15. August zusammendränge. Die Steigerung des sommerlichen Kohlenverkehrs werde den Mangel an landwirthschaftlichen Arbeitern vergrössern. Es frage sich, ob etwa an Stelle des wenig bedeutenden Bedarfs der Zuckerfabriken (700 000 t) der stärkere Bezug an Betriebskohlen der Staatseisenbahnverwaltung (3 500 000—4 000 000 t), der sich jetzt ziemlich gleichmässig auf das ganze Jahr vertheile, in stärkerem Ausmaasse vorausbezogen werden könne. Der Be-

zirkseisenbahnrath beschlosss angesichts der noch erforderlichen weiteren Klarstellung der Sache mit Rücksicht auf die vom Minister der öffentlichen Arbeiten angeordnete Enquete die Beschlussfassung so lange auszusetzen, bis das Ergebniss der Enquete vorliegt.

Hiernach kam ein Antrag der Eisenbahndirektion Berlin zur Berathung, durch welchen der Bezirkseisenbahnrath im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten ersucht wird, sich gutachtlich über die Frachtermässigung für Obst in Wagenladungen zu äussern, und zwar speziell darüber, ob und unter welchen Voraussetzungen sowohl bezüglich der einzelnen Obstgattungen, wie namentlich auch in Bezug auf die dabei zu berücksichtigenden Versand- und Empfangsgebiete und deren Begrenzung die Einführung von Ausnahmetarifen etwa auf der Grundlage eines bei 200 km einsetzenden Staffeltarifs einerseits als nothwendig zu betrachten ist, andererseits dem Bedürfnisse genügt, oder ob eine allgemeine Herabsetzung der Obstfrachten für nothwendig erachtet wird, selbst wenn diese den bestehenden Handels- und Staatsverträgen gemäss auch der ausländischen Einfuhr zu gute kommen würde.

Der Bezirkseisenbahnrath beschloss, sich für die allgemeine Versetzung von frischem Stein- und Kernobst sowie von Beeren (ausschliesslich Weintrauben und Südfrüchte) in den Spezialtarif I auszusprechen, wobei eine Unterscheidung nach dem Verwendungszwecke und der Art der Verpackung nicht für zweckmässig, auch eine Frachtermässigung für weitere Obstarten nicht für erforderlich erachtet wird.

— Wie dem „Berl. Aktionär“ bestätigt wird, hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten den Walzwerken mitgetheilt, dass denselben für die **preussischen Staatsbahnen** die **Lieferung von 200 000 t Stahlschienen und 80 000 t Schwellen** übertragen werden soll. Als Lieferungszeit ist das erste Vierteljahr 1899 festgesetzt worden. Die Werke wurden gleichzeitig davon verständigt, dass es sich bei diesen Aufträgen nur um das Material für Auswechselungen und Ergänzungen handle und dass sie sich zur Uebernahme weiterer Aufträge für die Neubauten vorzubereiten hätten. Ferner steht nach Mittheilung des gleichen Blattes die Vergebung von 4 400 Stück Eisenbahnwagen unmittelbar bevor.

— Im Bezirk der **königlichen Eisenbahndirektion Königsberg** stehen demnächst mehrere **Bahneröffnungen** bevor. Von der Nebenbahn Rothfliess-Rudczanny wird am 15. d. Mts. die 7,5 km lange Theilstrecke Rothfliess-Bischofsburg und am 1. Juli d. J. die 33,1 km lange Theilstrecke Rudczanny-Sensburg für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. — Gleichfalls am 1. Juli d. J. gelangt die 17,48 km lange Theilstrecke Gerdauen-Nordenburg der Nebenbahn Gerdauen-Angerburg für den Personen- und Güterverkehr zur Eröffnung

— Zu der vom „Berl. T.“ gemeldeten Ertheilung der Konzession für den Bau einer elektrischen **Kleinbahn Mainz-Wiesbaden**, welche auch in Nr. 33 d. Ztg. erwähnt wurde, wird uns von unterrichteter Seite mitgetheilt, dass jene Meldung unzutreffend sei. Nach der betreffenden Quelle ist allerdings von einer Eisenbahngesellschaft ein Entwurf aufgestellt, bisher aber noch nicht genehmigt worden.

— Im Nachgange zu den in Nr. 40 S. 620 d. Ztg. aufgeführten **Wagenbestellungen** hat die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** weitere 57 Personen- und Gepäckwagen in Lieferung vergeben, und zwar: 5 Stück dreiachsige Personenwagen I./II. Klasse für den Ausflugsverkehr, 12 Stück dreiachsige Personenwagen III. Klasse für internen Schnellzugsverkehr, 18 Stück desgleichen für den Ausflugsverkehr, 6 Stück desgleichen für den Vorortsverkehr, 2 Stück Lokalbahnpersonenwagen II. Klasse mit Postabtheil, 5 Stück Lokalbahnpersonenwagen III. Klasse nach dem Durchgangssystem, 4 Stück dreiachsige Gepäckwagen für den Personenzugsdienst nach dem Durchgangssystem, 1 Stück zweiachsiger Gepäckwagen für Güterzugsdienst, 1 Stück Lokalbahngepäckwagen mit Postabtheil und 3 Stück Lokalbahnstückgutwagen nach dem Durchgangssystem. Die Ablieferung der Wagen hat theilweise in den Monaten Oktober, November und Dezember dieses Jahres und in den Monaten Mai und August kommenden Jahres stattzufinden; der Kostenaufwand beläuft sich auf nahezu 750 000 ℳ.

— Die **Bahnhofsrestauration in Augsburg**, für welche nicht weniger als 30 Bewerber auftraten, ist ab 1. Juli d. J. für den Jahresbetrag von 30 000 ℳ auf 10 Jahre anderweitig verpachtet worden; der bisherige Pachtbetrag betrug nur 10 000 ℳ.

— Nach dem 24. Rechenschaftsbericht der **Ermsthalbahngesellschaft** (Bahn Metzingen-Urach) für das Betriebsjahr 1897 betrugen die Gesammteinnahmen 146 899 ℳ (Vorjahr 144 801 ℳ), die Gesammtausgaben 53 182 (50 846) ℳ, der Betriebsüberschuss 93 717 (93 954) ℳ. Die Dividende beträgt wie im Vorjahre 5 %. Nach dem Bericht des Vorstandes hat sich der Verkehr nicht in dem Maasse weiterentwickelt, wie dies während einer Reihe von Jahren vor Eröffnung der Honau-Münsinger Staatsbahnstrecke der Fall war. Durch den Betrieb der letzteren Bahn ist der Ermsthalbahn eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz erwachsen.

— Niedriger hängen muss man die **ungeheuerlichen Verhetzungen**, mit denen das sozialdemokratische Organ, der „Weckruf der Eisenbahner“ in Hamburg die **Arbeiter und Beamten der deutschen Eisenbahnen** angesichts der bevorstehenden Reichstagswahlen für die sozialdemokratische Partei einzufangen sucht. Den deutschen Eisenbahnern möchte das Hamburger Blatt folgende Wahlparole aufdrängen: „Nieder mit den Junkern, Junkerknechten und allen Henkern der Volksrechte! Hoch die volle Wahl- und Koalitionsfreiheit!“ Und sozialdemokratisch im schlimmsten Sinne ist, was der „Weckruf“ u. a. dazu schreibt. Man höre: „Die Ausraubung und Ausplünderung der Arbeiter und des niederen Beamtenstandes soll für die Folge ungehindert vor sich gehen. Man will dem Ausgebeuteten schwere Ketten anlegen, auf dass er raubthierartigen Ausbeutern wehrlos gegenüberstehe. Man will den Arbeitern und unteren Beamten die Organisationen zerstören, um sie um so leichter in das Sklavenjoch zwingen zu können. Kurzum, die Ausbeuterbestie in jeglicher Gestalt will Ruhe beim Raubfrass haben. Zum 16. Juni bedenkt ihr Eisenbahner: Nur die allergrössten Kälber wählen ihre Metzger selber.“

Angesichts solcher wüsten Verhetzungen wird selbst derjenige, der kein Freund von Ausnahmegesetzen ist, die Empfindung haben, dass in unseren Strafbestimmungen eine bedauerliche Lücke vorhanden ist.

— Im Oberbergamtsbezirk **Dortmund** stellte sich der **Absatz der sämmtlichen Steinkohlenbergwerke** im Jahre 1896 auf 33 900 000 t Steinkohlen, 5 800 000 t Koks und 800 000 t Brikets. Abgesetzt wurden in Rheinland-Westfalen selbst 69⅓ % der geförderten Steinkohlen, 31,6 % des geförderten Koks und 45,3 % der geförderten Brikets. Nach dem deutschen Inlande gingen insgesammt 91,5 % der geförderten Steinkohlen, 69 % des geförderten Koks und 98 % der geförderten Brikets. Unter den ausländischen Absatzgebieten kamen mit folgenden Bezügen in Betracht: Holland mit 2 300 000 t Steinkohlen und 185 000 t Koks, Belgien und Luxemburg mit 550 000 t Steinkohlen und 828 000 t Koks, Frankreich mit 96 000 t Steinkohlen und 477 000 t Koks, die Schweiz mit 29 000 t Steinkohlen und 25 000 t Koks, Oesterreich und Italien zusammen mit 19 000 t Steinkohlen und 141 000 t Koks, Russland mit 12 400 t Steinkohlen und 24 000 t Koks usw.

Oesterreich-Ungarn.

— Nahezu 6 000 **Eisenbahnzugbegleiter** haben an das Abgeordnetenhaus eine **Petition** gerichtet, in welcher sie auf ihre unzulängliche Besoldung hinweisen und mit Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs eine Verbesserung der materiellen Verhältnisse der Zugbegleiter verlangen, da die infolge von Noth und Entbehrungen verminderte geistige und körperliche Spannkraft dieser Kategorie von Bediensteten die Gefahr für die Verkehrssicherheit vermehre. Die Wünsche sind in der Petition in folgenden Punkten zusammengefasst: Feststellung eines Anfangsgehalts von 500 fl. und 200 fl. Quartiergeld; Regelung der Aufrückungsverhältnisse, nachdem vorerst den altgedienten, in der Beförderung Zurückgebliebenen entsprechende Berücksichtigung zu theil geworden ist; Feststellung des Normativs für das Ruhegehalt derart, dass auch das Quartiergeld in die Pensionsbemessung einzubeziehen, dass ferner zwei vollstreckte Dienstjahre für drei Jahre zu zählen seien; Schaffung einer gerechten Dienstpragmatik und Einsetzung von Eisenbahnfachgerichten. Eine Deputation der Zugbegleiter sprach kürzlich auch beim Eisenbahnminister in dieser Angelegenheit vor.

— **Die Preissteigerung der Braunkohle im nordwestlichen Böhmen.** Der Aufschwung, den die Braunkohlenproduktion und der Absatz der Braunkohle in den nordwestböhmischen Revieren genommen hat, ist gewiss an sich eine erfreuliche Erscheinung. Diese Produktion beträgt nach den statistischen Ausweisen rund 14 000 000 t im Jahr, wovon ungefähr die Hälfte in Deutschland Absatz findet. Die andere Hälfte wird von den nordwestböhmischen Industrieunternehmungen, mit Ausnahme jener im Reichenberger Bezirke, von den böhmischen Zuckerfabriken sowie von dem böhmischen Netze der Staatsbahnen konsumirt. Durch die Konzentrirung des Handels mit Braunkohle in der Hand einer Firma, welche auch Hauptbe-

theiligte der grössten und maassgebendsten Kohlengesellschaft im nordwestlichen Böhmen ist, hat sich nun ein Monopol herausgebildet, dessen Nachtheile sehr empfunden werden. Der Preis der Braunkohle in den Brüx-Duxer Revieren hat sich in den letzten fünf Jahren um 70 % erhöht, eine Thatsache, welche in drastischer Weise die Wirkung der monopolistischen Organisation des Vertriebes dieser Braunkohle beleuchtet. Es ist anzunehmen, dass die zuständigen Kreise dieser Erscheinung die Aufmerksamkeit schenken werden, welche sie verdient.

— In der **niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer** wurde die vom Handelsministerium in Vorschlag gebrachte Ausgestaltung der bestehenden Zollamtsexpositur auf dem Westbahnhofe in Wien zu einem Zollamte I. Klasse erörtert. Die Kammer begrüsste auf Grund einer diesbezüglich abgehaltenen Enquete der berufenen Interessenten mit Genugthuung die Errichtung eines in die Nähe des Westbahnhofes zu verlegenden Hauptzollamtes und machte zugleich eine Reihe von Vorschlägen für die zweckmässige und den kommerziellen Bedürfnissen entsprechende Ausgestaltung des neuen Amtes.

Einen weiteren Gegenstand der Berathungen bildete die Abstellung von Uebelständen auf den Wiener Frachtenbahnhöfen. In der Eingabe der Wiener Genossenschaft der Beförderer von Kommerzialgütern an das Eisenbahnministerium wurde angeführt, dass beinahe sämmtliche Wiener Güterbahnhöfe sich für die Bedürfnisse des Verkehrs als durchaus unzulänglich erweisen, und folgende Wünsche ausgesprochen: Erweiterung und Modernisirung der Magazine; Vermehrung der Hilfsarbeiter und der im Magazinsdienste beschäftigten Beamten; Verlängerung der Arbeitszeit in den Magazinen über 6 Uhr Abends hinaus; Verbesserung der Bahnhofszufahrtsstrassen; Ausstattung der Bahnhöfe mit modernen maschinellen Vorrichtungen (Krahnen, Brückenwaagen usw.); Schaffung einer Centralstelle für Zollgüter, mindestens für Zollstückgüter und mehreres anderes. Die Kammer beschloss, das Ansuchen der Genossenschaft an die Regierung nachdrücklichst zu unterstützen.

— **Entscheidungen gegen Disziplinarerkenntnisse von Privatbahnen.** In einem vor dem österreichischen Reichsgericht verhandelten Falle handelte es sich um die Frage, ob gegen ein von der Direktion einer Privateisenbahn wider einen ihrer Beamten ergangenes Disziplinarerkenntniss ein Rechtszug an die staatlichen Aufsichtsbehörden stattzufinden hat. Das Reichsgericht (18. April 1898) verneinte diese Frage.

Die Beaufsichtigung und Disziplinarbehandlung von Privateisenbahnbeamten steht nach den §§ 71 und 72 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 in erster Reihe den Eisenbahndirektionen nach Maassgabe der diesfälligen Dienstesvorschriften und Instruktionen zu. Die Staatsverwaltung hat sich nun wohl bei Privateisenbahnen im § 62 der Betriebsordnung die Einflussnahme auf diese Dienstesvorschriften und Instruktionen im Interesse der öffentlichen Rücksichten vorbehalten und finden diese öffentlichen Rücksichten auch in der Bestimmung des § 79 ihren Ausdruck, allein weder die Eisenbahnbetriebsordnung noch auch die Verordnung des Handelsministeriums vom 26. August 1875 über die Organisation der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen weisen den staatlichen Eisenbahnbehörden die Entscheidung im Instanzenzuge über Disziplinarerkenntnisse zu, welche von Direktionen von Privateisenbahnen wider ihre Beamten ergangen sind.

Demgemäss gehören solche Disziplinarerkenntnisse nicht dem Gebiete des öffentlichen Rechtes an, sondern sie sind vom Standpunkte des zwischen der betreffenden Privateisenbahn und ihren Beamten bestehenden Dienstvertrages in Betracht zu ziehen. Die Prüfung dieses civilrechtlichen Verhältnisses aber steht den Gerichten zu; es sind also auch im vorliegenden Falle die Gerichte berufen, zu prüfen, ob das gefällte Disziplinarerkenntniss den Vorschriften des Dienstvertrages entspricht.

— Der **Almanach der österreichischen Staatsbahnen** für das Jahr 1897 ist soeben erschienen. Vermöge seines reichen, alle Zweige des Staatsbahnorganismus umfassenden Inhalts wird der Almanach nicht nur von Bediensteten der Staatsbahnen, sondern auch von Interessenten des Staatseisenbahnwesens als ein unentbehrliches Handbuch benutzt. Dieses Jahrbuch enthält ein vollständiges Verzeichniss der Staatsbeamten des Eisenbahnministeriums, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, dann der Staatseisenbahnbediensteten des Central- und Exekutivdienstes, die Diensteintheilung des gesammten Personals und endlich in seinem allgemeinen Theile ausser dem alphabetischen Stationsverzeichnisse detaillirte, auf die Verwaltung und die Einrichtungen der Staatsbahnen bezugnehmende tabellarische und sonstige statistische Darstellungen. Das Reinerträgniss dieses Buches ist, wie bisher, der Unterstützung unverschuldet in Nothlage gerathener Bediensteter, dann deren Wittwen und Waisen gewidmet.

— **Ein Unglücksfall auf der elektrischen Tramway in Wien.** Am 10. September v. J. ereignete sich in der Nähe der Praterremisen der Tramway ein Zusammenstoss zwischen einem elektrischen Motorwagen und einem mit Pferden bespannten Wagen der Tramway, wobei ein Kondukteur den Tod fand und eine Frau schwer verletzt wurde. Gegen den Führer des Motorwagens wurde die Anklage wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens erhoben. Demselben wurde zur Last gelegt, dass er zu schnell und unvorsichtig gefahren sei und nicht rechtzeitig gebremst habe. Der Angeklagte erklärte sich für nichtschuldig und behauptete, das Unglück sei nur erfolgt, weil die Bremse nicht funktionirte. Der vorgeladene Sachverständige bekundete, dass Leute, welche wie der Angeklagte ohne theoretische Vorbildung seien und nur eine kurze praktische Vorbereitung erhalten haben, wohl in gewöhnlichen Fällen zur Führung eines Motors geeignet seien, bei ausserordentlichen Anlässen jedoch leicht die Geistesgegenwart verlieren, da sie eben nicht genügend mit dem Wesen der Maschine vertraut sind. Bei Lokomotivführern werde nebst der praktischen Ausbildung auch die Ablegung einer Prüfung aus dem theoretischen Wissen gefordert, und das wäre auch für Motorführer nothwendig. Es sei desshalb begreiflich, wenn der Angeklagte in der kritischen Situation nicht das Richtige vorzukehren wusste. — Der Gerichtshof fand den Angeklagten schuldig und verurtheilte ihn zu zwei Monaten strengen Arrests.

— **Enquete über den ungarischen Getreideverkehr.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen berief auf Wunsch des Handelsministers die alljährliche Konferenz mit den Vertretern der grossen Getreidefirmen Budapests und der Provinz sowie der Dampfmühlen zur Besprechung der für die bevorstehende Exportkampagne nöthigen Maassregeln zur ordnungsmässigen Abwickelung der Cerealienausfuhr in diesem Jahre um einen vollen Monat früher ein, als dies gewöhnlich geschah. Diese Konferenz ist im Vorjahre infolge der schlechten Ernteaussichten gänzlich unterblieben, und die Wiedereinberufung zu einem so frühen Zeitpunkte ist an sich ein Zeichen der gänzlich geänderten Lage. Der Vorsitzende theilte mit, dass die ungarischen Staatsbahnen schon bis jetzt alles Mögliche aufgeboten haben, um ihren Wagenpark für die voraussichtliche Exportkampagne zu vermehren. Es wurden über den gewöhnlichen Stand hinaus 1700 Wagen angeschafft, viele Wagen im Leihwege gesichert, und es schweben derzeit noch Verhandlungen mit verschiedenen Eisenbahnverwaltungen, um den Wagenpark nach Möglichkeit zu vermehren und dem Getreidehandel rechtzeitig die genügende Zahl von Wagen zur Verfügung zu stellen. Die anwesenden Exporteure und Mühlenvertreter wurden aufgefordert, ihre Anschauungen über die muthmaasslichen Chancen der Ausfuhr und ihre Wünsche bezüglich der Bewältigung des Verkehrs bekannt zu geben. Dieselben sprachen sich übereinstimmend dahin aus, dass sowohl in Weizen als auch in Gerste und Roggen eine sehr bedeutende Ausfuhr zu erwarten sei. Die Enquete konstatirte, dass Ungarn seinen Vortheil, vor allen übrigen Exportländern mit dem neuen Getreide zuerst am europäischen Markt zu erscheinen, sich nur dann sichern könne, wenn das Gros des ungarischen Getreideexports nach Süddeutschland und der Schweiz vor dem 15. August abgewickelt werden könne, zu welchem Zweck sämmtliche Verkehrsunternehmungen mit Aufwand aller Kräfte beitragen müssten. Zu diesem Behufe wurde es insbesondere als nothwendig bezeichnet, dass die Getreidesendungen nach Süddeutschland und der Schweiz sowie über Fiume vorzugsweise befördert werden.

— Im Jahre 1897 wurden auf der **Kaschau-Oderberger Eisenbahn** 2 415 929 Personen, 4 658,7 t Reisegepäck, 8 642 t Eilgüter und 3 857 074 t Frachtgüter befördert. Die Einnahmen haben sich gegenüber jenen des vorhergehenden Jahres (im Betrage von 7 335 407,44 fl.) um 547 306,72 fl. erhöht. Selbstverständlich waren auch die Leistungen gegenüber jenen des Vorjahres grösser, und zwar bei den Zugkilometern um 5,57 % und bei den Rohtonnenkilometern um 8,01 %. Die Betriebsausgaben haben im abgelaufenen Betriebsjahre 4 191 639,52 fl. betragen, daher um 293 038,55 fl. mehr als im Jahre 1896. Die im Entgegenhalte zum Einnahmenplus verhältnissmässig etwas grössere Erhöhung der Ausgaben ist dem Umstande zuzuschreiben, dass sich auf der Bahn der Transport von Steinkohle und Erz mit billigeren Einheitssätzen in grösserem Maasse gesteigert hat, während die Transporte zu höheren Sätzen infolge der ungünstigen Ernte des Vorjahres geringer waren. Hierzu gesellte sich auch noch der Umstand, dass für Beseitigung des Schnees und infolge sonstiger Elementarschäden um 62 000 fl. mehr ausgegeben werden musste. Trotzdem ist der Betriebsüberschuss des abgelaufenen Jahres um 254 268,17 fl. grösser als im Jahre 1896 und war auch der Betriebskoeffizient ein günstiger, da die eigent-

lichen Betriebsausgaben 46,49 % der Betriebseinnahmen in Anspruch nahmen.

Mit Bezug auf die Staatsgarantie wird gemeldet, dass die Gesellschaft rücksichtlich der österreichischen Strecke auch im Jahre 1897 keine Staatsgarantie in Anspruch genommen und mit Rücksicht darauf, dass sie sämmtliche in den Vorjahren empfangene Staatsvorschüsse sammt Zinsen an die österreichische Staatsverwaltung vollkommen refundirt hat, noch ein Reinerträgniss von 413 448,47 (294 844) fl. erzielte, welcher Betrag zur Ausfallsergänzung der ungarischen Bahnstrecke für 1897 verwendet wurde. Bei der ungarischen Regierung wird zur Verzinsung der Geldtitres ein Zuschuss von 415 073 fl. begehrt.

Bezüglich des Baues des zweiten Gleises bemerkt der Bericht, dass derselbe in der Strecke Jablunkau-Csacza von den Regierungen beider Staaten im Prinzip bereits genehmigt wurde. Hierdurch ist — wenn auch der Bau des zweiten Gleises in der Strecke Oderberg - Zsolna voraussichtlich nicht binnen kurzer Zeit wird ausgeführt werden können — wenigstens die Hoffnung gegeben, dass der Ausbau in der Strecke Jablunkau-Csacza, wo derselbe am dringendsten ist, noch im laufenden Jahre werde ausgeführt werden können. Die Baukosten beabsichtigt die Direktion vorläufig durch eine schwebende Anleihe zu decken.

Der Bericht hebt ferner hervor, dass die Verwaltung den Beschluss gefasst habe, in Igló ein Internat zu errichten, in welches Kinder von unbemittelten gesellschaftlichen Bediensteten gegen geringe Gebühren zum Zwecke des Schulbesuches aufgenommen werden sollen. Zur Deckung der für den Bau und die Einrichtung dieses Internats erforderlichen Kosten von etwa 120 000 fl. wird mit Genehmigung der Regierung von dem gesellschaftlichen Pensionsinstitute eine in 40 Jahren zu amortisirende Anleihe aufgenommen. Die für die Verzinsung und Amortisation sowie für die Erhaltung des Internats entfallenden Kosten werden in die Betriebsrechnung eingestellt. Die Stadt Igló hat die Errichtung dieses Internats dadurch unterstützt, dass sie den erforderlichen Baugrund unentgeltlich beistellte und ausserdem noch einen Betrag von 10 000 fl. zu den Baukosten leistete.

— Die Transporteinnahmen der **Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn** betrugen im Jahre 1897 954 397 fl., d. i. um 18 743 fl. weniger als im Jahre 1896, während die „verschiedenen Einnahmen" sich auf 82 255 fl., d. i. um 4 587 fl. höher als im Jahre 1896 bezifferten. Die Gesammteinnahmen betrugen 1 036 653 fl. und waren um 14 156 fl. geringer als im Jahre 1896, während die Ausgaben 566 673 fl. erforderten und sich um 17 696 fl. gegen das Vorjahr erhöhten. Der Betriebsüberschuss beträgt demnach 469 980 fl., d. i. um 31 852 fl. weniger als im Jahre 1896. Zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsschuld wurden 383 486 fl. benöthigt. Der Gewinn des Jahres 1897 beläuft sich auf 86 494 fl., ist also um 36 008 fl. geringer als im Vorjahre. Mit dem Gewinnvortrag des Jahres 1896 im Betrage von 11 360 fl. stehen 97 854 fl. zur Verfügung. Die Verwaltung beantragt, 4 324 fl. (im Vorjahre 6 125 fl.) zu statutengemässer Dotirung des Reservefonds, 84 438 (112 584) fl. zur Einlösung des am 1. Juli fälligen Aktienkupons mit 2,25 fl. pro Stück zu verwenden und die restlichen 9 092 (11 360) fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Im abgelaufenen Jahre wurde ein drittes Prioritätsanlehen in der Höhe von 3 500 000 fl. zur Erwerbung der Prioritätsaktien der am 19. Dezember v. J. eröffneten Neusiedlersee - Lokalbahn ausgegeben.

Vereins-Ausland.

— Der schweizer Bundesrath beantragte bei der Bundesversammlung, dass die durch Gesetz vom Jahre 1878 für den **Simplondurchstich** grundsätzlich zugesicherte eidgenössische Subvention von 4 500 000 Frcs. ausbezahlt werde, und setzte die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds gemäss dem Eisenbahnrechnungsgesetz fest.

— Der Verwaltungsrath der **vereinigten Schweizerbahnen** beschloss auf die Prioritätsaktien 4,25 %, auf die Stammaktien 3,25 % Dividende der Generalversammlung vorzuschlagen.

— Die Generalversammlung der **Wengernalpbahngesellschaft** genehmigte die vom Verwaltungsrath beantragte Vertheilung von 4 % Dividende für das verflossene Betriebsjahr. Im ferneren wurde der Verwaltungsrath ermächtigt: die Trasse von Wengern bis Scheidegg in dem Sinne zu korrigiren, dass in Zukunft zwei Personenwagen mit einer Maschine befördert werden können; 2. die dem zunehmenden Verkehr in Wengern entsprechende Erweiterung der dortigen Bahnhofsanlagen ausführen zu lassen; 3. zur Bestreitung der mit diesen Aenderungen verbundenen Kosten ein Anlehen bis zum Betrage von 300 000 Frcs. aufzunehmen.

— Wie es heisst, beabsichtigt die **italienische** Regierung der sozialistischen Propaganda unter dem **Bahnpersonal** durch eine vollständige **Militarisirung** ein Ende zu machen, die durch gewisse Maassregeln bereits angebahnt worden ist.

— Die **italienische Mittelmeerbahn** erhielt seitens der Regierung die nachgesuchte Ermächtigung zur **Beschaffung von 1 000 Güter- und Personenwagen,** sowie des dementsprechenden Lokomotivenparks, doch sollen die Arbeiten lediglich der heimischen Industrie mit Ausschluss des ausländischen Wettbewerbs übertragen werden. — Auch die italienische Südbahn dürfte nach einer Mittheilung aus Mailand demnächst wiederum mit grösseren Bestellungen hervortreten.

— Nach dem Vorgang der schwedischen und norwegischen Regierung hat — wie in der Tagespresse mitgetheilt wird — auch der **belgische Verkehrsminister** beschlossen, den **Zeitungen** des Landes im Interesse ihres Nachrichtendienstes je eine **Freikarte** für alle Eisenbahnstrecken des Landes zu gewähren. Die Kontrole gegen Missbrauch wird der Association de la Presse übertragen.

— Zeitungsmittheilungen zufolge schweben zwischen den belgischen Staatsbahnen, der Kongoeisenbahn und den die Linie Antwerpen-Matadi befahrenden Schifffahrtsgesellschaften Verhandlungen, welche die Einführung eines **direkten Gütertarifs von allen belgischen Eisenbahnstationen bis zum Stanleypoole,** dem Endpunkte der Kongoeisenbahn, zum Zweck haben.

— Bei der Räumung Thessaliens bekundeten die **türkischen Eisenbahnen** eine ansehnliche **Leistungsfähigkeit.** In einem amtlichen Ausweise über den Abtransport der Okkupationsarmee von Thessalien werden angeführt: 25 Redifbataillone vom 1. Korps (Konstantinopel), 30 Redifbataillone, 16 Nizambataillone, 3 Batterien vom 2. Korps (Adrianopel), 37 Redifbataillone, 9 Nizambataillone, 10 Eskadronen, 3 Batterien, 1 Genie- und 1 Telegraphenkompagnie vom 3. Korps (Salonichi), sowie 6 Batterien vom 5. Korps (Damascus), zusammen 92 Redif-, 25 Nizambataillone, 10 Eskadronen, 15 Batterien, 1 Genie- und 1 Telegraphenkompagnie mit einem Stand von 105 256 Mann. Darunter befanden sich 80 261 Redifs. Ausserdem wurden 12 443 Pferde transportirt. (16 Bataillone der Redifdivision Trapezunt des 4. Korps sind in diesem Ausweise nicht angeführt.) Hiervon hat die Smyrnabahn 39 Redifbataillone mit 31 800 Mann und 3 647 Pferden, die anatolische Bahn 25 Bataillone mit 22 848 Mann und 2 063 Pferden in ihre Heimathsbezirke befördert. Die Orientbahn hat bis zum 25. Mai d. J. in 11 Zügen 7 808 Mann in das 2. Korpsbereich (Adrianopel) befördert. Die Truppentransporte auf dem Salonichier Netze der Orientbahn und auf der Linie Monastir haben bis zum 21. Mai d. J. etwa 7 000 Mann erreicht. Die genannten Bahnen bewältigten mit Leichtigkeit die ihnen zugewiesenen Truppentransporte.

— Die Entwickelung **Nordsyriens,** hauptsächlich seiner Ausfuhr, krankt unter dem **Mangel an Verkehrswegen,** insbesondere an Eisenbahnen. Bisher waren dort die Verkehrsmittel und Verkehrswege durchaus unzulänglich. Trotzdem bewarben sich europäische Finanzgruppen um die Erlangung von Eisenbahnkonzessionen vergeblich. Die Verfrachtung aus dem Innern erfolgt zumeist durch Kamele. Hier stellt sich die Fracht für eine Strecke von etwa 160 km auf 2 bis 5 Frcs. für 100 kg, so dass die Ausfuhr unmöglich ist. Ueberdies herrscht häufig Mangel an Kamelen. Dazu kommt, dass die Ausfuhrerzeugnisse im Sommer oft wochenlang der glühenden Sonne ausgesetzt sind, im Winter dagegen zur Regenzeit im Schlamme liegen und auf die eine oder andere Weise verderben. Vorerst scheint keine Aenderung dieser trostlosen Verhältnisse in Aussicht zu stehen.

— Der Ausbau der **persischen Verkehrsstrassen** dürfte allmählich ein rascheres Tempo annehmen. Bekanntlich wendet sich neuerdings europäischer Unternehmungsgeist und europäisches Kapital dem Reiche des Schah zu. Sollten aber die geplanten industriellen Unternehmungen eines gedeihlichen Aufschwunges theilhaft werden, so ist die Verbesserung der Verkehrswege eine unerlässliche Forderung. Was man braucht, sind fahrbare Kunststrassen und demnächst Eisenbahnen. Eine russische Gesellschaft lässt sich zur Zeit die Erbauung einer Fahrstrasse von Resecht nach Teheran angelegen sein. Da die Arbeiten mit Anspannung aller Kräfte betrieben werden, so erscheint die Hoffnung gerechtfertigt, dass diese Strasse, welche eine weit weniger beschwerliche Linie als der alte Karawanenweg einschlägt, binnen Jahresfrist dem Verkehr wird übergeben

werden können. Da aber die Nothwendigkeit des Eisenbahnbaues durch jede sonstige Verkehrserleichterung nur noch augenfälliger demonstrirt wird, so dürften jene Recht behalten, welche in dem Ausbau gedachter Linie den Vorläufer einer aktiven persischen Eisenbahnpolitik erkennen wollen.

— Um den Personenverkehr bequemer zu machen und zu beschleunigen, war man in den letzten Jahren bemüht, in verschiedenen überseeischen Reiserelationen die Eisenbahntour zu erweitern und den Wasserweg zu verkürzen. Hierher gehört der Versuch der neu gebildeten Gesellschaft „Société des intérêts de l'Oranie", welche sich die Aufgabe gestellt hat, den Besuch **Algeriens** durch **Schaffung eines neuen Reiseweges** über den spanischen Hafen Karthagena bequemer zu gestalten. Die Ueberfahrt von Oran nach Karthagena dauert nur sieben Stunden, während man von Oran nach Marseille durchschnittlich 40 bis 45 Stunden auf See bleiben muss. Schon sollen zahlreiche Reisende von Frankreich nach Algier diesen neuen Weg über Karthagena vorziehen. Um der neuen Verbindung noch grössere Anziehungskraft zu verleihen, will die Gesellschaft wöchentlich einen Schnellzug mit Schlafwagen einrichten, der unmittelbaren Anschluss an den Dampfer in Karthagena erhalten würde.

— Aus **China** geht den „Pet. Wjedomosti" die Mittheilung zu, dass der Mangel an guten **Verkehrswegen** bei dem wachsenden Handel sich immer empfindlicher bemerkbar mache. Die Kosten für ein allgemeines chinesisches Eisenbahnnetz kämen denjenigen in Indien gleich. Wenn in Indien das Bauholz billig war, so sind dafür jetzt die Schienen wohlfeiler. Der Ertrag des Eisenbahnbetriebes werde zunächst kein hoher sein, da ein niedriger Waarentarif fürs erste eingeführt werden müsste. Die russische Zeitung macht den Vorschlag, dass eine grosse russische Eisenbahnkommission sich organisire und alle Verkehrsinteressen Chinas in ihren Wirkungskreis ziehe. Diese Kommisson müsse mit einer Vollmacht der chinesischen Regierung ausgerüstet sein, selbständig in allen Eisenbahnfragen handeln zu dürfen. Sachkundige Ausländer sowie chinesische Kapitalisten sollen ebenfalls zu den Mitgliedern der Kommission zählen und ausschlaggebend sein in der Wahl des Bausystems und in allen Fragen wegen Erlangung der Konzessionen, die die chinesische Regierung kostenfrei gewähren müsste. Da in China die erforderlichen Summen nicht aufzutreiben wären, hätte die Kommission auch die Aufgabe, für die Bildung eines internationalen Konsortiums hervorragender Kapitalisten zu sorgen.

— Schon Ende der achtziger Jahre hatten belgische Kapitalisten und Unternehmer in **China** um Konzessionen für den Bau gewisser Eisenbahnlinien, insbesondere der grossen Linie von **Peking nach Hankau** nachgesucht, indessen ohne Erfolg, obschon die belgischen Bewerber von vornherein bei den chinesischen Behörden freundlicher als die anderen aufgenommen wurden, weil man von einem so kleinen Staat wie es Belgien ist, keinerlei bewaffnetes Einschreiten zu fürchten hatte. Immerhin erschien es zweifelhaft, ob nicht die belgischen Bewerber schliesslich unterliegen würden, wenn im letzten Augenblick die Vertreter Russlands und Frankreichs zu Gunsten Belgiens eingetreten wären, um auf diese Weise das Geschäft den englischen und deutschen Unternehmern aus den Händen zu winden. So erhielt schliesslich eine belgische Gesellschaft die Konzession zur Anlage einer Eisenbahnlinie zwischen der Hauptstadt und dem kommerziellen Mittelpunkt des Reiches. Die Eisenbahnlinie verläuft in fast gerader Linie annähernd nordsüdlich und durchschneidet das nördliche Hupe und die Provinz Honan, läuft dann an der Provinz Schansi entlang und durchschneidet Petschili. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 1 200 km. Terrainschwierigkeiten sind im allgemeinen nicht zu überwinden; nur die Wasserscheide zwischen dem Yangtsekiang und Hoangho steigt zu niedrigen Hügeln an, die sich über einen Raum von 150 km Breite erstrecken und im ganzen zwei Tunnelbauten von 400 bezw. 150 m Länge erfordern werden. Ein ungemein schwer zu lösendes Problem ist dagegen nach Berichten der „V. Z." die Ueberbrückung des Hoangho, die etwas oberhalb Kaifong erfolgen soll. Der Untergrund besteht bis zu unbekannten Tiefen aus Schwemmland, das der immense Lössmassen mit sich führende Riesenstrom im Lauf ungezählter Jahrtausende in der nordchinesischen Tiefebene angehäuft hat und dessen Mitführung die beständige Erhöhung seines Bettes bedingt. Eine Folge dieser Erhöhung des Flussbettes über das Niveau der beiderseitigen Uferländer sind die zeitweiligen Verlegungen seines Unterlaufes und der Mündung, die im Lauf der letzten Jahrtausende mehrfach stattgefunden und in den dichtbevölkerten Gebieten ungeheure Verheerungen angerichtet haben. Hat der gewaltige Strom doch erst noch in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts seine alte Stromrichtung nach Nordosten wieder aufgesucht und seine Mündung vom gelben Meer aus 900 km nördlich in den Petschiligolf zurückverlegt.

Der von den belgischen Ingenieuren in Aussicht genommene Uebergangspunkt hat nun zwar den Vorzug einer beträchtlichen Einengung des Flussbetts, dennoch aber wird die Brückenlänge nicht weniger als 4 000 m betragen und von den angeführten Fundamentirungsschwierigkeiten ganz abgesehen, an die Technik die höchsten Anforderungen stellen. Wegen der stetig drohenden Ueberschwemmungsgefahr in der nordchinesischen Ebene muss der Bahnkörper Hunderte von Kilometern hindurch mehrere Meter hoch aufgeschüttet werden; die zahllosen Wasserläufe des nördlichen Theils der Bahn erfordern nebenbei zahllose Brücken, die alle in Eisenkonstruktion ausgeführt werden sollen, sehr zum Besten der belgischen Industrie.

Die Kosten für das Kilometer sind zu 130 000 Frcs. veranschlagt, die Gesammtkosten für die Bahn auf 150 000 000 Frcs. Am 27. Juli v. J. — also vor den gegenwärtigen Ereignissen in China — ist zu Shanghai der endgültige Vertrag zwischen der belgischen Gesellschaft und der allgemeinen chinesischen Eisenbahnkompagnie, einem kaiserlichen Institut, dessen Sitz zu Shanghai ist, abgeschlossen worden, nachdem in zwei Monate langer Arbeit alle Punkte der Konvention durchberathen worden waren. Diese hat inzwischen die kaiserliche Bestätigung erhalten. Nach dem Vertrage leiht die chinesische Eisenbahnkompagnie von der belgischen Gesellschaft nominell 450 000 £ abzüglich 10 % Diskont. Die Tilgung des Kapitals muss innerhalb 20 Jahren, von 1908 angefangen, erfolgen; der Zinsfuss ist 5 %. Die Anleihe ist durch die chinesische Regierung garantirt, ausserdem durch eine erste Hypothek auf die Bahn gesichert. Die Ausführung des Baues bleibt ausschliesslich Belgien vorbehalten; somit wird mit Sicherheit auch vorzugsweise belgisches Material zur Verwendung gelangen. Auch die oberste Leitung des Betriebes sowie die Stellung des gesammten ausländischen Betriebspersonals ist Belgien zugesichert; dagegen hat China sich wohl gehütet, sich des Eigenthumsrechts auf die Bahn zu begeben, hauptsächlich aus politischen und strategischen Gründen. Die Belgier trösten sich aber mit dem direkten günstigen Einfluss des neuen Unternehmens auf die Entwickelung ihrer Industrie und hoffen für die Zukunft ein weiteres mehr.

Allgemeines.

— Auf Grund der statistischen Mittheilungen des „Archivs für Eisenbahnen" veröffentlichte kürzlich die „N. Z." eine kleine Zusammenstellung über die **Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde** in den jüngsten Jahren. Danach betrug der Zuwachs an Bahnen:

		überhaupt	davon in Europa	Asien	Afrika	Amerika	Australien
1882/91 .	km	211 720	50 176	17 223	5 327	128 772	10 222
		Steigerung					
	%	33,5	28,2	75,0	71,6	51,0	107,6
1892/96 .	km	60 470	25 223	8 612	3 127	21 528	1 970
		Steigerung					
	%	9,2	10,8	23,0	26,9	6,9	9,6

Asien und Afrika sind die Welttheile, die im Vordergrunde der Bauthätigkeit in Eisenbahnen stehen. Es trifft nun Ende 1896 Bahnlänge auf je

100 Quadratkilometer

	Deutschland	Oesterreich	England	Frankreich	europäisch. Russland	amerik. Union
km	8,7	4,7	10,8	7,6	0,7	3,8
		10 000 Einwohner				
%	9,0	7,1	8,4	10,6	3,6	41,8

Welcher Raum bleibt noch mit Eisenbahnen auszufüllen im europäischen Russland, das mehr als die Hälfte Europas an Flächeninhalt besitzt, ferner in der Union, deren Flächeninhalt 78 % der Ausdehnung Europas beträgt! In Japan, das an Grösse nahezu Deutschland erreicht, waren Ende 1896 nur 3 686 km Eisenbahn im Betrieb oder 0,8 km auf 100 qkm. China, dessen Flächeninhalt den Europas um 1 200 000 qkm übersteigt, verfügte Ende 1896 über nur 234 km Eisenbahn, Australien, nahezu so gross wie Europa, nur über 22 372 km. In Britisch-Indien mit einer Ausdehnung, die die Hälfte

unseres Welttheils überragt, waren Ende 1896 2738 km Bahnen ausgebaut, in Brasilien, an Flächeninhalt nur mit 1 000 000 Quadratkilometer hinter Europa zurückstehend, 13 023 km.

— Wieder einmal hat sich — so schreibt der „Hamb. Corresp." — den Frauen ein neuer und angenehmer Beruf erschlossen. Damen der gebildeten Stände, die keine Diplome aufzuweisen haben und doch genöthigt sind, für ihre Existenz selbst zu sorgen, werden jetzt in **Amerika** von einer Eisenbahngesellschaft beschäftigt, die seit kurzem ein ganz neues System eingeführt hat, das in hohem Maasse Anerkennung und Nachahmung verdient. Es gibt sicher überall Damen, die viel reisen, dabei aber nicht gern allein sein mögen und doch nur selten eine in jeder Weise geeignete Gesellschafterin finden. Denn die zur Gesellschaft engagirte Begleiterin soll nicht nur unterhaltend sein und sich nützlich machen können, sondern es wird auch von ihr verlangt, dass sie eine repräsentable Erscheinung ist, alle Eigenschaften einer dame d'honneur besitzt und gleichzeitig über die Kenntnisse eines erfahrenen Weltreisenden verfügt. Solchen Anforderungen wenigstens annähernd entsprechende weibliche Wesen stellt nun die erwähnte Eisenbahngesellschaft auf Wunsch allen alleinreisenden Damen, die noch sehr jung oder nicht resolut genug sind, um längere Touren ohne Schutz und Begleitung zurückzulegen, jederzeit zur Verfügung. Diese **Reisebegleiterinnen** sind auf Veranlassung der Gesellschaft, die sie engagirt hat, eigens für diesen Beruf vorbereitet: es sind meist sprachkundige Damen von liebenswürdigem Wesen, welche die von den Bahnzügen der Gesellschaft zu durchlaufenden Strecken genau kennen gelernt haben und somit imstande sind, ihre Schützlinge auf die Schönheiten der Gegend aufmerksam zu machen, ihnen das Sehenswürdige zu zeigen und alles übrige, was sie zu wissen wünschen, zu erklären. Sie stehen als Beamtinnen im Dienste der Gesellschaft und werden den Reisenden nur für bestimmte Zeit überlassen und zwar gegen ein geringeres Entgelt, als das Reisegeld betragen würde. Die Damen sind gleichzeitig über die Hotels in den verschiedenen Städten, wo die Reisenden Aufenthalt zu nehmen wünschen, genau orientirt und können ihre Schutzbefohlenen daher vor jeder Uebervortheilung und sonstigen Unannehmlichkeiten auf der Reise schützen. Zu diesem Amte der dames chaperons werden nur Frauen zugelassen, die das 35. Lebensjahr bereits überschritten haben; auch bevorzugt die Gesellschaft unter den zahlreichen Bewerberinnen solche, die ganz allein auf sich angewiesen sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Unna-Soest zwischen den Stationen Unna und Hemmerde gelegene Haltepunkt Lünern für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 2. Juni 1898. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1898 wird die an der Eisenbahnstrecke Konitz-Nakel zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde belegene, bisher nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Zempolnothal des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet.

Bromberg, den 31. Mai 1898. (1340)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige Linien), Berlin-Stettin-sächsischer, Magdeburg-Halle-sächsischer, norddeutsch-sächsischer, rheinisch- und Frankfurt-sächsischer, schlesisch-sächsischer, nordostdeutsch-sächsischer und thüringisch-hessisch-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 4. und 15. März d. J. wird veröffentlicht, dass die Gültigkeit des zunächst bis Ende Mai d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für die Beförderung von Roheis im Verkehre mit den in diesen Bekanntmachungen genannten Eisenbahnen bis mit 31. Oktober d. J. verlängert wird.

Dresden, am 31. Mai 1898. (1341)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eis. Die Gültigkeitsdauer des ursprünglich für die Zeit vom 7. März bis 31. Mai 1898 im Verkehre der k. bayerischen Staatseisenbahnen mit den übrigen deutschen Eisenbahnen eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober 1898 verlängert.

München, den 31. Mai 1898. (1342)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1898 tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits im Verfügungswege durchgeführten oder sonst erforderlich gewordenen Aenderungen die Aufnahme der Station Eching, ferner neue ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Station München Rangirbahnhof, endlich im Verkehre mit Lindau Stadt, Oberreitnau und Schlachters neue theilweise erhöhte Entfernungen für solche Sendungen, welche nach dem Ausnahmetarif 5 (Rohstofftarif) abgefertigt werden.

Insoweit hiernach im Verkehre mit Lindau Stadt, Oberreitnau und Schlachters Frachterhöhungen eintreten, haben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch Gültigkeit bis zum 1. August 1898.

München, den 26. Mai 1898. (1343)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die Gültigkeitsdauer des gemäss Bekanntmachung vom 15. bez. 27. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Hannover, Münster, Cassel, Erfurt, Halle, Magdeburg, sowie der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der braunschweigischen Landeseisenbahn, der Georgsmarienhütter und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits bis zum 31. Oktober 1898 verlängert.

Hannover, den 2. Juni 1898. (1344)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Vom 10. Juni d. J. ab werden die Stationen Lehrte, Misburg und Porta des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover sowie die Station Köln-Hafen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den Tarif für vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Das Nähere ist bei den betreffenden Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 30. Mai 1898. (1345)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband, Theil IV Heft 3 vom 1. Juni 1894. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1898 gelangen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Jinec-Cenkau			
	km	Abtheilung a	b	c
		Mark für 100 kg		
Arnschwang .	168	0,51	0,56	0,56

München, den 1. Juni 1898. (1346)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlentheerpech in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Zabrze Koksanstalt nach Bukarest direkte Frachtsätze in Geltung.

Die Sätze betragen
nach Bukarest Filaret . . . 452 Cts.
„ „ Nordbahnhof 445 „
für 100 kg.

Breslau, den 31. Mai 1898. (1347)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Mit dem 5. Juni d. J. wird die Station Papenburg in die Klassen 5, 6a und 6b (für Eisen etc. der Spezialtarife I und II) als Versandstation aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. Mai 1898. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird im Verkehr mit den Stationen der Altdamm-Kolberger, Stargard-Cüstriner, Neustadt-Gogoliner, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie den Nebenbahnen Hansdorf-Priebus, Rausch-Freiwaldau und Teuplitz-Sommerfeld bis zum 31. Oktober 1898 verlängert.

Stettin, den 1. Juni 1898. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im Binnenverkehr der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn erhalten mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab die Ziffern 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifs 1 für Holz folgende Fassung:

3. Holzstoff (geschliffener) für Papier- oder Pappenfabrikation, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % oder weniger.
   Geschliffener Holzstoff gilt nur dann als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder nicht in Pappenform oder, wenn in Pappenform, nur unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können.
5. Holzzellstoff (Cellulose) trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % und weniger.
6. Strohstoff, Strohzellstoff, trocken, d. h. mit einem Wassergehalt von 40 % und weniger.

Berlin, den 4. Juni 1898. (1350)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
gez. Herrmann Bachstein.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im deutsch-französischen Verbande für Güter des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 5 000 kg für die Strecke Alt-Münsterol Grenze-Friedrichshafen a. Bodensee ein Frachtsatz von 13,95 Frcs. in Kraft.

Strassburg, den 3. Juni 1898. (1351)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandgüterverkehr. Am 10. Juni d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Horka (Lausitz), Muskau, Niesky, Uhsmannsdorf, Wahren und Weisswasser des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. einerseits und der Station Ulm der königlich württembergischen Staatseisenbahnen andererseits (Tarifheft 6) ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Im Anhang zum Tarifheft Nr. 2 (Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit Stationen der schmalspurigen Lokalbahnen Darmstadt-Ludwigshafen a/Rh.-Frankenthal-Grosskarlbach) tritt auf Seite 155 unter I 2 in dem Hinweise auf die Anlage B zur Verkehrsordnung an Stelle der Ziffer XXXVI die Ziffer XXXV a.

Erfurt, den 2. Juni 1898. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände tr., Theil II vom 20. August 1892. Die im Verbandsgütertarif nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Stationen Burgsolms, Ems, Fulda, Hettenhausen und Schmalnau des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. werden mit Wirksamkeit vom 10. Juni l. J. aufgehoben bezw. durch solche des Nachtrags I zum norddeutschen Donauumschlags-Tarif, Theil II vom 1. März 1897, ersetzt.

München, den 1. Juni 1898. (1353)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Gültigkeitsdauer des mit unserer Bekanntmachung vom 2. März d. J. veröffentlichten Binnenausnahmetarifs für Eis in vollen Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Strassburg, den 26. Mai 1898. (1354)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Seehafen-Ausnahmetarife für Schiffsbaueisen. Der im rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafenverkehre, im ostdeutsch-hessischen und Berlin-Stettin-hessischen Verkehre bestehende Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen wird mit Wirksamkeit vom 10. Juni d. J. ab durch Aufnahme von Frachtsätzen für den Verkehr von Wetzlar nach Altona, Vulkan Bredow und Züllchow und von Burgsolms nach Danzig, Elbing, Königsberg i/Pr., Memel, Neufahrwasser, Stettin, Swinemünde, Vulkan Bredow und Züllchow ergänzt.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 4. Juni 1898. (1355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Verband. Die Bestimmung, nach welcher im Bereich der preussischen Staatsbahnen für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen — zunächst bis zum 31. August d. J. — Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet auch auf den Verkehr der dem obengenannten Verbande angehörenden preussischen Staatsbahnstationen mit den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn Anwendung.

Hannover, den 2. Juni 1898. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Verband. Die für Saarkohlen im deutsch-italienischen Verkehre gewährten Rückvergütungen, welche gemäss Bekanntmachung vom 17. Mai mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. auch für Kohlensendungen von Mannheim gewährt worden sind, werden vom gleichen Tage ab auch für Sendungen von Ludwigshafen bewilligt.

Strassburg, den 2. Juni 1898. (1357)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutscher Verbandsgütertarif (altes) Tarifheft 2. Am 5. Juni d. J. treten im Ausnahmetarif 3 b für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen Frachtsätze der Klassen I und II von Giessen und Lollar nach Lübeck und Rostock in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 4. Juni 1898. (1358)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Gültigkeit des vom 1. April bis 31. Mai d. J. bestandenen Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen von Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut und Friedrichshafen nach rheinisch-westfälischen Stationen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Köln, den 4. Juni 1898. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband. Die Gültigkeitskeitsdauer des nach unserer Bekanntmachung vom 16. März d. J. im Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener und grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn in Kraft getretenen Ausnahmetarifs für Eis in vollen Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Essen, den 2. Juni 1898. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. werden die Artikel Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlakkensand, Schlackenkies in der für Erze vorgesehenen Beschränkung in die Abtheilung I des Ausnahmetarifs 2 aufgenommen. Das Nähere auch wegen der Anwendungsbedingungen ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 4. Juni 1898. (1361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Steinkohle und Anthracit treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	85 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	80 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.) . . .	107 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 3. Juni 1898. (1362)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Jute, rohe, treten bei Auflieferung von mindestens 600 t bis Ende Dezember 1898 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.)	147 ℳ
„ Floridsdorf K.F.N.B.	
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.	
„ Stadlau	
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.)	142 ℳ
„ Floridsdorf K.F.N.B.	
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.	
„ Stadlau	
Von Dresden-Elbkai	
nach Wien (K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B.)	176 ℳ
„ Floridsdorf K.F.N.B.	
„ Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.	
„ Stadlau	

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen, Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 10 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 1. Juni 1898. (1363)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Direkter Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn über Bodenbach - Aussig - Komotau. (Einführung eines neuen Tarifes.) Am 1. August l. J. tritt ein neuer Tariftheil II für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. böhm. Nordbahn einerseits und der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn andererseits über Bodenbach - Aussig - Komotau in Kraft.

Derselbe enthält unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 15. Januar 1896 besondere Bestimmungen und geänderte, einfache Fahrpreise für Personenzüge in Kronenwährung. Abdrücke des Tarifes sind seinerzeit zum Preise von 20 Hellern bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen erhältlich.

Prag, am 1. Juni 1898. (1364)
K. k. priv. böhmische Nordbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. August d. J. tritt für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der preussischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits — soweit in den Preistafeln nicht für einzelne Verkehrsbeziehungen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist — ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige vom 1. Juni 1896 zur Aufhebung gelangt. Neben den bisherigen Tarifsätzen, welche theilweise geringfügige Erhöhungen erfahren haben, enthält der Tarif unter anderen Verkehrserweiterungen Sätze nach und von Stationen der Neubaustrecken Berlinchen - Arnswalde und Pyritz-Jädickendorf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Ausserdem sind in dem neuen Tarif die Bestimmungen über die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen übernommen worden. Eine direkte Abfertigung erfolgt nur insoweit, als Entfernungen in dem Tarife angegeben sind.

Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsbüreaus in Berlin, Breslau, Bromberg, Halle, Posen, Stettin und Soldin.

Soldin, den 2. Juni 1898. (1365)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Am 1. Juni cr. tritt für die Stationen der Theilstrecke Nordhausen-Netzkater ein neuer Binnentarif für die Beförderung von Personen und Güter in Kraft, wodurch der gleiche Tarif vom 12. Juni 1897 zur Aufhebung gelangt. Soweit Erhöhungen eintreten, werden dieselben vom 15. Juli ab gültig.

Weitere Auskunft geben die Stationen, woselbst auch Exemplare käuflich zu haben sind.

Nordhausen, den 27. Mai 1898. (J1366)
Die Direktion.

5. Lieferfristen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. Mit dem Erlasse vom 25. Mai 1898, Z. 24250/16 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Absatz 11 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der ab 1. Mai 1898 eingeführten Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis 31. August 1898 genehmigt.

Prag, am 1. Juni 1898. (1367)
Die Generaldirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die am 1. Juli 1898 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 24. Juni d. J. ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 3. Juni 1898. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Generalversammlungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen

am Donnerstag, den 30. Juni 1898,
Mittags 12 Uhr,

in Königswinter, Hotel Monopol stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1897.
3. Voranschlag für 1899.
4. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
5. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1898.

Lübeck, den 6. Juni 1898. (1369)
Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

Anzeigen.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Das beste Holzanstrichöl ist & bleibt
Avenarius Carbolineum
D.R.PAT. Nº 46021
Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Cº
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 44. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. Juni 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem.
Sind unsere Gütertarife reformbedürftig?
Die Eisenbahnen in der preuss. Finanzverwaltung.
Vereinsmittheilungen.
Nachrichten:
Deutschland: Festsetzung der gesetzlichen Bezüge für die Hinterbliebenen verunglückter Beamten. — Aufhebung d. Bestimmung, betr. Bevorzugung einheimisch. Arbeiter bei den Erdarbeiten für Eisenb. — Aachen-Mastrichter E. — Ostdeutsche Kleinbahn-A.-G. — Petition des Vereins der bayer. Holzinteressenten um Aenderung bezw. Ermässigung der Holztarife. — Vorschüsse zur Bestreitung von Grunderwerbskosten für Eisenb.-Bauzwecke in Bayern. — Ausdehnung der Benutzung der Arbeiterwochenkarten auf den bayer. Staatsbahnen am Wahltage. — Abstellung des Wagenmangels durch Einstellung von Leihwagen auf den bayer. Staatsbahnen. — Rechnungsabschluss d. sächsischen Staatsbahnen. — Reichskommission für Arbeiterstatistik. — Deutsche Hochseefischerei. Verein deutscher Ingenieure. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Die Graz-Köflacher E. u. die österr. Regierung. — Interpellation, betr. die Vermehrung des Wagenparks. — Ausbau des galiz. Lokalbahnnetzes. — Einnahmen d. österr. Privatbahnen. — Konzessionen. — Elektr. Bahn Wien-Baden. — Böhm. Kommerzialbahnen. — Böhm. Nordbahn. — Kaiser Ferdinands-Nordb. — Eisenbahn Lemberg-Belzec. — Prag-Duxer E. — Südnordd. Verbindungsbahn. — Massenverkehr auf der Wiener Stadtbahn. — Errichtung einer bayer. Zollexpositur in Marienbad. — Oesterr. Lloyd. — Entscheidung der Frage, ob der ungar. Gesetzartikel XVIII von 1874 sich auch auf die Strassenbahnen erstrecke.
Niederlande: Holländ. E.
Vereins-Ausland: Verstaatlichung d. schweiz. Eisenb. — Vorschläge der schweiz. Eisenb., betr. die Einlagen in den Erneuerungsfonds. — Berner Oberlandbahnen. — Jura-Simplonbahn. — Verkehr über die schweiz. Alpenpässe. — Montblancbahn. — Unzulänglichkeit der spanischen Bahnverbindungen. — Personentarif und Platzkarten in Russland. — Verkauf ausländischer Rundreisehefte in St. Petersburg und Warschau. — Bau der Moskau-Ssawelow E. — Aufstellung von Vitrinen mit Getreideproben auf den russ. Südwestb. — Eisenbahnprojekt Pakhoi-Maningfu (China). — Anleihe zur Ausdehnung des indischen Bahnnetzes. — Einweihung der Kongo-E.
Technische Neuerungen:
Elektr. Kraftübertragung auf grosse Entfernungen. — Automatische Wagenkuppelung.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Der Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem.*)

Von Dr. **Alfr. v. d. Leyen**, Geheimer Oberregierungsrath in Berlin.

Die vielen Angriffe, die in den vergangenen Monaten gegen Unzuträglichkeiten in unserem Eisenbahnwesen gerichtet worden sind und deren Berechtigung ich hier um so weniger zu untersuchen Anlass habe, als sie gerade in dieser Zeitung wiederholt zum Gegenstand eingehender Prüfung gemacht wurden, haben nach meinen Beobachtungen das Staatsbahnsystem als solches nicht treffen wollen. Dass etwa die öffentliche Meinung, die heutigen Tages in so vielen Dingen ganz anders denkt, als noch vor wenigen Jahren, ja Monaten, auch insofern einen Umschwung durchgemacht habe, als man die Staatsbahnpolitik für eine verfehlte, eine Rückkehr zum Privatbahnsystem auch bei uns für geboten erachte, das habe ich wenigstens aus den Aeusserungen der Presse und der Parlamente nicht herausgelesen. Ja, man möchte beinahe sagen, selbst die verbissensten Gegner der preussischen Staatsbahnverwaltung würden ein sehr verwundertes Gesicht gemacht haben, wenn ihnen ernstlich der Vorschlag gemacht wäre, die

*) Nach einem am 25. April 1898 in der Berliner staatswissenschaftlichen Gesellschaft gehaltenen Vortrage. Als Quellen sind benutzt: Die Botschaft des Bundesraths vom 25. März 1897, betreffend den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen und die früheren nachstehend erwähnten Botschaften. Die Schriften: Erläuterung zum Bundesgesetz, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen vom 15. Oktober 1897; Pl. Weissenbach: Die Entwickelung der Eisenbahnfrage in der Schweiz; „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1898, S. 221 ff., S. 417 ff.; J. Steiger: Zur Orientirung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz, 2. Auflage 1898; Numa Droz: Der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen, 1898.

preussischen Staatsbahnen zu verkaufen und etwa einer Anzahl grosser Gesellschaften, wie sie sich in Frankreich gebildet haben, zur Ausbeutung zu übergeben. Nichts wäre verkehrter, als wenn man aus den Vorgängen der letzten Monate etwa den Schluss ziehen wollte, die Meinung gehe dahin, dass das Staatsbahnsystem als solches abgewirthschaftet habe, dass, als zu Ende der siebziger Jahre Preussen zuerst und nach ihm fast alle mitteleuropäischen Staaten zum Staatsbahnsystem übergingen, ein grosser Fehler gemacht worden sei. Der Staatsbahngedanke macht im Gegentheil noch immer weitere Fortschritte, er erstreckt sich auf immer mehr Länder, auf immer grössere Bevölkerungskreise. Ein noch vor wenigen Jahren als unausführbar verworfener Gedanke, in Belgien mit den Privatbahnen ganz aufzuräumen, wird in wenig Wochen verwirklicht sein. Die letzte grössere belgische Privatbahn, die Grand Central Belge, ist vom Staate angekauft. Noch viel bezeichnender für die Beherrschung der europäischen Welt durch den Staatsbahngedanken ist aber der Vorgang, den ich im folgenden zu schildern beabsichtige, der Beschluss der schweizer Eidgenossenschaft, von dem dort bisher bestehenden reinen Privatbahnsystem zum Staatsbahnsystem überzugehen und zwar zu einem Staatsbahnsystem, wie es bisher in keinem Lande der Welt besteht, zum Bundesstaatsbahnsystem, wenn ich so sagen sollte. In der Schweiz sind in den letzten Monaten alle gesetzgeberischen Maassnahmen getroffen, um die grossen Eisenbahnen in den Besitz nicht der Einzelstaaten, sondern des Bundes zu bringen und damit das System einzuführen, das im Deutschen Reiche einzuführen Fürst Bismarck um die Mitte der siebziger Jahre sich vergeblich bemüht hat. Der Staatsbahngedanke ist aber in der Schweiz nicht plötzlich, überraschend, unerwartet hervorgetreten, er hat sich langsam und allmählich entwickelt. Verschiedene frühere Versuche, zu dem heute erreichten Ziele zu gelangen, sind fehlgeschlagen und die neuesten Vorgänge lassen sich nicht wohl verstehen, wenn wir uns nicht zunächst die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnpolitik in ihren Grundzügen vergegenwärtigen.

I.

Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen reicht zurück bis gegen die Mitte der dreissiger Jahre unseres Jahrhunderts. In einem kürzlich veröffentlichten Werke über die Geschichte der ersten schweizerischen Bahn*) wird das Jahr 1836 als das erste angegeben, in dem ernstlich von dem Eisenbahnbau in der Schweiz die Rede war; es wäre das also dieselbe Zeit, in der in Deutschland die erste kleine Bahn, die von Nürnberg nach Fürth (7. Dezember 1835), eben fertig gestellt war, in der man in Sachsen und Preussen die ersten ernstlichen Pläne zum Eisenbahnbau fasste. Aber diese ersten Anregungen führten in der Schweiz erst nach 11 Jahren zu einem greifbaren Erfolg; die erste schweizerische Eisenbahn, die damals Nordbahn genannte Bahn von Zürich nach Baden (23 km) wurde am 9. August 1847 dem Betriebe übergeben. Schon diese erste Bahn zeigte, mit welchen Schwierigkeiten in der Schweiz der Eisenbahnbau zu kämpfen hatte. Es waren einmal die technischen Schwierigkeiten, das ausserordentlich gebirgige Gelände der Schweiz, sodann aber auch die wirthschaftlichen und politischen Schwierigkeiten. Die schweizerischen Einzelstaaten, die Kantone, sind so klein, so wenig wirthschaftlich selbständig, dass der Bau einer leistungsfähigen Bahn nur dann gelingen konnte, wenn sich diese über mehrere Kantone erstreckte, und die Verständigung zweier oder mehrerer Kantone über die Bedingungen der Konzession, des Baues, der Richtung der Bahn erwies sich schon bei dieser ersten kleinen Strecke als ausserordentlich schwierig. Es bedurfte jahrelanger Bemühungen, eine so kurze Bahnstrecke zu stande zu bringen, die grösseren Pläne der Gründer — man wollte damals von Zürich nach Basel bauen — mussten aufgegeben werden und selbst die Geldmittel für den Bau dieser kleinen Strecke — es handelte sich um rund 3 000 000 Frcs. — konnten nicht in der Schweiz aufgebracht werden, das Ausland musste helfen.

Mit dieser ersten Bahn war aber sozusagen das Eis gebrochen, zumal auch die im folgenden Jahre auftretende politische Bewegung sich die mit dem neuen Verkehrsmittel in anderen Ländern inzwischen gemachten Erfahrungen nicht entgehen liess und man wirthschaftliche und politische Fortschritte auch von dem Ausbau des Eisenbahnnetzes erwartete. In die Jahre 1848 bis 1852 fallen die Bestrebungen und die Verhandlungen der politischen Körperschaften, einen gesetzlichen festen Boden für den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu finden. Der schon damals auftretende Gedanke, die Eisenbahnen ganz zur Bundessache zu machen, sie auf Kosten des Bundes zu bauen und zu betreiben, fand zwar schon manche Anhänger, ja es sprach sich im Jahre 1852 nicht nur der Bundesrath, sondern auch die Mehrheit einer Kommission des Nationalraths für eine solche Eisenbahnpolitik aus. Indessen die grosse Mehrheit der Bevölkerung und ihrer Vertreter standen doch auf dem Boden des Privatbahnsystems. Der Gegensatz der Meinungen bewegte sich vornehmlich darin, ob man das Eisenbahnkonzessionswesen zur Sache des Bundes, oder zur Aufgabe der Kantone machen solle. Die Anhänger der letzteren Meinung siegten. Durch Gesetz vom 28. Juli 1852 (Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen) wurde die Eisenbahnkonzessionirung den Kantonen übertragen und nur dem Bunde ein gewisses Recht der Mitwirkung vorbehalten. Seine Aufgabe blieb es, die Interessen des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung bei der Eisenbahnkonzessionirung zur Geltung zu bringen.

Auf der Grundlage dieses Gesetzes hat sich das schweizerische Eisenbahnwesen in den nächsten 20 Jahren weiter entwickelt. Die Erfahrungen mit dem Eisenbahnbetriebe nicht nur, sondern vor allem die Verhandlungen über den Bau der Gotthardbahn, in denen allein der Bundesrath eine führende Rolle übernehmen konnte (der erste Vertrag vom 15. Oktober 1869 über den Bau der Gotthardbahn wurde zwischen dem Bunde und Italien, der weitere Vertrag mit dem norddeutschen Bunde wurde am 20. Juni 1870 abgeschlossen), bewiesen, dass diese Eisenbahnpolitik nicht weiter verfolgt, dass eine gedeihliche Entwickelung des schweizerischen Eisenbahnwesens auf dieser gesetzlichen Grundlage nicht erwartet werden konnte. Die Verhandlungen der gesetzgeberischen Körperschaften führten also zur Aufhebung des Gesetzes von 1852 und zum Erlass des „Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft“ vom 23. Dezember 1872. In diesem Gesetz wird umgekehrt die Konzessionirung der Bahnen dem Bunde übertragen. Den Kantonen verblieb nur eine Mitwirkung, soweit ihre lokalen Interessen in Frage kommen. Dieses Gesetz steht noch heute in Geltung.

Die Konzessionen der schweizerischen Eisenbahnen werden nur auf eine bestimmte Zeitdauer — meist 99 Jahre — verliehen. Sie enthalten ferner die Bestimmung, dass während der Dauer der Konzession nach Ablauf bestimmter Fristen der Bund schon früher das Eigenthum der Bahnen erwerben kann. Er muss aber den Eisenbahnen jedesmal eine bestimmte Zeit, meist 5 Jahre, vorher anzeigen, dass er von seinem konzessionsmässigen Rückkaufsrechte zu jenem Zeitpunkte Gebrauch machen wolle. Die Fristen für die Wahrnehmung des Rückkaufsrechtes und für das Eintreten des Rückkaufsrechtes während der Konzession, sind verschieden bei den einzelnen Bahnen, ja einzelnen Strecken derselben Bahnen.

Für eine Anzahl wichtiger Konzessionen stand für den 1. Mai 1888 der Rückkaufstermin bevor, und der Bundesrath musste sich daher bis zum 1. Mai 1883 schlüssig machen, ob er von seinem Rückkaufsrecht Gebrauch machen wollte. Da man mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens unter dem Gesetze von 1872 keineswegs allgemein zufrieden war, sich auch in der Litteratur eine starke Strömung zu Gunsten einer Reform der Eisenbahnverhältnisse und insbesondere in der Richtung einer

*) Wrubel, Die schweizerische Nordbahn. Zürich 1897.

Einführung des Staatsbahnsystems geltend gemacht hatte, trat der Bundesrath in die Prüfung ein, ob er die Gelegenheit benutzen und dem Erwerb der damals fälligen Eisenbahnen für den Bund näher treten solle. Es machte sich jetzt zuerst der Einfluss eines sehr verdienten Mannes geltend, der schon seit längerer Zeit eine hochgeachtete Stellung im öffentlichen schweizerischen Leben einnahm, eines Mannes von echt staatsmännischer Bedeutung und von echt deutscher Gesinnung, des Bundesraths Emil Welti. Er war ein überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems, und ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich annehme, dass es hauptsächlich seinem persönlichen Einfluss zu danken war, dass im Jahre 1883 zum ersten Male mit allem Ernst und mit aller Gründlichkeit untersucht wurde, ob dem Privatbahnsystem auch in der Schweiz unheilbare Mängel anhafteten und wie diese beseitigt werden könnten. — Das Ergebniss der damaligen Prüfung, das in einer Botschaft vom 6. März 1883 an den Bundesrath niedergelegt ist, ging dahin, dass der Zeitpunkt für den Erwerb der Eisenbahnen auf konzessionsmässigem Wege nicht geeignet sei.

Die Ermittelung des vom Bunde zu zahlenden Rückkaufspreises hat nach dem Eisenbahngesetz von 1872 auf Grund des Reinertrags der Bahnen mit Berücksichtigung des ursprünglichen Anlagekapitals zu erfolgen. Hätte man einfach hiernach verfahren und die in den Berichten der Bahnen dargelegten Rechnungsergebnisse als maassgebend betrachtet, so würde, wie die Botschaft ausrechnete, der Bund die Bahnen um 85 000 000 Frcs. über ihren wirklichen Werth haben bezahlen müssen. Dazu konnte die Regierung nicht rathen. Sie empfahl dagegen, um für die Zukunft eine dem wahren Werth der Bahnen entsprechende Rückkaufssumme zu finden, den Erlass eines Rechnungsgesetzes, das feste Grundlagen über die Aufstellung der Bilanz sowie über die Belastung des Baukontos der Eisenbahnen aufstellte. Die Bahnen sollten ferner verpflichtet werden, die Kosten, die sie bisher mit Unrecht dem Baukonto zur Last geschrieben hatten, allmählich von diesem abzuschreiben. Trotz lebhaften Protestes der Bahnen, die ein solches Vorgehen als einen Eingriff in ihre wohlerworbenen Rechte darstellten, wurde der Entwurf von den Räthen genehmigt und als Gesetz vom 21. Dezember 1883 (Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen) veröffentlicht. Während die Bahnen die Ansicht vertreten hatten, dass durch dieses Gesetz ihr Kredit erschüttert und ihre finanzielle Lage erschwert würde, trat genau das Gegentheil ein. Das Vertrauen zu den Bahnen hob sich und ihr Kredit kräftigte sich und dies, obgleich sich bei der Ausführung des Gesetzes erwies, dass die von dem Baukonto abzuschreibenden Beträge um rund 40 000 000 Francs höher waren, als der Bundesrath geschätzt hatte.

War hiermit auch ein Missstand beseitigt, gleichzeitig allerdings auch der konzessionsmässige Rückkauf der Eisenbahnen zum damaligen Zeitpunkte aufgegeben, so war damit der Gedanke der Einführung des Staatsbahnsystems in der Schweiz keineswegs verlassen. Bundesrath Welti, den wir wohl von jetzt an als den eigentlichen Leiter der schweizerischen Eisenbahnpolitik betrachten dürfen, hielt es vielmehr für angebracht, nunmehr einen Weg zu beschreiten, den Preussen mit so glänzendem Erfolge betreten hatte, einen freihändigen Ankauf der schweizerischen Eisenbahnen zu versuchen. Im Jahre 1887/88 bot sich Gelegenheit, die Nordostbahn freihändig zu erwerben. Es wurden Verkaufsverhandlungen eingeleitet, indessen begegnete der Plan einer gewissen Missstimmung in den Kreisen der Bevölkerung, die in dem Gebiete der Nordostbahn ansässig war. Die Bahn hatte sich verpflichtet, eine Anzahl neuer Linien zu bauen, für die sie die Konzession bereits erhalten hatte. Bei näherer Prüfung hatte sich gezeigt, dass ein Theil dieser Linien nur geringe Erträge versprach und der Bund hatte auf Ersuchen der Gesellschaft die Fristen zum Bau verlängert. Nun befürchteten die Anwohner der von diesen Strecken (den sogen. Moratoriumslinien) durchzogenen Gebiete, dass der Bund, wenn er in den Besitz der Nordostbahn gelange, jene Linien überhaupt nicht bauen werde, während die Privatgesellschaft zu ihrem Bau gezwungen werden konnte. Dazu kam, dass im letzten Augenblicke die Gesellschaft ihre Ansprüche wesentlich steigerte. So zerschlugen sich die Verhandlungen.

Die im Jahre 1889 (durch die Verträge vom 16. August und 11./12. Oktober) erfolgte Verschmelzung der westschweizerischen mit der Jura-Bern-Luzern-Eisenbahn zur Jura-Simplonbahn gab eine neue Gelegenheit, wenigstens den Einfluss des Bundes auf die Eisenbahnen zu stärken. Einmal wurde bei Genehmigung der Verschmelzung an Stelle der früheren verschiedenen Rückkaufstermine der einzelnen Strecken für das ganze neue Unternehmen ein einheitlicher Rückkaufstermin und zwar auf den 1. Mai 1903 festgestellt. Sodann aber kaufte der Bundesrath, um sich einen Einfluss bei der Verwaltung des neuen grossen Unternehmens zu sichern, 30 000 Stück Prioritätsaktien, die im Besitz des Kantons Bern waren. Dieser Kauf wurde durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 genehmigt und der Bundesrath gleichzeitig ermächtigt, weitere Aktien des Unternehmens freihändig zu erwerben. Gegen diesen Beschluss wurde keine Volksabstimmung verlangt und der Bund hat denn noch nach und nach weitere 47 090 Aktien der Jura-Simplonbahn angekauft.

Kurz darauf eröffnete sich wieder die Aussicht zum freihändigen Erwerb einer grossen Eisenbahn, der Centralbahn. Ein Konsortium deutscher und schweizerischer Banken hatte sich in den Besitz einer bedeutenden Anzahl Aktien dieses Unternehmens gesetzt und bot dem Bunde diese zum Kauf an. Am 5. März 1891 wurde ein Vertrag mit dem Konsortium abgeschlossen, in dem Vertrage vom 3. April 1891 trat die Bahn ihr ganzes Unternehmen dem Bunde ab, die Generalversammlung und die beiden eidgenössischen Räthe genehmigten diesen Vertrag und durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1891 wurde er bestätigt. Gegen diesen Beschluss aber wurde das Referendum ergriffen und durch Volksabstimmung vom 6. Dezember 1891 der Ankauf der Centralbahn mit 289 406 gegen 130 729 Stimmen verworfen. Bundesrath Welti fasste diesen Beschluss als eine Missbilligung seiner Eisenbahnpolitik auf, legte sein Amt als Bundesrath nieder und trat vom Schauplatze der öffentlichen Thätigkeit zurück. An seiner Stelle trat an die Spitze des Eisenbahndepartements der Bundesrath Zemp, der erste Führer der katholischen Partei, der bis dahin in der Eisenbahnfrage noch keine entscheidende Stellung eingenommen hatte.

Mit dieser — allerdings negativen — Aeusserung des Volkswillens war aber die Eisenbahnfrage nicht gelöst. Schon am 29. Januar 1892 wurde auf Antrag des Nationalraths Curti und des Ständeraths Cornaz und Genossen der Bundesrath ersucht, über die Eisenbahnfrage (Eisenbahnreform und Eisenbahnrückkauf) eine allgemeine Untersuchung zu veranstalten und das Ergebniss den Räthen vorzulegen. Dieses Ergebniss ging wiederum dahin, dass bei dem konzessionsmässigen Rückkauf, der beim nächsten Termin in Erwägung gezogen werden sollte, immer noch die nöthigen Garantien für eine zuverlässige Berechnung der den Eisenbahnen zu zahlenden Entschädigung fehlten. Mit Botschaft vom 11. November 1895 beantragte daher der Bundesrath bei den Räthen den Erlass eines neuen Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, durch das die vielen erhobenen Zweifelsfragen zu einer klaren und endgültigen Entscheidung zu bringen sein würden. Auf die Einzelheiten dieser Gesetzesvorlage kann ich hier nicht eingehen. Sie erregte wiederum einen lebhaften Unwillen bei den Bahnen und ihren Aktionären. Schon früher war man auch darüber sehr aufgebracht gewesen und diese Entrüstung setzte sich auch nach Deutschland fort, dass durch das Gesetz vom 28. Juni 1895 der Einfluss der ausländischen Aktionäre auf die Verwaltung der Eisenbahnen ausserordentlich eingeschränkt war. Dieses Gesetz (betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Betheiligung des Staates bei deren Verwaltung) bestimmte, dass das Stimmrecht in den

Generalversammlungen nur solchen Aktionären zustehe, deren Aktien auf den Namen lauten und seit mindestens 6 Monaten in dem Aktienbuche eingetragen sind und dass ferner mindestens 4/5 der Mitglieder der Verwaltung aus schweizer Bürgern bestehen müsse, die in der Schweiz ihren thatsächlichen Wohnsitz haben. — Der Entwurf des Rechnungsgesetzes enthielt nun einen weiteren Eingriff in die Selbständigkeit der Rechnungsführung der Bahnen, er gab dem Bunde das Recht, Strafbestimmungen für die Uebertretung der Rechnungsvorschriften einzusetzen. Während früher in den Konzessionen meist vorgesehen war, dass bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Regierung und den Eisenbahnen ein Schiedsgericht entscheiden solle, bestimmte das Rechnungsgesetz, dass alle derartigen Streitigkeiten durch das Bundesgericht zu entscheiden seien. — Die gesetzgebenden Körperschaften gingen indessen über den Widerspruch der Aktionäre zur Tagesordnung über, ein dem Entwurfe im wesentlichen gleichlautendes neues Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen wurde unterm 23. März 1896 verkündet, das das Gesetz von 1883 aufhob. Ueber dieses Gesetz wurde nun Volksabstimmung verlangt, wiederum von Freunden und Gegnern eine lebhafte Bewegung in alle Kreise der Bevölkerung getragen, das Gesetz aber schliesslich am 4. Oktober 1896 mit 223 228 gegen 176 577 Stimmen genehmigt.

Diese Abstimmung wurde allgemein dahin aufgefasst, dass die öffentliche Meinung nunmehr für die Einführung des Staatsbahnsystems gewonnen sei. Dementsprechend handelte nunmehr der Bundesrath. In einer Botschaft vom 25. März 1897 beantragte er den Rückkauf aller schweizerischen Hauptbahnen und legte zugleich den Räthen den Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vor. In dem Entwurfe ward die Ermächtigung zum konzessionsmässigen Rückkauf der fünf grossen schweizerischen Eisenbahnen erbeten. Wenn man von diesem Rechte Gebrauch machen wollte, so war allerdings keine Zeit zu verlieren. Für eine Linie der Nordostbahn musste vor dem 26. Februar 1898, für die Mehrzahl der übrigen in Betracht kommenden Bahnen vor dem 1. Mai 1898 Entscheidung getroffen werden, ob der Bund von seinem Rechte Gebrauch machen wollte. Die Berathung der Vorlage ging also im Ständerathe im Juni 1897, im Nationalrathe in einer ausserordentlichen Sitzung im September und Oktober 1897 vor sich. Beide Räthe genehmigten nach lebhaften Debatten den Gesetzentwurf in dem sie allerdings einige wesentliche Aenderungen vornahmen, und zwar der Ständerath mit 25 gegen 17, der Nationalrath mit 98 gegen 29 Stimmen. Das Gesetz wurde unter dem Datum des 15. Oktober 1897 am 16. Oktober verkündet. Die Frist zur Erhebung des Referendums lief am 14. Januar 1898 ab. Die Freunde des Staatsbahnsystems glaubten vielfach, dass die Stimmung des Volkes für ihre Ansichten schon damals so geklärt sei, dass sie es für zweifelhaft hielten, ob überhaupt eine Volksabstimmung beantragt und die für einen Referendumsantrag erforderlichen 30 000 Stimmen zusammengebracht würden. Indessen darüber täuschte man sich. Mit rund 86 000 Stimmen wurde das Begehren der Volksabstimmung gestellt und nunmehr gingen Freunde und Gegner der Vorlage mit aller Macht mit allem Nachdruck an das Werk. In der Presse, in Volksversammlungen, durch besondere Streitschriften wurde die Frage des Rückkaufs der Eisenbahnen nach allen Seiten erörtert und das schweizer Volk befand sich schliesslich in einer Erregung, wie sie selbst dort zu den Seltenheiten gehört. Wie tief diese Maassnahme alle Bevölkerungskreise berührte, davon zeugt das Ergebniss der Volksabstimmung, die am 20. Februar 1898 vorgenommen wurde. Von 734 644 stimmberechtigten Bürgern sind nicht weniger als 569 352 gültige Stimmen abgegeben worden, von diesen stimmten 386 634 mit Ja und 182 718 mit Nein, es sprach sich also eine Mehrheit von 203 926 Stimmen für das Gesetz aus, das damit endgültig genehmigt war. Bei keiner Volksabstimmung ist früher eine solche Betheiligung vorgekommen, in einzelnen Kantonen ist jeder einzelne schweizer Bürger an die Wahlurne getreten, vor meilenweiten Wegen über das Gebirge schreckten zahlreiche schweizer Bürger nicht zurück, um von ihrem politischen Rechte in dieser wichtigen Frage Gebrauch zu machen. Es ist mir erzählt worden, dass am Abend des 20. Februar, als das Ergebniss der Volksabstimmung in Bern bekannt wurde, alle Mitglieder des Bundesrathes sich bei dem greisen früheren Amtsgenossen Bundesrath Welti versammelten und dieser thränenden Auges ausgerufen hat, das sei die schönste Stunde seines Lebens!

Der Bundesrath aber that am Tage nach der Volksabstimmung den ersten Schritt zur Ausführung des Gesetzes, indem er der Nordostbahn den Ankauf eines Theiles ihres Netzes ankündigte. An die übrigen in Frage kommenden Bahnen sind späterhin die gleichen Ankündigungen nach und nach gerichtet.

(Schluss folgt).

Sind unsere Gütertarife reformbedürftig?

Heiss entbrannt ist jetzt wieder der Kampf um die Reform der deutschen Personentarife. Zwar die Reformbedürftigkeit selbst wird von keiner Seite bestritten. Aber über das Maass der gebotenen Aenderungen gehen die Ansichten weit auseinander. „Nur keine Halbheiten“, ruft mit wohlthuender jugendfrischer Begeisterung Herr S. als Feldgeschrei aus. Anders Herr Y. Ihm ist „sacht stets — sacht und bedacht stets“ vielleicht nicht „des Lebens Hochgenuss“, wohl aber ein wesentlich maassgebender Gesichtspunkt bei den verheissenen Reformen. Und beiden sind — auch in der Vereinszeitung — Eideshelfer erwachsen.

Von einer Reform oder auch nur einer Reformbedürftigkeit der Gütertarife ist dagegen nicht die Rede. Dass die Tarifsätze herabgesetzt werden müssen, darüber freilich sind Agrarier und Industrielle, Handels- und Gewerbetreibende einig. Dass aber das ganze System unserer Gütertarife gründlich umgestaltet werden müsse, ist meines Wissens noch nicht allgemein verlangt worden. Auch ist vom Regierungstische noch nicht die Erklärung abgegeben, dass bereits „Erwägungen schwebten“ oder gar „Ermittelungen veranstaltet würden“ mit dem Ziel einer Reform der Gütertarife.

Man könnte danach annehmen, dass hinsichtlich der Gestaltung unserer Gütertarife im grossen und ganzen alles in schönster Ordnung sei.

Ist dem wirklich so?

Vorweg mag eins bemerkt werden. Einer etwaigen Reform der Gütertarife gegenüber wird die Reform der Personentarife beinahe ein Kinderspiel sein. Diese wird in den meisten, wenn nicht allen Punkten eine Einheitlichkeit für ganz Deutschland bringen können und bringen müssen, soll nicht der Ruf nach Umgestaltung immer aufs Neue ertönen. Anders bei den Gütertarifen. Die wirthschaftlichen Verhältnisse, denen die Gütertarife gerecht werden sollen, sind auch in unserm deutschen Vaterlande so verschiedenartig, dass eine Einheitlichkeit der Tarife nur in beschränktem Umfange möglich ist. Ob trotzdem eine Reform der Gütertarife als nöthig zu bezeichnen ist, wird wesentlich von der Beantwortung der Frage abhängen, ob der für das ganze deutsche Wirthschaftsgebiet gültige einheitliche Normaltarif und die für enger begrenzte Gebiete bestehenden abweichenden Tarife im allgemeinen den Anforderungen entsprechen, die man vernünftigerweise an sie stellen darf.

Ueber die Frage, in welchem Umfange der einheitliche deutsche Normaltarif auf die beförderten Güter angewendet worden ist, geben für das Gebiet der preussischen Staatsbahnen die „Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen“ verlässliche Auskunft. Danach entfallen von der Gesammttransportmenge auf die nach dem einheitlichen Normaltarif beförderten Güter:

im Jahre	1879/80: 32,7 %	im Jahre	1888/89: 51,5 %
„ „	1880/81: 31,6 „	„ „	1889/90: 50,7 „
„ „	1881/82: 38,3 „	„ „	1890/91: 51,1 „
„ „	1882/83: 40,9 „	„ „	1891/92: 50,6 „
„ „	1883/84: 42,2 „	„ „	1892/93: 50,3 „
„ „	1884/85: 41,4 „	„ „	1893/94: 49,5 „
„ „	1885/86: 42,9 „	„ „	1894/95: 49,86 „
„ „	1886/87: 51,3 „	„ „	1895/96: 52,27 „
„ „	1887/88: 50,3 „	„ „	1896/97: 51,31 „

Wirklich vergleichsfähig sind hiervon nur die Zahlen von 1896/97 rückwärts bis zum Jahre 1886/87 einschliesslich. Der grosse Sprung zwischen 1886/87 und 1885/86 sowie den weiter zurückliegenden Jahren findet seine Erklärung dadurch, dass von 1886/87 ab eine sorgfältigere Scheidung der zu Ausnahmesätzen und der zu den regelrechten Tarifen beförderten Gegenstände beobachtet worden ist (Bericht über 1886/87 Seite 30) und dass von 1885/86 an — abweichend von den Vorjahren — die Anzahl der beförderten Tonnen einheitlich für die gesammten Strecken der für Rechnung des preussischen Staates verwalteten Bahnen nachgewiesen worden ist. Es sind infolgedessen von da an sämmtliche auf den Staatsbahnstrecken beförderten Tonnen nur einmal gerechnet worden, während nach dem früheren Verfahren die im direkten und Durchgangsverkehr beförderten Tonnen in jedem der berührten Direktionsbezirke, also mehrfach, zur Berechnung gelangt waren (Bericht über 1885/86 Seite 39). Die besonders niedrigen Zahlen der Jahre 1879/80 und 1880/81 sind zurückzuführen auf die mit den verstaatlichten Bahnen übernommenen Ausnahmetarife, die erst nach und nach beseitigt wurden.

Die für unsere Betrachtung maassgebenden Zahlen der Jahre 1886/87 bis 1896/97 bieten keine allzu starken Abweichungen; sie zeigen, dass rund die Hälfte der Güter nach dem einheitlichen Normaltarif befördert worden ist, und das 11 Jahre hindurch, so dass man — wenigstens bei der heutigen schnellen Entwickelung und Umgestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse — von einem gewissen Beharrungszustande sprechen kann. Es ist schwer, wenn nicht unmöglich, ein zutreffendes Urtheil darüber zu gewinnen, ob die Beförderung von nur 50 % der Gesammttransportmenge nach dem einheitlichen Normaltarif den Anforderungen gerecht wird, die an ein gesundes Tarifsystem zu stellen sind. Sicher — jeder, der mit den Gütertarifen in Deutschland irgendwie praktisch befasst ist, wird wünschen, dass ein grösserer Theil der beförderten Güter unter den Normaltarif fiele. Aber es muss andererseits zugegeben werden, dass die verschiedenartige Gestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse in den verschiedenen Gebieten Deutschlands, sowie die schnellen Aenderungeu in den wirthschaftlichen Beziehungen vielfach eine Bewegungsfreiheit in der Gestaltung der Tarife erfordern, die nur ausserhalb des einheitlichen Normaltarifes möglich ist.

Wie schaut's nun mit diesem Normaltarif aus? Seit rund 20 Jahren haben wir ihn, unsern Reform- und Normaltarif. Gewiss, er bedeutete seiner Zeit einen gewaltigen Fortschritt gegenüber der Buntscheckigkeit der nach den verschiedensten Grundsätzen gebildeten früheren Tarife. Aber 20 Jahre sind in unserm heutigen wirthschaftlichen Leben eine lange Spanne Zeit. Und da ist wohl die Frage berechtigt, ob der Reformtarif in seiner heutigen Gestalt noch den Anforderungen entspricht, die billiger Weise an den deutschen Normaltarif gestellt werden können. Er ist ja heute nicht mehr derselbe, wie vor 20 Jahren; er hat sich weiter entwickelt und ausgestaltet. Ob überall zu seinem Vortheil, das kann mindestens zweifelhaft erscheinen.

Vor mir liegt der deutsche Eisenbahngütertarif Theil I, gültig vom 1. August 1881. Eine Vergleichung mit dem jetzigen Theil I vom 1. April 1898 bietet in mancher Beziehung Interesse. Jener ist 67 Seiten stark; der heute gültige hat, auch wenn man den Nebengebührentarif und das alphabetische Verzeichniss zum Abschnitt B ausser Betracht lässt, die in dem früheren Tarif fehlen, trotz engeren Druckes 137 Seiten. Die allgemeinen Tarifvorschriften nahmen damals — einschliesslich der Verzeichnisse der sperrigen und der gedeckt zu befördernden Güter — einen Raum von 10 Seiten ein, heute 21. Die Zahl der sperrigen Güter ist von 40 auf 28 zusammengeschrumpft. Das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter wies 1881 nur 74 Nummern auf — gegen 157 jetzt. Die Güterklassifikation konnte 1881 auf 11 Seiten untergebracht werden; heute erfordert sie 32. Endlich mögen noch die Positionen angegeben werden, die in dem Spezialtarif I—III aufgeführt worden sind. Es gehörten an:

		1881	1898
dem Spezialtarif	I . . .	94	93
„ „	II . . .	52	97
„ „	III . . .	63	173

(oder 169, wenn man Eisen, Eisenwaaren usw. als eine Position rechnet, wie in der Klassifikation von 1881).

Schon diese nackten Zahlen zeigen, dass der Tarif sich stark in die Breite entwickelt hat. Stillstand wäre fraglos auch hier Rückschritt gewesen. Aber ob die Ausgestaltung des Tarifes eine durchaus gesunde gewesen ist, das darf — wie bereits erwähnt — doch wohl bezweifelt werden. Die Hauptbedenken richten sich gegen die allgemeinen Tarifvorschriften und gegen die Güterklassifikation, die beide der praktischen Anwendung des Tarifes erhebliche Schwierigkeiten bereiten. Diese Schwächen sind zum Theil wenigstens auf den Charakter des Reformtarifes als eines Kompromisses zwischen Raumtarif und Werthtarif zurückzuführen. Diese Zwiespältigkeit der Grundlagen musste nothgedrungen bei einer weiteren Ausgestaltung des Tarifes hindernd und erschwerend sich geltend machen. Die Uebersichtlichkeit und Klarheit, die wesentliche Erfordernisse jedes guten Tarifes sind, sie gingen im Laufe der Jahre immer mehr verloren. Es wäre ungerecht, wollte man bestreiten, dass an die Ausgestaltung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation eine Unsumme von Fleiss und geistiger Arbeit verwendet worden ist. Aber mir will scheinen, dass das Ergebniss nicht gleich gross gewesen ist, dass es verhältnissmässig weit zurücktritt hinter der aufgewendeten Mühe. Ich glaube des Einverständnisses der Mehrzahl aller derer sicher zu sein, die die Tarife praktisch anzuwenden haben, wenn ich behaupte, dass die allgemeinen Tarifvorschriften zum Theil zu verwickelt, zu gekünstelt sind, dass sie andererseits vielfach den leitenden Gesichtspunkt aus den Bestimmungen allein gar nicht erkennen lassen. Es mag genügen, auf die Vorschriften über die gemeinschaftliche Aufgabe von Stückgütern der beiden Klassen (§ 6 Abs. 2 und 3), über die Zusammenladung ungleich tarifirter Güter (§ 11 Abs. 1 und 2), sowie über die Beförderung gebrauchter Emballagen (§ 30—34) hinzuweisen. — Das übermässige Anschwellen der Güterklassifikation ist im allgemeinen weniger auf den Wunsch nach einer Spezialisirung der aufgeführten Artikel, als auf das naturgemässe Bestreben nach Detarifirungen zurückzuführen. So erklärt es sich auch — wenigstens zum Theil — dass zwar die Zahl der in den Spezialtarif I eingereihten Güter sich fast genau gleich geblieben ist, dass dagegen die Zahl der den beiden billigeren Spezialtarifen zugewiesenen Güter stark zugenommen hat. Klarer und übersichtlicher ist die Klassifikation dabei nicht geworden. Ein — wenn auch verstecktes — Zugeständniss der Unübersichtlichkeit darf wohl in der zuerst 1893 erfolgten Beigabe des alphabetischen Verzeichnisses erblickt werden. Aber nicht nur die durch die übergrosse Menge der aufgezählten Artikel hervorgerufene Unübersichtlichkeit ist es, die der Klassifikation zum Vorwurf gemacht werden muss, sondern beinahe mehr noch der Umstand, dass die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Klasse theilweise von Merkmalen abhängig gemacht ist, deren Vorhandensein ohne besondere technische Kenntnisse und Vorrichtungen gar nicht geprüft werden kann. Ich darf hier, um nur wenige

besonders bezeichnende Fälle herauszugreifen, an die Positionen Holzstoff und Holzzellstoff, Mineralöle, Osmosewasser erinnern. Auch die Position Bausteine bietet der praktischen Anwendung erhebliche Schwierigkeiten. Die Gefahr liegt in allen diesen Fällen nicht so sehr darin, dass ein Gut einmal billiger gefahren wird, als es bei der Feststellung des Tarifs beabsichtigt war, sondern darin, dass der gewissenhafte und vorsichtige Verfrachter dem etwas weitherzigen gegenüber ins Hintertreffen kommt, und dass so schwer erkennbare Unterscheidungsmerkmale leicht zu Differenzen zwischen der Eisenbahn und den Verfrachtern führen, Differenzen, die im beiderseitigen Interesse besser vermieden würden. Die Abfertigungsstellen haben ja nicht die 64 umfangreichen Niederschriften über die Verhandlungen der ständigen Tarifkommission und die zahlreichen Niederschriften über die Sitzungen der Unterausschüsse zur Hand, um aus diesem „autoritativen Material" die Bedeutung jeder Position nachweisen zu können.

Die Filigranarbeit, die die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation zu dem gemacht haben, was sie heute sind, ist wohl bei einem Kunstwerk angebracht, aber nicht bei einem Gebrauchsgegenstand, was ein Gütertarif doch ist und sein soll. Das Bedenklichste aber ist, dass die weitere Entwickelung des Reformtarifs die hervorgehobenen Uebelstände immer schärfer hervortreten lassen wird. Eine Vereinfachung der tarifarischen Bestimmungen ist nicht möglich, so lange die Grundlagen des Tarifs dieselben bleiben. Der Normaltarif wird vielmehr immer verwickelter und unübersichtlicher werden. Und wer heute vielleicht noch die hier gemachten Ausstellungen als übertrieben bezeichnen mag — in zehn Jahren wird er, davon bin ich fest überzeugt, bei einer ferneren derartigen Ausgestaltung des Reformtarifs selbst laut nach anderweiter Reform rufen.

Richten sich die bisher betonten Bedenken im wesentlichen gegen System und Schema des Reformtarifs in seiner jetzigen Gestalt, so darf andererseits nicht vergessen werden, dass auch die materielle Tarifbildung wenigstens in einer Hinsicht anfechtbar ist. Die Frachtsätze sind in dem normalen deutschen Barême nicht nach einheitlichen Grundsätzen berechnet, sie beruhen theils auf Streckensätzen, die für alle Entfernungen dieselbe Einheit haben, theils auf abgestaffelten Sätzen (Spezialtarif III). Die Streitfrage „Staffeltarif oder nicht" darf aus dieser Besprechung ausgeschieden werden. Eine eingehende Erörterung würde allein ein umfangreiches Opus bilden. Für und wider die Abstaffelung sprechen gewichtige Gründe, deren Bedeutung auch von ehrlichen Gegnern und Vertheidigern nicht bestritten werden wird. Der stärkste Grund gegen Staffeltarife wird immer der sein, dass sie, wie keine andere tarifarische Maassnahme, die natürlichen Wettbewerbsverhältnisse verschieben, dass sie die geographischen Beziehungen ändern. Für sie wird mit Recht darauf hingewiesen werden können, dass dem idealen Gebührenprinzip, die Frachtsätze nach den Selbstkosten abzustufen, am meisten Rechnung tragen (jedenfalls bei Wagenladungen). Wie man aber über die Staffeltarife auch denken mag, das steht fest, dass es auf die Dauer nicht wohl angängig ist, innerhalb des Normaltarifs die Frachtsätze zum Theil abzustaffeln, zum Theil nicht. Ganz streng genommen, sind freilich alle unsere Tarife abgestaffelt. Denn auch bei einem für alle Entfernungen gleichbleibenden Streckeneinheitssatz bewirkt die für verschiedene Entfernungen gleiche Abfertigungsgebühr, dass die für das Kilometer berechnete Einheit des Gesammttrachtsatzes mit der wachsenden Entfernung abnimmt, wenn auch in geringem Maasse. Staffeltarife in dem üblichen Sprachgebrauch — dem auch hier gefolgt wird — beruhen dagegen auf einem mit der Entfernung fallenden Streckeneinheitssatze. Einen solchen Staffeltarif hat das von den meisten deutschen Bahnen angenommene Barême nur im Spezialtarif III, während für alle anderen Klassen innerhalb des Normaltarifs mit gleichbleibenden Streckensätzen gerechnet wird. Bestände die Abweichung auch fernerhin nur für den Spezialtarif III, so könnte man sie als die Ausnahme betrachten, die die Regel der gleichbleibenden Streckensätze in den Normaltarifen bestätigt. Aber die die Staffeltarife begünstigende Entwickelung des Tarifwesens will jetzt eine weitere Bresche in die Einheitlichkeit der materiellen Tarifbildung innerhalb des Normaltarifes legen. Die preussischen und hessischen Staatsbahnen werden bekanntlich vom 1. Oktober d. J. ab die Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse abstaffeln. Wenn — wie zu vermuthen — die Mehrzahl der anderen deutschen Eisenbahnen sich diesem Vorgehen anschliesst, dann werden wir vom 1. Oktober ab an zwei entgegengesetzten Enden innerhalb des Normaltarifes staffelförmig gebildete Sätze haben. Dann aber wird es nur eine Frage der Zeit sein, wann auch die anderen Klassen Staffelsätze erhalten. Denn die verschiedenartige Bildung der Sätze würde zweifellos wirthschaftliche Schädigungen mannigfachster Art im Gefolge haben. Zunächst wird das Bild für die verschiedenen Gattungen der Stückgüter ein möglichst buntes werden. Mit dem gewöhnlichen Stückgut wird sich auch das Eilstückgut eines Staffeltarifs zu erfreuen haben. Der Spezialtarif für bestimmte Stückgüter dagegen behält seinen gleichbleibenden Streckeneinheitssatz. Wird nun ferner in der nächsten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen der in der letzten (64.) Sitzung der ständigen Tarifkommission befürwortete Spezialtarif für bestimmte Eilgüter angenommen, so erhält er — abweichend von dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter — Staffelsätze, da für ihn die Sätze der allgemeinen Stückgutklasse berechnet werden sollen.

Alle diese Verhältnisse drängen nach meiner Auffassung unaufhaltsam zu einer formellen und materiellen Reform des Normaltarifs.

Zum Schluss mögen noch einige Worte gestattet sein über die neben dem einheitlichen Normaltarif bestehenden Ausnahmetarife, nach denen — wie oben angegeben — im Gebiet der preussischen Staatseisenbahnen die Hälfte der auf diesen bewegten Gesammttransportmenge befördert wird. Die dem preussischen Landeseisenbahnrath regelmässig vorgelegte Uebersicht über die auf den preussischen Staatsbahnen bestehenden Ausnahmetarife lässt erkennen, wie diese gebildet sind. Es sind ganz überwiegend Wagenladungssätze. Die materielle Bildung zeigt eine unendliche Buntscheckigkeit: neben Ausnahmetarifen mit den verschiedensten für alle Entfernungen gleichbleibenden Streckensätzen gibt es Staffeltarife aller Art, die bald an die normalen Sätze von gewissen Entfernungen an ermässigte Streckensätze anstossen, bald ausserdem noch von weiteren Entfernungen an mit einem anderen Satze durchrechnen. Bei den in den letzten Jahren eingeführten Ausnahmetarifen überwiegt immer mehr die Abstaffelung. Dass bei allen diesen Tarifen von einer Gleichmässigkeit oder auch nur Aehnlichkeit in der Bildung nicht die Rede ist, wird nicht zu sehr überraschen dürfen. Die wirthschaftlichen Bedürfnisse, denen diese Tarife gerecht werden sollen, sind von einander so wesentlich verschieden, dass überall anwendbare Grundsätze kaum gefunden werden können. Zum mindesten gilt dies von den Ausnahmetarifen, die durch die Beziehung auf bestimmte Versand- oder Empfangsgebiete örtlich gebunden sind. Dagegen will es mir scheinen, als ob für die allgemein gültigen abgestaffelten Ausnahmetarife die Bildung auf gleicher oder doch annähernd gleicher Grundlage hätte erfolgen können, ohne dass doch die Ziele, die man mit jedem einzelnen Tarif verfolgte, deshalb hätten aus dem Auge verloren werden brauchen. In dieser unregelmässigen Bildung ist aber nicht etwa nur ein Schönheitsfehler zu erblicken, über den man sich bei so praktischen Gebilden wie Tarifen am allerersten hinwegsetzen kann und muss; die grössere Gefahr liegt vielmehr darin, dass bei so abweichender Einrichtung derartiger allgemein gültiger Tarife den allgemeinen wirthschaftlichen Interessen nicht genügend Rechnung getragen wird, weil die mit der Abstaffelung eintretende wirthschaftliche Verschiebung bald hier, bald da

erfolgt. Wie ungleichartig die vorgenommene Staffelung bei verschiedenen Tarifen wirkt, möge an vier allgemein gültigen Ausnahmetarifen nachgewiesen werden. Es sind eingerechnet beim

I. Rohstofftarif: 2,2 ₰ bis 350 km, von 351 km ab Anstoss von 1,4 + 7;

II. Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien, Staubkalk und Mergel zum Dünger: 2,6 ₰ bis 50 km, Anstoss von 1 ₰ bis zu 200 km, über 200 km 1,4 durchgerechnet + 6;

III. Kalitarif: 2,2 ₰ bis 200 km, von 201—350 km Anstoss von 1,8, darüber Anstoss von 1,0 + 7;

IV. Düngekalktarif: von 51 km ab Anstoss von 1,4 ₰ an den vollen Satz des Spezialtarifs III für 50 km (2,6 + 9).

Die nachstehende Tabelle ergibt für die vorgenannten Tarife und für die Entfernungen von 100, 200, 300, 400, 500 und 1 000 km:

unter a: den Frachtsatz für 100 kg in Mark;

unter b: die nach Absetzung der Abfertigungsgebühr sich ergebende reine Streckenfracht für 100 kg in Mark;

unter c: den aus b berechneten Einheitsstreckensatz für 100 kg und 1 km in Pfennig;

unter d: das Verhältniss des unter c. ermittelten Einheitssatzes für die Entfernungen von 200, 300, 400, 500 und 1 000 km zu dem für 100 km.

			100 km	200 km	300 km	400 km	500 km	1000 km
I.	— 0,07	a	0,29	0,51	0,73	0,91	1,05	1,75
		b	0,22	0,44	0,66	0,84	0,98	1,68
		c	0,22	0,22	0,22	0,21	0,196	0,168
		d	100 %	100 %	100 %	95 %	89 %	76 %
II.	— 0,06	a	0,24	0,34	0,48	0,62	0,76	1,46
		b	0,18	0,28	0,42	0,56	0,70	1,40
		c	0,18	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
		d	100 %	78 %	78 %	78 %	78 %	78 %
III.	— 0,07	a	0,29	0,51	0,69	0,83	0,93	1,43
		b	0,22	0,44	0,62	0,76	0,86	1,36
		c	0,22	0,22	0,207	0,19	0,172	0,136
		d	100 %	100 %	94 %	86 %	78 %	62 %
IV.	— 0,09	a	0,29	0,43	0,57	0,71	0,85	1,55
		b	0,20	0,34	0,48	0,62	0,76	1,46
		c	0,20	0,17	0,16	0,155	0,152	0,146
		d	100 %	85 %	80 %	78 %	76 %	73 %

Die Zahlen unter d ergeben zur Genüge, wie ungleichartig diese allgemein gültigen Staffeltarife in den verschiedenen Entfernungen wirken. Die innere Nothwendigkeit dieser verschiedenartigen Wirkungen nachzuweisen, dürfte aber kaum möglich sein.

Die von innen heraus gar nicht zu begründende Buntscheckigkeit der Ausnahmetarife ist zum Theil eine Folge des Bestrebens, den jeweilig auftauchenden wirthschaftlichen Bedürfnissen baldigst gerecht zu werden, wobei dann die gebotene Rücksichtnahme auf die gesammte Tariflage nicht immer in dem für die Allgemeinheit wünschenswerthen Maasse erfolgt ist. Eine solche Tarifpolitik, die sozusagen von der Hand in den Mund lebt, ist aber auf die Dauer nicht haltbar. Schliesslich wird sich doch ergeben, dass mit derartigem Flickwerk nicht mehr weiter zu kommen ist.

Die vorstehenden Betrachtungen haben — sofern die hier gebotenen Grenzen nicht überschritten werden sollten — nur allgemein gehalten werden können. Dass das Thema nach keiner Richtung erschöpfend behandelt worden ist, weiss ich selbst. Ich bilde mir auch nicht ein, mit diesen Erörterungen etwas ganz neues gegeben zu haben. Dieses und jenes Bedenken gegen unsere heutigen Tarife wird auch mancher andere schon gehabt haben, der praktisch irgendwie mit Tarifen zu thun hat. Es war aber vielleicht nicht unnütz, diese verschiedenartigen Bedenken einmal kurz zusammenzufassen. Denn je mehr die Ueberzeugung von der Reformbedürftigkeit unserer Gütertarife platzgreift, desto eher dürfen wir auf eine gesunde Reform hoffen. Hn.

Die Eisenbahnen in der preussischen Finanzverwaltung.

Aus dem Immediatbericht über die Finanzverwaltung Preussens vom 1. Juli 1890 bis 1. April 1897, den Finanzminister Dr. v. Miquel an S. M. den Kaiser und König erstattet hat, brachte der „Deutsche Reichsanzeiger“ am 3. Juni einige Auszüge, welche u. a einige bemerkenswerthe Stellen enthalten über die Ergebnisse der preussischen Eisenbahnen und ihren Einfluss auf die preussische Finanzverwaltung. Nach der Uebersicht des Immediatberichtes erzielte die preussische Eisenbahnverwaltung in den letzten beiden Jahrzehnten folgende Abschlüsse:

(Siehe nebenstehende Tabelle).

Nach den Erläuterungen des Berichts zu diesen Zahlen bildeten die Ueberschüsse der Eisenbahnen den bei weitem wichtigsten Faktor für die Deckung des Staatsausgabenbedarfs. Diese Ueberschüsse, sagt der Bericht, haben sich — eine natürliche Folge der Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes und des wirthschaftlichen Aufschwungs in den letzten Jahrzehnten — so stark vermehrt, dass sie für 1898/99 mit rund 438 900 000 ℳ in den Etat eingestellt werden konnten, wobei allerdings nicht zu übersehen ist, dass nicht der ganze Ueberschuss zur Verwendung zu allgemeinen Staatsausgaben zur Verfügung steht, vielmehr erheblich mehr als die Hälfte des Ueberschusses zur Verzinsung und Tilgung der für Eisenbahnzwecke aufgenommenen Schulden, sowie zu Pensionslasten der Eisenbahnbeamten verwendet werden muss, sodass von der obigen Summe nur etwa 175 000 000 ℳ für allgemeine Staatszwecke übrig bleiben.

Einnahmen	Ausgaben	darunter einmalige	Ueberschuss	Reliktengelder	Pensionen
in Tausenden Mark					
242 203	147 741	8 710	94 462	—	935
379 030	283 969	11 602	95 061	—	1 135
433 170	301 726	4 878	131 444	8	1 340
564 390	422 520	6 883	141 870	82	1 637
585 487	407 522	8 616	177 965	170	1 974
651 875	467 866	7 840	184 009	285	2 407
686 209	471 747	10 5 6	214 462	376	2 907
733 628	472 864	12 485	260 764	474	3 501
791 481	505 014	11 882	286 467	598	4 086
865 912	552 736	10 419	313 176	621	4 729
887 798	589 575	13 004	298 223	1 473	5 355
921 294	617 120	16 502	304 174	1 647	5 988
922 457	582 257	12 606	340 200	1 895	6 890
962 887	584 449	13 704	378 438	2 116	7 693
957 937	6 0 940	15 219	356 997	2 360	8 565
1 036 894	588 603	25 681	448 291	2 611	9 683
1 105 970	638 757	36 941	468 213	2 940	10 552
1 118 355	683 535	49 108	434 820	3 215	11 412
1 209 717	770 736	76 838	438 931	3 446	12 416

Gegenüber dieser starken Vermehrung der Eisenbahneinnahmen haben aber auch sehr erhebliche Ausgabesteigerungen in der Berichtsperiode bei der Eisenbahnverwaltung, besonders im Interesse des Beamtenpersonals, von dessen Tüch-

tigkeit die Betriebssicherheit in erster Linie abhängig ist, stattgefunden. Nach dem Finanzbericht sind die Ausgaben für das Personal der Eisenbahnen in der Zeit vom 1. April 1892 bis zum Schlusse des Etatsjahres 1895/96 von 235 825 900 ℳ auf 275 742 900 ℳ, also um 39 917 000 ℳ oder 16,9 % erhöht worden. In den Etats der Jahre 1896/97 und 1897/98 ist, ungerechnet die aus der allgemeinen Besoldungsverbesserung sich ergebenden Erhöhungen, eine weitere Erhöhung um zusammen 24 578 200 ℳ vorgesehen, wodurch der obige Prozentsatz auf 27,3 steigt. Dies findet seinen Grund nicht blos in der eingetretenen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, sondern zum grossen Theil in der erheblichen Vermehrung des Personals behufs Abkürzung der täglichen Dienstzeit der einzelnen Beamten und in der Verbesserung der Anstellungsverhältnisse durch Vermehrung der etatsmässigen Beamtenstellen usw., wogegen die Ersparnisse infolge der im Jahre 1894 durchgeführten, auf den Bestand des Betriebspersonals ohne Einfluss gewesenen Verwaltungsorganisation verhältnissmässig wenig ins Gewicht fallen.

Im Etat für 1898/99 ist eine weitere Stellenvermehrung hauptsächlich von Unterbeamten (Lokomotivführern, Weichenstellern usw.) um rund 11 000 etatsmässige Stellen vorgesehen mit einem Mehraufwande, welcher sich unter Berücksichtigung der aus anderen Ursachen eingetretenen Ausgabesteigerung auf 26 486 000 ℳ beläuft. Der oben angegebene Prozentsatz erhöht sich demnach von 27,3 % auf 38,6 %.

Für die Vermehrung des rollenden Materials, der Lokomotiven und Wagen auf den in Betrieb befindlichen Strecken wurden in der Berichtsperiode im ganzen durch Anleihe bezw. Extraordinarium rund 112 000 000 ℳ bereit gestellt. Dazu kommen aber die für den gleichen Zweck im Ordinarium des Etats regelmässig zur Erneuerung und Vermehrung angesetzten erheblichen Beträge. Für das laufende Etatsjahr 1898/99 werden die Ausgaben des Ordinariums für Unterhaltung des rollenden Betriebmaterials, Ersatz des Abgangs und Vermehrung der Wagen und Lokomotiven um 13,7 % gegen das Vorjahr gesteigert werden (von 103 500 000 ℳ auf 117 700 000 ℳ). Die Ausgaben des Ordinariums für Unterhaltung und Erneuerung der Gleise erfahren ebenfalls eine Steigerung um 9 977 000 ℳ oder um 11,7 %.

Im übrigen hat u. a. die fortgesetzte Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes zu Gunsten der besseren Erschliessung einzelner Gegenden für den wirthschaftlichen Verkehr erhebliche Mehrausgaben zur Folge gehabt. Seit dem Jahre 1890/91 sind bis zum Ablauf des Jahres 1896/97 für den Bau staatlicher, besonders in den ersten Jahren weniger rentabler, Nebenbahnen (ausser den zur Unterstützung von Kleinbahnunternehmungen bereit gestellten 13 000 000 ℳ), sowie für den Bau zweiter usw. Gleise, Bahnhofsbauten, Beschaffung von Betriebsmitteln usw. Kredite in Höhe von 629 766 726 ℳ bewilligt worden. Seit dem letzten Sommer sind neu hinzugekommen für Kleinbahnen 16 000 000 ℳ und für staatliche Nebenbahnen 133 400 000 ℳ. Aus diesen und den aus früherer Zeit zur Verfügung stehenden Krediten sind nach dem Bericht seit 1890/91 669 141 155 ℳ auf den Bau neuer Staatsbahnen verwendet und rund 2 650 km neuer Bahnen seit dieser Zeit dem Betriebe übergeben worden.

Insgesammt haben sich seit 1880/81 die Eisenbahneinnahmen von 242 203 000 ℳ auf 1 118 355 000 ℳ, also um 361 % vermehrt, wogegen die Ausgaben im gleichen Zeitraume von 147 741 000 auf 682 535 000 ℳ, also ebenfalls um 361 % gestiegen sind. Zieht man die Zahlen für 1898/99 mit in Betracht, so haben sich die Einnahmen auf 1 209 717 000 ℳ, also um 399 %, die Ausgaben aber auf 770 736 000 ℳ, also sogar um 421 % gesteigert.

Dabei müssen, um den thatsächlich für Eisenbahnzwecke verwendeten Ausgabebetrag zu ermitteln, den betreffenden Zahlen auch noch die in fortwährender Steigerung begriffenen Summen der Reliktengelder und Pensionen zugerechnet werden, da diese Beträge, die für 1898/99 beinahe 16 000 000 ℳ ausmachen, nicht im Eisenbahnetat, sondern im Etat des Finanzministeriums ausgebracht werden.

Aus diesen Zahlen wird nach dem Immediatbericht des Dr. v. Miquel ersichtlich, wie auch bei den Betriebsverwaltungen des Staats, insbesondere bei der Eisenbahnverwaltung die Ausgabe- mit der Einnahmevermehrung verhältnissmässig gleichen Schritt hält, ja, dass die Tendenz der Ausgabesteigerung eher noch eine höhere ist, als bei den Einnahmen — eine Thatsache, die an sich schon zu einer vorsichtigen und nur schrittweisen Basirung neuer dauernder Ausgaben für allgemeine Staatszwecke auf die Einnahmen aus jenen Betriebsverwaltungen Veranlassung geben müsste.

Zu weiterer Vorsicht in dieser Beziehung mahnen aber vor allem auch die grossen Schwankungen, welche sich in der Höhe der jährlichen Ueberschüsse der Betriebsverwaltungen vorfinden.

Am fühlbarsten machen sich diese Schwankungen bei dem Haupteinnahmefaktor des preussischen Etats, den Eisenbahnen, geltend. Hier zeigen die Ueberschüsse zwar im ganzen eine erfreuliche im Steigen begriffene Zahlenreihe, doch zwischen den einzelnen Jahren ganz erhebliche, viele Millionen betragende Unterschiede nach oben und unten. So gingen die Ueberschüsse von 1889/90 bis zum folgenden Jahre von 313 000 000 auf 298 000 000 ℳ zurück, stiegen von 1891/92 auf 1892/93 um 36 000 000 ℳ und fielen von 1893/94 auf 1894/95 wieder von 378 000 000 auf 356 000 000 ℳ u. s. w. Von 1897/98 bis 1898/99 ist die Steigerung wiederum nur eine minimale (von 434 820 000 auf 438 981 000 ℳ). Da die Eisenbahnverwaltung für 1898/99 hiernach nur 4 100 000 ℳ mehr zu Ausgaben für allgemeine Staatszwecke zur Verfügung stellen konnte als im Vorjahre, so war bei dem stark gesteigerten Mehrbedarf an Ausgaben für 1898/99 eine Balanzirung des Etats nur infolge des Mehrertrags der Einkommensteuer und der Mehreinnahmen aus der Forst- und Bergverwaltung, sowie durch die Minderausgaben für Reichszwecke und endlich durch die Ersparniss von rund 12 700 000 ℳ infolge der Konvertirung der $3\frac{1}{2}$%igen Konsols möglich.

Die Natur der Betriebsverwaltungen bringt auch die oft nicht unerheblichen Differenzen mit sich, welche alljährlich zwischen Etat und Rechnung bemerkbar sind. Sie bewegten sich z. B. bei der Eisenbahnverwaltung in der Berichtsperiode zwischen einem Mehr der Rechnung von 68 000 000 (1895/96) und einem Weniger derselben von beinahe 49 000 000 ℳ (1891/92).

In dem Immediatbericht des preussischen Finanzministers wird darauf hingewiesen, dass die Schwankungen in den Einnahmen des preussischen Staates mit denen des Reiches sich in ganz ähnlicher Richtung bewegen. Die Einnahmen der Eisenbahnen usw. hängen ebenso wie diejenigen aus Zöllen, Verbrauchs- und Stempelabgaben von dem wechselnden Stande des Erwerbs- und Wirthschaftslebens ab. Zur Zeit wirthschaftlicher und politischer Krisen können für den Staat bedenkliche Folgen hieraus entstehen. Denn der Ausgabebedarf wird dann nur eine beschränkte Verminderung gestatten, während die Einnahmen in solchen Zeitläuften plötzlich enorme Ausfälle zeigen werden.

> „Für die Finanzverwaltung erwächst aus dieser Sachlage“, so führt der Bericht aus, „vor allem die Aufgabe, hier ausgleichend einzugreifen — eine Aufgabe, die um so schwieriger ist, als in finanziell günstigen Zeiten erfahrungsmässig weitergehende Wünsche bei den entscheidenden Faktoren auf ihre Befriedigung drängen und leicht Maassnahmen veranlassen, welche nicht nur die vorhandenen Mittel absorbiren, sondern auch Verpflichtungen für die Zukunft enthalten, deren Erfüllung in Zeiten des Rückgangs ernstlichen Schwierigkeiten begegnet.“

Um einen derartigen Ausgleich, soweit dies nach Lage der Verhältnisse möglich ist, zu bewirken, hat die Finanzverwaltung, abgesehen von der schon erwähnten, durch die Stärkung des Extraordinariums bei den allgemeinen Staatsverwaltungsausgaben erreichten grösseren Beweglichkeit des Ausgabebedarfs, versucht, auch dem Rückgange und den Schwankungen der Einnahmen, insbesondere derjenigen aus der

Eisenbahnverwaltung, durch nachhaltigere Gestaltung der Rentabilität dieses Betriebes thunlichst vorzubeugen.

Diesem Zwecke diente vor allem der während der Berichtsperiode zur Durchführung gebrachte Grundsatz, dass die Ueberschüsse der Eisenbahnen nicht eher zu allgemeinen Staatszwecken Verwendung finden dürfen, bis alle eigenen Bedürfnisse der Eisenbahnen und der sich aus ihnen ergebenden Verpflichtungen in reichlichem Maasse erfüllt worden sind. Der Bericht sagt hierzu:

„Das Maass, in dem die Eisenbahnüberschüsse bis dahin zur Befriedigung anderer Staatsbedürfnisse in Anspruch genommen worden waren, erschien um so bedenklicher, als fortgesetzt nothwendige Ausgaben zur Befriedigung gewisser periodisch bezw. regelmässig wiederkehrender Bedürfnisse der Eisenbahnen nur zum Theil aus den laufenden Einnahmen gedeckt, zum anderen Theil aber durch Aufnahme neuer Anleihen aufgebracht worden waren. Es waren dies Ausgaben für die durch die Entwickelung des Verkehrs erforderlich gewordene Umgestaltung und Erweiterung der Betriebsanlagen, der Gleise, Bahnhöfe und Werkstätten, sowie für die Vermehrung der Lokomotiven und Wagen. Die betheiligten beiden Ressorts konnten nicht darüber im Zweifel sein, dass es, von welcher Seite man die Sache auch betrachte, richtiger sei, aus den Jahreseinnahmen der Eisenbahnverwaltung zunächst in möglichst weitem Umfange die für dieselben erforderlichen Ausgaben zu decken und demnach mit der bisherigen Praxis einer theilweisen Befriedigung der fraglichen Bedürfnisse aus Anleihen zu brechen. Eine Verweisung aller dieser Aufwendungen auf das Extraordinarium der Jahresetats musste zwar zunächst nothwendig die Schwierigkeiten noch erheblich steigern, die der Wiederherstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt ohnedies schon entgegenstanden. Trotzdem wurde mit der Ausführung des für richtig erkannten Gedankens alsbald begonnen. Es wurden zunächst die gesammten Ausgaben für die Umgestaltung und Ausdehnung der Bahnhöfe und der Werkstätten sowie für den Bau zweiter Gleise und dergl. und demnächst auch für die Vergrösserung des Lokomotiv- und Wagenparks auf die Jahresetats übernommen und damit für die Dauer eine Deckung durch die laufenden Einnahmen der Eisenbahnen angebahnt.

Demgemäss ist das etatsmässige Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung von 17 807 000 ℳ. im Jahre 1890/91 auf 48 108 000 ℳ. im Jahre 1897/98 gestiegen."

Für 1898/99 steigert sich das Extraordinarium hauptsächlich zum Zwecke von Ergänzungsbauten, Herstellung zweiter, dritter und vierter Gleise und zur Vermehrung der Wagenparks, sowie zur Bildung eines Grundstücksankaufsfonds sogar auf 76 838 000 ℳ. (fast 10% der Gesammtausgaben für Eisenbahnzwecke), und es ist sehr fraglich, ob nicht für die kommenden Jahre weitere Erhöhungen nothwendig werden.

Indem das neue Verfahren einmal einer übermässigen Verwendung der Ueberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken eine gewisse Grenze zieht, wird damit zugleich eine Verminderung der Belastung des Staats mit Staatsschulden erreicht, indem zukünftig eine Steigerung der Eisenbahnschuld nur noch durch Herstellung neuer Bahnen erforderlich wird.

Auch die Errichtung des Dispositionsfonds von 20 000 000 ℳ. mag hier Erwähnung finden, welche aus den Ueberschüssen des Jahres 1895/96 (wie demnächst auch des Jahres 1896/97 sowie des Jahres 1897/98) der Eisenbahnverwaltung behufs Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen, nicht vorherzusehenden Bedürfnisses zur Verfügung gestellt worden ist.

Der besseren Ordnung des auf die Eisenbahnen bezüglichen Ausgabewesens dient auch die Bildung eines Betriebsfonds der Generalstaatskasse von 100 000 000 ℳ.

In seinen Darlegungen über die Höhe der Staatsschuld, deren Zinsen und Tilgungslast erwähnt der Immediatbericht des preussischen Finanzministers, dass von dem Schuldenzuwachs in den Jahren 1890 bis 1896 in Höhe von 842 000 000 ℳ. ein Nennwerth von rund 608 000 000 ℳ. auf die Eisenbahnen entfällt.

Wiederholt verweist der Immediatbericht auf die Ueberschüsse der Eisenbahnen. In der Zeit von 1880/81 bis 1898/99 hatten die Staatsverwaltungsausgaben sich um rund 99 000 000 ℳ. vermehrt und es würde sich schon längst vorher ein bedeutender Fehlbetrag im Staatshaushalt ergeben haben, wenn nicht die Ueberschüsse der Eisenbahnen im Laufe der 80er Jahre eine ungeahnte Höhe erreicht hätten. Wie der Immediatbericht anerkennt, ist der preussische Etat hauptsächlich auf die Einnahmen aus seinen Betriebsverwaltungen begründet, vor allem auf die Eisenbahnüberschüsse. Es ist richtig, dass diese mit erheblichen Schwankungen verbunden sind und dass dadurch eine gewisse Unsicherheit in den preussischen Etat gekommen ist. Darüber wird eine vorsichtige Finanzverwaltung hinwegkommen müssen. Ausschlaggebend ist und bleibt indessen, dass die günstige Finanzlage des preussischen Staates im wesentlichen auf die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zurückzuführen ist. Zur Verzinsung der gesammten preussischen Staatsschuld sind jährlich fortan rund 225 000 000 ℳ. erforderlich. Da nun der Reinertrag des werbenden Staatsvermögens aus den Eisenbahnen, ferner aus den Domänen, Forsten, Bergwerken usw. nach dem Finanzbericht für 1897/98 auf 547 100 000 Mark veranschlagt worden ist, so übersteigen die Reineinnahmen aus dem gesammten Staatsfinanzvermögen Preussens die Zinsen der Staatsschuld um 322 100 000 ℳ. Auf den Kopf der Bevölkerung ergibt sich sonach ein Ueberschuss von 10,11 ℳ.

Mit begreiflicher Genugthuung konnte der preussische Finanzminister in seinem Immediatbericht auf diese Erfolge der preussischen Finanzverwaltung unter seiner Leitung hinweisen. Kein zweiter Staat auf der Erde dürfte sich einer günstigeren Finanzlage erfreuen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 4,127 km lange vollspurige Strecke Marxgrün-Bad Steben der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, sowie die Theilstrecken der Wiener Stadtbahn — k. k. österreichische Staatsbahnen — Heiligenstadt-Meidlingerhauptstrasse (Gürtellinie), 8,4 km, und Meidlingerhauptstrasse-Hütteldorf-Hacking (obere Wienthallinie), welche am 1. Juni d. J. für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eröffnet worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Als Vereinsbahnstrecken zu betrachten sind ferner — und zwar vom Tage der Betriebseröffnung ab — die zur Eröffnung gelangenden Theilstrecken der demnächst im Betriebe der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg stehenden Nebenbahnen Rothfliess-Rudczanny und Gerdauen-Angerburg und zwar Rothfliess-Bischofsburg (7,53 km), welche am 15. Juni d. J., Rudczanny-Sensburg (33,08 km), welche am 1. Juli d. J. und Bischofsburg-Sensburg (26,55 km), welche am 1. August d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen, Gerdauen-Nordenburg (17,49 km), welche am 1. Juli d. J. und Nordenburg-Angerburg (19,24 km), welche am 15. September d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden sollen, endlich die 2,587 km lange Hafenbahn bei Maltsch der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Wagenladungsgüterverkehr übergeben werden soll.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Am 15. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Unna-Soest zwischen den Stationen Unna und Hemmerde gelegene Haltepunkt Lünern für den Personenverkehr eröffnet. Reisegepäck wird auf dem genannten Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen. Die Entfernung desselben von der Station Unna beträgt 4,8 km und von der Station Hemmerde 3,2 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 7. Juni d. J. ist die zwischen den Stationen Brzeznica und Wielkie-Drogi beim Kilometer 37,6 der Linie Oswiecim-Podgórze-Plaszów gelegene Haltestelle Yaskowice für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 15. Juni d. J. wird die im Kilometer 403,410 an der Strecke Wien-Krakau zwischen der Station Zabierzow und der Personenhaltestelle Lobzów gelegene Personenhaltestelle Mydlniki für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Annahme von Reisegepäck in dieser Haltestelle findet mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Konitz-Nakel zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde belegene, bisher nur für den Personen- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Zempolnothal wird am 1. Juli d. J. auch für den Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Der Name der Station Alt-Kemnitz an der Bahnstrecke Lauban-Hirschberg ist in Alt-Kemnitz i/R. abgeändert worden.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn. Die an der Raab-Oedenburger Linie gelegene Station Eszterháza-Fertö-Szt. Miklós wird vom 1. Juli d. J. ab den Namen Eszterháza führen.

Vereinskilometerzeiger. Zum Kilometerzeiger Nr. 27 (grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag III und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag VI erschienen.

Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse. Das Güterwagenparkverzeichniss Nr. 30 (pfälzische Eisenbahnen) ist neu herausgegeben worden und zum Güterwagenparkverzeichniss Nr. 38 a (königliche Eisenbahndirektion Halle a. Saale) der Nachtrag I erschienen. Das im November 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 30 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss. Zum alphabetischen Fahrscheinverzeichniss ist der Nachtrag I — gültig vom 15. Juni d. J ab — erschienen und an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Fahrscheinverzeichnisses bezogen haben, vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1836 vom 25. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1912 vom 28. Mai d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Mai d. J. (abgesandt vom 1.—4. Juni d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Fahrscheinverzeichnisses bezogen haben).

Nr. 1938 vom 31. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1939 vom 31. Mai d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 1967 vom 1. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend automatische Kuppelung für Eisenbahnwagen (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr. 2044 vom 2. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 2045 vom 2. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. 2071 vom 4. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 51 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 7. Juni d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Ueber die **Festsetzung der gesetzlichen Bezüge für die Hinterbliebenen verunglückter Beamten** hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten an die königlichen Eisenbahndirektionen einen neuen Erlass gerichtet, in welchem bestimmt wird, dass in Zukunft die Entscheidung darüber, ob für die Bemessung der Bezüge der Hinterbliebenen verunglückter Beamten das Gesetz, betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen oder das Gesetz betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, in Anwendung kommen soll, danach zu treffen ist, ob zur Zeit der Fälligkeit der einzelnen Leistungen die Berechnung nach dem einen oder dem anderen Gesetze ein für die Hinterbliebenen günstigeres Ergebniss liefert. Es soll daher stets das Gesetz, welches jeweilig die höheren Beträge ergibt, in Anwendung gebracht werden. Dabei soll an dem Grundsatze festgehalten werden, dass der Gesammtbetrag der Wittwen- und Waisenrente stets dem Gesammtbetrage des Wittwen- und Waisengeldes gegenüberzustellen ist. Diese Bestimmungen sollen auf die Festsetzung derjenigen Hinterbliebenenbezüge Anwendung finden, welche vom 1. Juli d. J. ab zur Zahlung gelangen. Härten, welche hinsichtlich der bisherigen Festsetzungen sich ergeben sollten, sind auf Antrag im Unterstützungswege auszugleichen.

— In der oppositionellen Presse hat der **Erlass** des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, **wonach bei Ausschreibungen von Erdarbeiten für Eisenbahnen dem Unternehmer nicht mehr die Pflicht auferlegt werden soll, einheimische Arbeiter zu bevorzugen**, allerlei absprechende Bemerkungen hervorgerufen. Am weitesten ist die „Frankf. Ztg." gegangen, die zwar an sich die Thatsache nicht bestreiten kann, dass die Arbeiter in den letzten 12 Jahren aus den drei Arbeiterversicherungen 528 700 000 ℳ mehr erhalten als beigetragen haben, aber diese Thatsache durch eine unmöglich ernsthaft zu nehmende Berechnung zu entwerthen sucht. Das Frankfurter Blatt nimmt an, dass durch den erwähnten Erlass des Ministers Thielen ausländische Arbeiter ins Land gerufen würden, angeblich den Gutsbesitzern zu Liebe, und dass diese fremden Arbeiter die Tagelöhne in Deutschland durchschnittlich um mindestens 10 ₰ täglich drücken oder aber eine Steigerung des Tagelohnes verhindern würden. Das ergäbe bei 300 Arbeitstagen und 13 000 000 Arbeitern eine jährliche Schädigung von rund 400 000 000 ℳ! Eine derartige Berechnung ist wie gesagt ganz ungeheuerlich und kann durch nichts begründet werden, sie schwebt vollständig in der Luft und zwar schon deshalb, weil auf Grund des angeführten Erlasses die Zahl der ausländischen Arbeiter in Deutschland sich durchaus nicht vermehren muss und sich voraussichtlich auch nicht vermehren wird. In Zukunft sollen eben nur die Eisenbahnunternehmer nicht mehr geradezu darauf angewiesen sein, einheimische Arbeiter zu bevorzugen und sie ihrer gewohnten Beschäftigung, etwa der Landwirthschaft, abwendig zu machen. Dadurch sind die Eisenbahnunternehmer noch durchaus nicht genöthigt, Arbeitskräfte aus dem Auslande heranzuziehen. Aber selbst für den Fall, dass auswärtige Kräfte in nennenswerther Zahl bei den Eisenbahnbauten beschäftigt würden, lässt sich daraus noch nicht ohne weiteres die Nothwendigkeit einer Lohndrückerei herleiten. Es handelt sich doch schliesslich nur um Arbeiter an Eisenbahnbauten und es könnten demnach allerschlimmstenfalls nur die Löhne dieser Gruppe von Arbeitern heruntergedrückt werden, nicht aber auch die Löhne der gesammten Arbeiterschaft.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aachen-Mastrichter Bahn** für 1897 wurden vereinnahmt an Vortrag 5 109 ℳ (im Vorjahre 16 333 ℳ), Zahlung des belgischen Staates für 3 % Zinsen auf 20 000 000 Frcs. Kaufpreis für die Strecke Aachen-Hasselt 480 000 ℳ (im Vorjahre Zahlung des Grand Central Belge 520 000 ℳ), Zahlung der preussischen Staatsregierung für 3 % Zinsen auf 1 129 100 ℳ Kaufpreis für den Antheil an der Strecke Richterich Trennpunkt Kohlscheid-Kämpchen 33 873 ℳ (im Vorjahre Zahlung der Bergisch-Märkischen Bahn für die Kohlentransporte aus dem Wurmrevier 35 256 ℳ), Diverse 12 753 (12 744) ℳ, Reinertrag der Kohlengrube bei Kirchrath 215 493 (152 523) ℳ. Dagegen erforderten Verzinsung und Tilgung der Anleihe 465 800 (465 324) ℳ, Verwaltungskosten und Steuern 27 050 (18 972) ℳ. Es ergibt sich ein Gewinnüberschuss von 254 378 (252 609) ℳ, über dessen Vertheilung die am 29. d. Mts. stattfindende Generalversammlung zu beschliessen hat. Die Dividende wird mit 3,5 % (im Vorjahre 3 %) vorgeschlagen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **ostdeutschen Kleinbahnaktiengesellschaft** für 1897 hat das Kleinbahnwesen in der

Provinz Ostpreussen einen bedeutenden Aufschwung genommen, in der Provinz Posen dagegen sind neue umfangreichere Bauausführungen nicht in Angriff genommen. Die von der Firma Lenz & Co. erbaute Anschlussbahn von Bachnitz nach Lindenwald ist für 92 000 ℳ gegen Gewährleistung einer reinen Verzinsung von 4 % seitens der Firma in den Besitz der Gesellschaft übergegangen. In der Provinz Westpreussen hat die Gesellschaft die 3,2 km lange Stadtbahn Briesen mit elektrischem Betrieb erbaut. Die Einnahmen der Bromberger Kreisbahnen betrugen 115 123 ℳ, dagegen erforderten die Ausgaben 95 083 ℳ, sodass ein Ueberschuss von 20 040 ℳ verblieb. Die Wirsitzer Kreisbahnen erbrachten bei einer Einnahme von 137 448 ℳ einen Ueberschuss von 29 938 ℳ. Der Gesammtüberschuss beträgt 51 128 ℳ; davon entfallen zur Rücklage 2 600 ℳ, 4,5 % Dividende erfordern 45 000 ℳ (im Vorjahre 0) und 3 529 ℳ gehen auf neue Rechnung.

— Gelegentlich der in den letzten Tagen in der bayerischen Abgeordnetenkammer gepflogenen Verhandlungen über die **Petition des Vereins bayerischer Holzinteressenten um Aenderung bezw. Ermässigung der bestehenden Holztarife,** welche damit endeten, dass der Beschluss gefasst wurde, die Petition der königlichen Staatsregierung zur Würdigung zuzuleiten, machte im Laufe der Debatte der Ressortminister Freiherr von Crailsheim unter anderem die bemerkenswerthe Aeusserung, dass die Verhältnisse des Holzmarktes gegenwärtig äusserst günstige wären und es daher nicht an der Zeit sei, jetzt Tarifermässigungen zu gewähren, die einen Ausfall von 1 500 000 an den Eisenbahneinnahmen Bayerns herbeiführen würden. Ein Beweis dafür, wie kein Zeitpunkt weniger geeignet sei, von einer Krisis im Holzverkehr zu sprechen und tarifarische Maassregeln zu verlangen, welche eine so erhebliche Schmälerung der Einnahmen im Gefolge hätten, sei fernerhin auch der Umstand, dass der Holzverkehr z. Zt. auf einer derartigen Höhe angekommen wäre, dass infolge hiervon gegenwärtig ein Wagenmangel bestünde, wie derselbe kaum noch dagewesen wäre. Zum Schlusse führte der Minister noch an, dass Tarifänderungen, wie sie von Seiten des genannten Vereines angestrebt würden, nur im Einverständnisse mit den übrigen Eisenbahnverwaltungen und der Tarifkommission eintreten könnten; es sei nicht anzunehmen, dass diese sich auf die gewünschten Aenderungen einlassen würden.

— Um es der Staatseisenbahnverwaltung zu ermöglichen, günstige Gelegenheiten zu Grunderwerbungen vortheilhaft auszunutzen, hat die **bayerische Staatsregierung** kürzlich der Kammer der Abgeordneten einen Gesetzentwurf in Vorlage gebracht, nach welchem das Finanzministerium ermächtigt werden soll, der Staatseisenbahnverwaltung **Vorschüsse zur Bestreitung von Grunderwerbungskosten für Eisenbahnbauzwecke** im Betrage bis zu 6 000 000 ℳ aus bereiten Staatsmitteln gegen Rückersatz aus später zu erwirkenden Krediten anzuweisen, in ähnlicher Weise wie dies seitens des preussischen Abgeordnetenhauses gegenüber der preussischen Staatseisenbahnverwaltung geschehen ist, und wird der verlangte Betrag nach Genehmigung seitens des Finanzausschusses in das Finanzgesetz nachträglich noch eingestellt werden.

— Die **bayerische Staatsbahnverwaltung** hat, um den Arbeitern aller Berufsarten die **Theilnahme an der Reichstagsabgeordnetenwahl** am 16. d. Mts. sowie auch bei etwaigen Stich- oder Nachwahlen zu erleichtern, für die betreffenden Tage die Verfügung getroffen, dass die **Arbeiterwochenkarten** nicht nur zu den vor 9 Uhr früh und nach 4 Uhr Nachmittags verkehrenden, sondern auch zu allen weiteren Zügen, bei denen nach den bestehenden Bestimmungen Arbeiterkarten überhaupt zugelassen werden, ohne Rücksicht auf die Tageszeit benutzt werden dürfen.

— Um dem zur Zeit herrschenden **Wagenmangel** wenigstens einigermaassen zu begegnen, hat die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** sich veranlasst gesehen, 235 Stück neue offene Kohlenwagen mit einem Ladegewicht von 15 t von der Direktion der österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt auf 15 Monate leihweise in Verwendung zu stellen.

— Der **Rechnungsabschluss der sächsischen Staatseisenbahnen** für 1897 ist soeben fertiggestellt. Im Verhältniss zum Vorjahre zeigt derselbe eine beträchtliche Zunahme der Einnahmen, aber eine noch stärkere Zunahme der Ausgaben, sodass der Ueberschuss die Höhe des vorjährigen nicht erreichte. Den Ausschlag hierbei hat die Zunahme der Löhne um über 1 500 000 ℳ und der Reparaturkosten um 1 630 000 ℳ aus Anlass der vorjährigen Wasserkatastrophe gegeben. Im übrigen haben sich Einnahmen und Ausgaben in normalen, der Höhe des Verkehres entsprechenden Bahnen bewegt.

Die Einnahmen betrugen im Personenverkehre 35 054 866 ℳ (gegen 33 372 372 ℳ im Vorjahre), im Güterverkehre 71 908 649 (69 883 259) ℳ, aus sonstigen Erträgnissen 6 409 191 (5 810 659) ℳ. Danach betrug die Gesammteinnahme 113 372 706 (109 066 290) ℳ und die Mehreinnahme 4306416 ℳ. Durchschnittlich entfielen auf 1 km Bahnlänge 39 143 (38 170) ℳ Einnahme, auf 1 Nutzkm 3,812 (3,820) ℳ und auf 1 Wagenachskilometer 0,113 (0,112) ℳ. Die Ausgaben betrugen: 18 248 353 (17 953 824) ℳ Gehalte, 21 990 373 (20 232 347) ℳ andere persönliche Ausgaben (Löhne, Fahr- und Nachtgelder, Bekleidungsgelder, diätarische Besoldungen, Reise- und Umzugskosten, Prämien für Materialersparnisse, Entdeckung von Schadhaftigkeiten usw., Kurkosten und Zuschüsse zu Kranken- und Pensionskassen), die allgemeinen Kosten (Büreaubedürfnisse, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Diensträume, Inventarunterhaltung, Steuern, Versicherungsbeiträge, Ersatzleistungen, Reparaturen infolge von aussergewöhnlichen Naturereignissen) 5 135 456 (3 180 050) ℳ, die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung der Bahnanlagen 7 184 948 (6 701 498) ℳ, die Kosten der Züge 6 877 645 (6 218 916) ℳ, die Unterhaltung der Betriebsmittel 6 294 652 (5 775 747) ℳ, sonstige Ausgaben 10 101 089 (9 311 084) ℳ, im ganzen sonach 75 832 515 (69 373 467) ℳ, mithin 6 459 048 ℳ mehr. Durchschnittlich wurden verausgabt auf 1 km Bahnlänge 26 182 (24 279) ℳ, auf 1 Nutzkm 2,550 (2,430) ℳ und auf 1 Wagenachskm 0,075 (0,072) ℳ. Die Ausgaben betrugen 66,888 (63,607) % der Einnahmen. Dieses ungünstige Ergebniss ist, wie bereits erwähnt, auf die Mehrausgaben für Bahnunterhaltung aus Anlass von Naturereignissen und auf die wesentliche Erhöhung der Löhne zurückzuführen. Der Ueberschuss beträgt 37 540 190 (39 692 822) ℳ, also 2 152 632 ℳ weniger. Durchschnittlich entfallen auf jedes Kilometer Bahnlänge 12 961 (13 891) ℳ Ueberschuss, auf jedes Nutzkilometer 1,262 (1,390) ℳ und auf jedes Wagenachskilometer 0,037 (0,041) ℳ. — Die Verzinsung des Anlagekapitals, das von 782 866 194 ℳ im Jahre 1896 auf 808 541 304 ℳ im Jahre 1897 gestiegen ist, betrug 4,643 % gegen 5,070 bezw. 4,515 % in den Jahren 1896 und 1895.

— Die in Aussicht genommenen Berathungen der **Reichskommission für Arbeiterstatistik** werden am Montag, 27. d. Mts., ihren Anfang nehmen. Den Vorsitz wird der Unterstaatssekretär im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Mitglied des Bundesraths Fleck führen.

— Im letzten Jahrzehnt hat die **deutsche Hochseefischerei** erfreulich zugenommen, wenn sie auch immerhin noch hinter der britischen, deren Ergebnisse kürzlich an dieser Stelle mitgetheilt wurden, zurücksteht. Die deutsche Hochseefischerei wird überwiegend in der Nordsee betrieben und zwar mit 100 Hochseefischdampfern und zahlreichen anderen Fahrzeugen im Werthe von 13 000 000 ℳ. Der Rohertrag der deutschen Hochseefischerei wird auf 15 000 000 bis 20 000 000 ℳ jährlich geschätzt. Im Jahre 1896 erbrachten die Fischauktionen zu Hamburg 760 000 ℳ (1887 396 000 ℳ), zu Altona 1 500 000 ℳ (1887 55 000 ℳ) und zu Geestemünde 2 700 000 ℳ (1888 194 000 ℳ). In hohem Maasse begünstigt wurde die Hochseefischerei bei der Verwerthung ihrer Erträge durch das Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen, welche die Beförderungseinrichtungen nach dem Binnenlande verbesserten und geeignete Zugverbindungen herstellten. Auch neue Verkehrsanlagen wurden geschaffen, Züge mit Kühlvorrichtungen eingeführt usw. Gegenwärtig beschäftigt die deutsche Hochseefischerei 3 271 Mann. Aus dieser kernigen, seegewohnten Fischerbevölkerung zieht die deutsche Kriegsflotte den besten Stamm für ihre Bemannung, die Pflege der deutschen Hochseefischerei erscheint schon aus diesem Grunde berechtigt.

— In Chemnitz begrüsste am 6. Mai Staatsminister v. Metzsch die 39. Hauptversammlung des **Vereins deutscher Ingenieure** in einer Ansprache, worin er die Bedeutung der deutschen Technik würdigte. „Wenn je eine Nation aus der gewaltigen Entwickelung der Wissenschaft auf technischem Gebiete besondere Vortheile gezogen hat, wenn je ein Volk durch die Erforschung und Verwerthung der Naturkräfte auf diesem Gebiete kulturell und wirthschaftlich gefördert worden ist, so ist es das deutsche Volk, welches dank dieser Errungenschaften nunmehr vollberechtigt ist, mit einzutreten in den Wettbewerb aller Kulturnationen auf den verschiedenen Gebieten der wirthschaftlichen Produktion. Es entspricht daher einem tiefempfundenen Bedürfnisse, gegenüber den hier versammelten Vertretern der technischen Wissenschaften zum Ausdruck zu bringen, mit welch gerechtem Stolze das deutsche Volk in den vielgegliederten Schichten des wirthschaftlichen Lebens die Erfolge zu erkennen und zu schätzen weiss, zu denen es auf allen Gebieten der Industrie, des Handels und Verkehrs mit Hilfe der praktischen Handhabung der technischen Wissenschaften gelangt ist und wie es hierbei durch die Thatkraft, die Energie und die Intelligenz des deutschen Ingenieurstandes in stetem Fortschreiten erhalten wird. . . . .“

— **Personalnachrichten.** An Stelle des zum Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion Posen designirten Eisenbahndirektionspräsidenten Röpell ist der bisherige Oberregierungsrath Graaf, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion Münster und Vertreter des Präsidenten daselbst, kommissarisch zur Verwaltung der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz berufen worden.

Der königliche Oberingenieur Gottfried Ries beim Oberbahnamte Nürnberg wurde zum königlichen Rath und Mitglied der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen und an dessen Stelle der Bezirksingenieur Wilhelm Hänlein zum Oberingenieur beim Oberbahnamte Nürnberg, dann der Bezirksingenieur Emil Knorr zum Oberingenieur beim Oberbahnamte Würzburg und der Bezirksingenieur Ludwig Längenfelder vom Oberbahnamte München zum Oberingenieur und Mitglied der Generaldirektion befördert.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die Graz-Köflacher Bahn und die österreichische Regierung.** Der Eisenbahnminister beantwortete in einer der letzten Sitzungen des Abgeordnetenhauses eine Anfrage, ob die Regierung dafür Sorge zu tragen gedenke, dass jedenfalls vor Bewilligung des Ansuchens der Graz-Köflacher Eisenbahn um Erhöhung des Aktienkapitals die Meinung der berufenen Körperschaften, wie insbesondere des steiermärkischen Landesausschusses und der Grazer Handelskammer, eingeholt werde und entsprechende Berücksichtigung finde. Der Minister erklärte, dass die mannigfachen Beschwerden, welche daraus entspringen, dass die Graz-Köflacher Eisenbahn nebst ihrem Bahnunternehmen zugleich auch die grössten und leistungsfähigsten Bergbaue im Köflacher und Wieser Kohlenreviere in ihrem Besitze vereinige, dem Eisenbahnministerium gleichwie die Tarifverhältnisse der genannten Bahn genau bekannt seien. Von einer neuerlichen Einholung besonderer Gutachten hierüber könne demnach abgesehen werden. Nachdem jedoch eine Verpflichtung der Bahngesellschaft zur Herabsetzung ihrer Tarife dermalen noch nicht vorliege, habe die Regierung das Ansuchen des Verwaltungsrathes um die Bewilligung zur Aufnahme eines neuen Prioritätsanlehens zu Konvertirungs- und Investitionszwecken zum Anlasse genommen, um der Gesellschaft eine angemessene Reduktion der Tarife insbesondere für die Artikel Kohle und Koks nahezulegen. Da die bezüglichen Verhandlungen jedoch bisher zu keinem positiven Ergebnisse geführt haben, sei der Verwaltungsrath der Graz-Köflacher Bahn unter Zurückstellung der geplanten Aufnahme eines Prioritätsanlehens um die Genehmigung zur Erhöhung des Aktienkapitals eingeschritten, welche für die Festsetzung des Einlösungspreises im Falle der konzessionsmässigen Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat insofern von keiner Bedeutung erscheine, als nach der Konzessionsurkunde die Minimaleinlösungsrente nicht nach dem jeweiligen Aktienkapitale, sondern nach dem auf die Bahn wirklich verwendeten und gehörig nachgewiesenen Anlagekapitale zu berechnen ist, über dessen Festsetzung die Konzessionsbestimmung die näheren Anordnungen enthält. Obwohl nun die Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft keineswegs jene direkten finanziellen Vortheile gewähre, wie solche mit der Prioritätenkonvertirung verbunden wären, sei das Eisenbahnministerium doch anlässlich der hierüber gepflogenen Verhandlungen auf die Frage der Tarifherabsetzung zurückgekommen. Infolge der nach dieser Richtung von der Regierung gestellten Anforderungen haben auch die bezüglichen Verhandlungen bisher noch zu keinem positiven Ergebnisse geführt, und ist es daher noch zweifelhaft, ob die Gesellschaft das vorgedachte Einschreiten weiter verfolgen oder auf das frühere Projekt der Aufnahme einer Prioritätsanleihe zurückgreifen werde. In jedem Falle werde die Regierung mit allem Nachdrucke und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken, dass die Frage der Herabsetzung der Tarife auf der Graz-Köflacher Bahn unbeschadet der Wahrung der sonstigen öffentlichen Rücksichten ehethunlichst einer den berechtigten Wünschen der Interessentenkreise möglichst entsprechenden Lösung zugeführt werde.

— In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde eine **Interpellation** an die Regierung, **betreffend die Vermehrung des Wagenparkes** gerichtet, in der zunächst auf die Vorkehrungen Ungarns in dieser Richtung verwiesen wird. Es heisst darin, es sei dringend geboten, dass auch österreichischerseits in ähnlicher Weise für eine genügende Anzahl verfügbarer Güterwagen rechtzeitig gesorgt werde. Diese Maassnahme sei in mehrfacher Beziehung eine dringende Nothwendigkeit. Einmal handele es sich darum, diejenigen Güter, welche auf der Donau aus Ungarn oder den unteren Donauländern einlangen und in Wien den Umschlagplatz haben, ordnungsgemäss weiter versenden zu können. Weiter bedürfe der österreichische Export, insbesondere von Zucker, Gerste, Malz, Hopfen usw., sowie der hoffentlich gesteigerte Industrialexport in der zweiten Hälfte dieses Jahres zu seiner ungehinderten Abwickelung eines wesentlich vermehrten Wagenparkes. Endlich komme auch der Kohlenverkehr in Betracht. Infolge des spanisch-amerikanischen Krieges und des grossen Kohlenarbeiterstrikes in England sei die ausländische Kohle wesentlich theurer geworden und seien die Kohlenbezüge aus dem Auslande wesentlich eingeschränkt. Dagegen gelange inländische Kohle im Inlande schon jetzt dort zur Verwendung, wo früher englische Kohle konsumirt wurde und es stehe zu erwarten, dass bei Andauern dieser Verhältnisse der Export der inländischen Kohle nicht nur in dem gegenwärtigen ausländischen Verkehre steigen, sondern auch in besseren Qualitäten neuen Absatz nach fremden Häfen finden wird. Es dürfte daher auch dieser Export eine grössere Anzahl Wagen erfordern. Die Interpellanten fragen daher, welche Vorkehrungen die Regierung zur Beschaffung genügender Transportmittel getroffen habe, damit Industrie, Ackerbau und Handel die sich ihnen darbietenden Exportaussichten rechtzeitig ausnützen können?

— Der galizische Landeseisenbahnrath beschloss, bei dem Landesausschusse dafür einzutreten, dass derselbe eine Erhöhung der jährlichen Dotation aus Landesmitteln für den **Ausbau des galizischen Lokalbahnnetzes** erwirke. Es sollen nachstehende neue Lokalbahnlinien gebaut werden: Przeworsk-Bachorz-Lemberg-Winniki, Neumarkt-Chocholow, Jaslo-Konieczna-Krosno-Dukla und Boryslaw-Stebnik.

— Die **Einnahmen der grösseren österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Mai d. J. wie folgt:

	Mai 1898		seit Jahresbeginn	
	Gulden			
KaiserFerdinands-Nordbahn(Hauptbahnnetz)	3 047 448	(+ 95 105)	15 122 723	(+ 869 882)
Staatseisenbahngesellschaft	2 178 768	(+ 6 330)	9 651 575	(— 391 598)
Südbahn	3 927 463	(+ 46 963)	17 644 431	(— 149 595)
Oesterr. Nordwestbahn garantirte Linie . .	889 199	(— 6 639)	3 985 606	(— 18 322)
Elbethalbahn . . .	517 163	(+ 45 599)	2 474 099	(+ 88 918)
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn . . .	282 536	(+ 6 398)	1 355 362	(+ 11 075)
Aussig-Teplitzer Bahn	558 923	(— 11 215)	2 598 103	(— 71 794)
Buschtêhrader Bahn A-Linie	274 183	(— 13 400)	1 361 312	(— 91 220)
B-Linie	530 606	(+ 18 300)	2 593 046	(+ 137 124)

— **Konzessionen.** Das „Reichsgesetzblatt“ verlautbart die Konzessionen für die schmalspurige Lokalbahn von Ystadt nach Ybbsitz (Niederösterreich) an die Aktiengesellschaft Ybbsthalbahn, ferner für die normalspurige Lokalbahn Winterberg-Wallern an die Aktiengesellschaft Lokalbahn Strakonitz-Winterberg, endlich für die normalspurige Lokalbahn Prachatitz-Wallern an die Lokalbahn Wodnan-Prachatitz. Der Staat übernimmt für sämmtliche Lokalbahnen eine Reinertragsgarantie.

— Die Konzessionsverhandlungen für die **elektrische Bahn von Wien nach Baden** sind im Wesen beendigt. Die Ertheilung der Konzession an die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wird demnächst erfolgen. Das Projekt umfasst die Umgestaltung der bereits bestehenden, mit Dampf betriebenen Lokalbahn von Wien (Matzleinsdorf) nach Guntramsdorf, die Fortführung dieser Linie bis Baden, endlich den Ausbau der Badener Tramway. Alle diese Linien sollen in ein Unternehmen vereinigt und die Rechtsurkunden sollen in eine Gesammtkonzession verschmolzen werden. Mit den Bauarbeiten für die elektrische Linie von Guntramsdorf nach Baden wurde bereits begonnen. Diese Arbeiten sollen bis zum Herbst durchgeführt werden, so dass der elektrische Betrieb von Guntramsdorf nach Baden noch in diesem Jahre aufgenommen werden kann. Die Umgestaltung der bestehenden Linie Matzleinsdorf-Guntramsdorf wird im Winter und nächsten Frühjahr erfolgen. Demnach wird der direkte elektrische Verkehr von der Matzleinsdorfer Linie nach Baden in der nächsten Saison ermöglicht werden. Die Grundeinlösungen sind bereits vollständig durchgeführt. Für den Ausbau der Bahn sollen 4 % Prioritätsaktien der Wiener Lokalbahnen im Gesammtbetrage von rund 4 000 000 fl. ausgegeben werden. Hiervon sind für die Linie Guntramsdorf-Baden sowie für die Ablösung und den Ausbau der Badener elektrischen Tramway 2 750 000 fl. bestimmt, während der Rest die Kosten für die Umgestaltung der Linie Matzleinsdorf-Guntramsdorf decken soll.

— Die Betriebsergebnisse der **böhmischen Kommerzialbahnen** für das Jahr 1897 sind als ungünstige zu bezeichnen,

indem die Einnahmen unter dem Einflusse der unverändert misslichen Lage der Zuckerindustrie stationär blieben, während die Ausgaben hauptsächlich durch die vermehrten Kosten für Oberbauauswechselung und Erhöhung der Fahrbetriebsmittel, zu einem geringeren Theile auch durch die im Interesse der Bediensteten unvermeidliche Erhöhung der Personalkosten, eine verhältnissmässig sehr erhebliche Steigerung erfuhren. Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 1 083 720 (— 2 933) Kr., die Gesammtausgaben auf 736 977 Kr. Es ergibt sich sohin als Saldo der Betriebsrechnung ein Ueberschuss von 346 743 Kr., d. i. gegen das Vorjahr weniger um 69 740 Kr. oder 16,74 %. Nach Abschlag der für das Berichtsjahr entfallenden Werthabschreibungen im Betrage von 26 400 Kr. erübrigt ein Erträgniss von 320 343 Kr., so dass sich gegenüber dem Erfordernisse für die 4 % Verzinsung der Prioritäten mit 449 376 Kr. ein Fehlbetrag von 129 032 Kr. ergibt, der durch den vertragsmässigen Zuschuss der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gedeckt erscheint.

— Nach dem Geschäftsbericht der **böhmischen Nordbahn** für das Jahr 1897 wurden 2 494 921 Personen (29 172 mehr als im Vorjahre) befördert. An Frachten gelangten zur Beförderung 232 068 (239 218) Stückgüter und 2 112 063 (2 065 575) t Wagenladungsgüter, somit im Jahre 1897 7 150 Stückgüter weniger bezw. 46 488 t Wagenladungsgüter mehr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 1 045 290 fl., jene aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 3 904 516 fl.

Der Bericht bemerkt im Eingange, dass die Betriebseinnahmen des Unternehmens wohl nahezu auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre stehen, dass sie aber ohne Zweifel besser gewesen wären, wenn nicht infolge elementarer Ereignisse die Nothwendigkeit von Verkehrseinstellungen und im Zusammenhang damit die Ueberlegung des Verkehrs auf fremde Hilfsrouten erforderlich gewesen wären. Die Steigerung der Ausgaben auf 2 866 879 (+ 282 918) fl. findet, wie der Bericht hervorhebt, ihre Erklärung hauptsächlich durch die Erhöhung der Personalkosten, und zwar nicht nur infolge einer durchgreifenden Aufbesserung der Bezüge des Personals selbst, sondern infolge von Personalvermehrungen in allen Dienstzweigen.

Nach Abschlag des Betrages von 1 098 632 fl. für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten verbleibt ein Reinertrag von 1 066 440 (— 308 791) fl.

Die Generalversammlung beschloss, den Aktienkupon mit 11,50 fl. einzulösen, dem Erneuerungsfonds 100 000 fl. zuzuweisen und 872 569 fl. vorzutragen.

Bezüglich Ausführung der nordböhmischen Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz erklärte die Direktion, dass die Nordbahn diese Lokalbahn, deren Kosten etwa 700 000 fl. betragen dürften, thatsächlich zu bauen beabsichtige, dass jedoch die Verhandlungen mit der sächsischen Regierung noch nicht beendet seien.

— In der Generalversammlung der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** machte der Vorsitzende davon Mittheilung, dass der Verwaltungsrath, wie bereits berichtet, von der Absicht geleitet, das bevorstehende Regierungsjubiläum des Kaisers durch eine den Bediensteten zugute kommenden Wohlfahrtseinrichtung feierlich zu begehen, beschlossen habe, ein Asyl zu errichten, in welchem schulpflichtige Kinder der Bediensteten auf Kosten des Unternehmens erhalten und erzogen werden sollen. Das zu diesem Zwecke zu erbauende Gebäude ist zur Aufnahme von 100 Knaben und 100 Mädchen bestimmt und erfordert sammt dem ersten Zugehör ein Kapital von 320 000 fl., während der aus dem Bestande und der Bestimmung der Anstalt resultirende Jahresaufwand mit 60 000 fl. veranschlagt werden kann. Im Asyl werden in erster Reihe Kinder von verunglückten Bediensteten jeglicher Art und sodann von aktiven, definitiv angestellten Bediensteten untergebracht werden. Die Kinder sollen vom 6. bis zum 14. Jahre in der Anstalt erhalten werden, Volksschulunterricht und einen eine spätere gewerbliche Thätigkeit fördernden Unterricht sowie eine religiös-sittliche Erziehung geniessen. Die Errichtung des Asyls würde von den Bediensteten als überaus wohlthätige Institution angesehen werden und dieselben fester an das Unternehmen knüpfen. Die Verwaltung hat von der Regierung eine bindende Erklärung erhalten, wonach letztere die Anstalt im Falle einer Verstaatlichung mit der gleichen Bestimmung unter der Voraussetzung fortführt, dass das Gebäude in das Eisenbahnbuch eingetragen wird, wogegen selbstverständlich kein Hinderniss besteht. Das Kapital von 320 000 fl. soll aus dem allgemeinen Reservefonds, der fortlaufende Jahresaufwand zu Lasten der Betriebsrechnung bestritten werden, wobei nach dem etwaigen Uebergange des Unternehmens und des Kinderasyls in das Eigenthum des Staates die Kosten für jene Kinder die nach den Bediensteten des Montanbesitzes oder solcher Linien, die der Nordbahn verbleiben, in der Anstalt untergebracht werden, der Staatsverwaltung zu refundiren wären. Ein Aktionär beglückwünschte die Verwaltung zu diesem Humanitätsakte und bat, Kautelen dafür zu schaffen, dass das Institut objektiv und unbeirrt von widrigen Zeitströmungen geleitet werde. Der Antrag des Verwaltungsrathes wurde einstimmig angenommen.

— Der für das Jahr 1897 vorgelegte Geschäftsbericht der **Lemberg-Belzec Eisenbahn** erwähnt, dass das zwischen der Regierung und der Gesellschaft getroffene Uebereinkommen, betreffend die staatliche Einlösung der Bahnlinie Lemberg-Belzec, nicht in Wirksamkeit getreten sei, sohin die Linie nach wie vor im freien Eigenthume der Gesellschaft verbleibe. In Angelegenheit des Anschlusses der gesellschaftlichen Linie an das russische Bahnnetz macht der Verwaltungsrath die Mittheilung, dass seitens der russischen Regierung die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Bahnverbindung, welche von Belzec über Tomaszow nach Zamoysce und von dort einerseits nach Lublin, andererseits nach Cholm führen soll, ertheilt wurde. Die ganze Länge dieser Linien beträgt ungefähr 180 Werst.

— Der verfügbare Ueberschuss der **Prag-Duxer Bahn** für das Jahr 1897 beträgt 244 909 fl. Hiervon gelangt der Kupon der Stammaktien mit 4 fl. zur Einlösung, der Rest von 28 909 fl. wird, insoweit er nicht zur Deckung laufender Ausgaben zu verwenden sein wird, dem Reservefonds zugeführt. Der Geschäftsbericht theilt unter anderem mit, dass das Ministerium die Bewilligung zur Aufnahme eines Markanlehens zum Zwecke der Konversion der Prioritätsaktien nicht ertheilt habe, um die Goldverbindlichkeiten der Gesellschaft nicht zu erhöhen. Der Verwaltungsrath hat bei dem Eisenbahnministerium das Ansuchen gestellt, mit der Rückzahlung der Prioritätsaktien im Wege der Ausloosung beginnen zu dürfen. Für diesen Zweck stehen aus dem Jahre 1896 31 350 fl. und aus dem Jahre 1897 32 700 fl. zur Verfügung.

— Die Gesammteinnahmen der **südnorddeutschen Verbindungsbahn** betrugen im Jahre 1897 3 793 051 (— 125 306) fl., die Gesammtausgaben 3 155 765 (+ 148 446) fl. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt für 1897 1 242 435 (+ 280 741) fl. Der auf Gewinn- und Verlustkonto ausgewiesene Ueberschuss des Jahres 1897 beziffert sich auf 39 259 fl. 46 kr., zu dem noch der Vortrag vom Vorjahre mit 172 671 fl. 64 kr. kommt. Es stehen sonach im ganzen 211 931 fl. 10 kr. zur Verfügung der Aktionäre. Hiervon wird der am 1. Juli d. J. fällige Aktienkupon mit 5 fl. eingelöst und der verbleibende Betrag von 136 931 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Massenverkehr auf der Wiener Stadtbahn.** Am 5. d. M., dem ersten Sonntag seit Eröffnung des Betriebs, wurden auf der Wiener Stadtbahn nahe an 140 000 Reisende befördert. Der Andrang des Publikums war zeitweise so stark, dass vorübergehend die Kartenausgabe eingestellt werden musste.

— Am 1. d. Mts. wurde in **Marienbad** für die Zeit vom 1. Juni bis 15. September d. J. eine königl. **bayerische Zollexpositur** zum Zwecke der zollamtlichen Abfertigung des über Eger-Voitersreuth, Eger-Markt-Redwitz und Eger-Wiesau in das deutsche Reichsgebiet eintretenden Reisegepäcks errichtet.

— **Oesterreichischer Lloyd.** Seit dem Ausbruche des spanisch-amerikanischen Krieges ist in der Frachtenkonjunktur eine Besserung eingetreten. Die Verringerung des verfügbaren Schiffsraumes hat ein Anziehen der Frachten herbeigeführt und alle Schiffahrtsgesellschaften haben ihre Raten erhöht. Auch der österreichische Lloyd hat sich veranlasst gesehen, vom 1. Juni ab 5 % Kappa auf alle Frachten, mit Ausnahme jener für Zuckersendungen nach Indien, China und Japan, sowie alle Frachten von den Häfen Indiens, Chinas und Japans nach Triest, Fiume, Venedig und im Verkehre derselben untereinander einzuheben. Die Einhebung dieses Zuschlags ist nicht ohne Widerspruch geblieben. Von Seite mehrerer Handelskammern und einer grösseren Anzahl von Industriellen ist gegen diesen Zuschlag Beschwerde erhoben worden und des Handelsministerium hat diese Beschwerden zum Gegenstande von Erhebungen gemacht. In diesen Reklamationen wurde dargelegt, dass durch den Frachtenzuschlag des Lloyd die Exportfähigkeit beeinträchtigt werde und daher die Regierung angegangen, sie möge darauf Einfluss nehmen, dass die vom Lloyd ins Werk gesetzte Maassregel aufgehoben werde.

Der Verwaltungsrath des Lloyd hat an die Brünner Handelskammer, welche ebenfalls gegen die Einhebung eines 5 % Zuschlages zu den Frachtsätzen des Lloyd Stellung genommen hat, ein Schreiben gerichtet, in welchem die erwähnte Maassregel begründet wird. Die Verwaltung erklärt, dass der Lloyd zur Einführung einer 5 % Kappa durch die abnorme Steigerung der Kohlenpreise gezwungen war, und, statt wie andere Gesellschaften, die Frachten bedeutend zu erhöhen, lediglich einen mässigen Zuschlag einhebe," wo eine Erschwerung des Exportes nicht eintreten könne.

— In einem vor dem königlichen Gerichtshofe in Budapest durchgeführten Entschädigungsprozesse handelt es sich um **Entscheidung der Frage, ob der Gesetzartikel XVIII : 1874,** betreffend die Verantwortlichkeit und die Verpflichtung zum Schadenersatz bei Todesfällen und körperlichen Verletzungen auf Eisenbahnen, **sich auch auf die Strassenbahnen erstrecke.** Der königliche Gerichtshof in Budapest bejahte diese Frage mit der Begründung, dass während die Bahnen mit Dampfbetrieb in der Regel auf ihrem eigenen, vom öffentlichen Verkehr abgegrenzten Bahnkörper verkehren, die Strassenbahn in den lebhaftesten Gassen und Plätzen der Stadt verkehrt, daher die Angestellten der letzteren eine noch mehr gesteigerte Vorsicht, als jene der Bahnen mit Dampfbetrieb zur Verhütung von Unfällen an den Tag legen müssen und somit die Anwendung jenes Gesetzartikels gegenüber den Strassenbahnen in erhöhtem Maasse gerechtfertigt sei.

Die Budapester königliche Tafel nahm einen der ersten Instanz entgegengesetzten Standpunkt ein mit der Motivirung, dass die Bestimmungen des Gesetzes sich nur auf die Eisenbahnen mit Dampfbetrieb erstrecken, was aus dem Geiste, aus der Motivirung dieses Gesetzes, sowie aus der bei Schaffung des Gesetzes gepflogenen legislatorischen Verhandlung erhellt.

Die königliche Kurie bestätigte das Urtheil der zweiten Instanz mit der Begründung, dass nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen des Beweisverfahrens der Verklagte, d. i. die Strassenbahn, verpflichtet sei, den Nachweis zu führen, dass der eingetretene Unfall nicht durch die Unterlassung, Fahrlässigkeit oder das Verschulden ihrer Organe erfolgte, was sie auch bewiesen habe.

Niederlande.

— Die Verwaltung der **holländischen Eisenbahngesellschaft** (Amsterdam-Rotterdamer Bahn) wird in der auf den 13. d. Mts. einberufenen Generalversammlung die Ausgabe von 12 000 000 fl. 3,5 % Obligationen beantragen, deren Erlös zur Ausdehnung von Hafeneinrichtungen und Bahnanlagen, sowie zur Beschaffung von rollendem Material dienen soll. Die Betriebseinnahmen der Bahn während des Jahres 1897 stellen sich auf 5 420 702 (5 437 298) fl. einschliesslich 17 800 (16 513) fl. Ertrag der Dampffähre Enkhuizen-Stavoren, 92 283 (92 283) fl. Vergütung für die Mitbenutzung ihrer Strecken und Stationen und 56 535 (53 584) fl. Zinsen. Von den Ausgaben entfallen 1 778 568 (1 749 807) fl. auf die Mitbenutzung fremder Strecken, 65 543 (65 543) fl. auf Pacht und Vergütung für den Gebrauch der Hafenanlagen in Amsterdam und Rotterdam und 164 073 (195 843) fl. auf Wagenmiethe und Reparaturen. Auf das rollende Material werden zusammen 427 070 (458 091) fl. abgeschrieben, 114 305 (105 051) fl. fliessen dem Pensions- und Unterstützungsfonds zu und 134 000 (190 000) fl. werden dem Reservefonds überwiesen, der damit auf 880 000 fl. steigt. Die Aktionäre erhalten (wie schon erwähnt) 4,25 % Dividende, gleichviel wie für 1896 und der Staat für seinen Antheil am Reingewinn über 4 % hinaus 55 979 (57 222) fl.

Vereins-Ausland.

— Aus Bern wird der „B. B.-Ztg." unterm 6. d. Mts. bezüglich der **Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen** geschrieben: Erst nach einer Reihe von Jahren wird es sich zeigen, ob das Hauptargument der Gegner der Eisenbahnverstaatlichung, der Bund mache mit dem Rückkauf ein schlechtes Geschäft, zutreffend gewesen ist oder nicht. In einem andern Punkt aber haben sie sich gründlich geirrt, was nun selbst von dieser Seite, wenn auch etwas gewunden, zugegeben wird. Sie behaupteten nämlich auch, und diese Behauptung ward an die Bevölkerung der sogenannten Simplonkantone gerichtet, deren Stellungnahme bei der Volksabstimmung als ausschlaggebend galt, die Verstaatlichung werde den Bau des Simplontunnels verhindern, weil niemand die Mittel liefern würde. Dieser Anschauung gab dann noch besonderen Nachdruck das bekannte Anerbieten eines Konsortiums, ein Anlehen von 60 Millionen für den Fall zu übernehmen, dass die Verstaatlichung nicht zu stande komme. Heute schon ist der Durchstich nun aber vollständig gesichert. Die staatlichen Subventionen sind bereit, eine Bankengruppe hat das 60 Millionenanlehen übernommen, die Eidgenossenschaft dasselbe garantirt, der am 15. April d. J. erneuerte bezw. neu abgefasste Bauvertrag mit Brandt, Brandau & Co. ist von der Aktionärversammlung genehmigt. Derselbe bestimmt u. a., dass der Tunnel zur Betriebseröffnung vollendet sein soll 5½ Jahre nach Beginn der mechanischen Bohrung. Es bleibt nur noch die formelle Zuweisung des Bundesbeitrages von 4,5 Millionen an die Jura-Simplongesellschaft von der Bundesversammlung zu beschliessen, was einstimmig schon in den nächsten Tagen geschehen wird. Grundsätzlich ist diese Subvention an den westlichen Alpendurchstich längst bewilligt durch einen Bundesbeschluss aus der Zeit des Gotthardbaues und sie wurde niemals angefochten. Nun werden sich die Berner auf die Ausführung des Lötschbergprojektes werfen. Bis zu einem gewissen Grad entsteht der Simplonbahn zwar eine Konkurrenzlinie in dieser direkten Verbindung zwischen Bern mit dem oberländischen Mittelpunkt des Fremdenverkehrs und dem Wallis (Zermatt und Simplonroute), allein die Lötschbergbahn wird ebenfalls in den Besitz des Bundes übergehen und die Sache sich damit ausgleichen, besonders wenn, wie man annehmen darf, die Verkehrszunahme anhält. Wie ein Blick auf die Karte zeigt, kommt der Lötschbergbahn, die nicht etwa schmalspurig als Touristenbahn gebaut wird, eine Bedeutung als internationale Verkehrslinie zu. Es wird freilich noch einige Zeit brauchen, bis das Projekt reif ist, allein der Kanton Bern hat bereits eine sehr starke Subvention beschlossen, soweit die Linie durch sein Gebiet geht, und eine Extramillion für den Tunnelbau. Bei diesem Anlass sei erwähnt, dass zwischen Bundesrath, Kanton Bern und Jura-Simplongesellschaft Unterhandlungen gepflogen werden bezüglich der Ausführung des Projekts einer Brienzer Seebahn. Durch dieses Stück würde die direkte Bahnverbindung zwischen Interlaken und Luzern über den Brünig hergestellt. Zeigt sich der Bundesrath geneigt, diese Bahn in den Rahmen der Verstaatlichung einzubeziehen, so wird der Kanton Bern seine finanzielle Unterstützung leihen, und dann könnte sich die Jura-Simplongesellschaft entschliessen, diese Strecke zu bauen. Der Werth dieses Bindegliedes für die Eidgenossenschaft als künftige Besitzerin der beiderseitigen Netze ist so klar, dass die Bundesversammlung ihre Zustimmung zur Erwerbung der Brienzer Seebahn nicht verweigern würde.

— Da die von den **schweizer Eisenbahnverwaltungen** eingesandten **Vorschläge, betr. die Einlagen in den Erneuerungsfonds,** unter sich verschieden und grösstentheils ungenügend sind, beantragt der Bundesrath, das Eisenbahndepartement solle mit den Verwaltungen in Unterhandlung treten, um eine Verständigung auf Grundlage der von dem Departement aufgestellten Normen zu erzielen. Der Bundesrath behält sich das Recht vor, die Erhöhung der Einlagen in den Erneuerungsfonds zu verlangen, wenn sich die bisherigen Ansätze als ungenügend erweisen. Die definitiven Einlagen der fünf Hauptbahnen in den Erneuerungsfonds von 1896 an sind nach den aufgestellten Normen zu berechnen. Die Differenzbeträge, welche sich aus dieser Neuberechnung gegenüber den früher festgesetzten provisorischen Einlagen ergeben, sind in der Rechnung für 1898 auszugleichen, ebenso die Verwendung zu Lasten des Erneuerungsfonds, worüber die Bahnverwaltungen nachträglich den Ausweis vorlegen sollen.

— Die Aktionärversammlung der **Berner Oberlandbahnen** beschloss die Vertheilung einer Dividende von 5,5 %.

— Die Direktion der **Jura-Simplonbahn** beantragt für 1897 die Vertheilung einer **Dividende** von 4,5 % an die Prioritätsaktien und 4 % an die Stammaktien, die Genussscheine gehen leer aus. Der Ueberschuss von 6 000 000 soll dem Reservefonds einverleibt werden. Die zu vertheilende Summe beträgt 2 340 000 Francs an die Prioritäten und 1 964 000 Frcs. an die Stammaktien.

— Unter den **Alpenpässen der Schweiz** haben 14 einen ziemlichen Verkehr aufzuweisen und zwar folgende: Simplon, Grimsel, Bernhardin, Splügen, Schyn und Julier, Landwasser (Tiefenkastels-Davos), Albula, Flüela, Maloja und Engadin, Bernina, Oberalp, Furka, Lukmanier und der Ofenpass. Nach den schweizerischen Erhebungen verkehrten im Sommer 1897 über diese Pässe insgesammt 153 254 Personen, davon über den Maloja- und Engadinpass 32 654, über den Schyn- und Julierpass, der Chur mit Samaden und Thusis verbindet, 24 436, über den Albulapass 17 005, über den Oberalppass 15 996, über den Flüelapass (Davosplatz-Schuls) 10 819, über den Bernhadinpass 9 293, über den Splügenpass 8 519 Personen usw. Die Gesammteinnahmen aus den betreffenden Postkursen beliefen sich auf rund 889 000 Frcs.

— **Montblancbahn.** Guyer-Zeller scheint mit seinem Jungfraubahnunternehmen auch Nachahmer in Frankreich zu finden, schreiben die „Münch. N. N." Ein französischer Industrieller hat sich von der Gemeinde Les Houches die Konzession für eine Zahnradbahn ertheilen lassen, mit der man vom Chamounixthal auf den Gipfel des Montblanc (4810 m) gelangen wird, indem man sie nur wenig tief unter der Oberfläche sich längs der feltigen Hänge des Berges, unter Vermeidung der Gletscherpartien, hinziehen und an vielen Punkten, wo die Gestaltung des Terrains es gestattet, zu Tage treten soll. Der Urheber des Projektes hat sich an die Universität in Lyon gewandt, deren Rektor und die Dekane der naturwissenschaft-

lichen sowie der medizinischen Fakultät es sehr günstig aufgenommen haben. Eine bereits unternommene erste Prüfung, der noch weitere Studien folgen werden, ergab, dass die Erstellung einer Bahn vom Chamounixthal auf den Montblanc auf keine unüberwindlichen Schwierigkeiten stossen würde.

— Im allgemeinen klagen alle Reisenden, die aus Deutschland, Frankreich oder Italien nach **Spanien** kommen, über die **Unzulänglichkeit der dortigen Eisenbahnverbindungen.** Expresszüge verkehren nur zwischen Sevilla und Madrid, Barcelona und Madrid und Irun und Madrid, überdies nur zwei- bis dreimal wöchentlich und sie legen nur 35 km in der Stunde zurück. Die übrigen Züge fahren noch langsamer. Beklagt man sich gelegentlich bei den Eisenbahndirektionen darüber, so hört man nicht selten die Auskunft, dass die Gesellschaften sehr erhebliche Beträge aufwenden müssen, um die Abgeordneten zu bezahlen, die ihrem Verwaltungsrathe angehören. Aus diesem Grunde könnten sie auf die Bequemlichkeit und die Bedürfnisse der Reisenden nicht so grosse Rücksicht wie in anderen Ländern nehmen, wo derartige Ausgaben wegfallen. In der That haben die Gesellschaften weder von der Regierung noch vom Parlament ernsthafte Maassregeln zu befürchten, nachdem sie in allen politischen Parteien kointeressirte Freunde sich zu schaffen wussten.

— **Personentarif und Platzkarten in Russland.** Wie aus Petersburg geschrieben wird, ist das Finanzministerium mit der Frage beschäftigt, eine weitere Herabsetzung des russischen Personentarifs durchzuführen. Der gegenwärtige im Vergleich zu Deutschland schon äusserst mässige aus Zonentarif und Staffeltarif zusammengesetzte Personentarif wurde bekanntlich auf den russischen Eisenbahnen am 1. Dezember 1894 eingeführt; derselbe verbilligt das Reisen auf weite Entfernungen ausserordentlich, hat aber für kürzere Strecken bis zu 300 Werst den früheren Fahrpreis bestehen lassen. Bei der Einführung des neuen Tarifs rechnete das Finanzministerium wenigstens für die erste Zeit auf einen Rückgang in den Eisenbahneinnahmen, aber schon im ersten Jahre der Wirksamkeit des neuen Tarifs stieg die Zahl der Reisenden um 5 200 000 und die Einnahmen der Eisenbahnen aus der Personenbeförderung um 4 250 000 R. Dieses glänzende Ergebniss hat jetzt das Finanzministerium veranlasst, Vorarbeiten zu unternehmen, um den Personentarif auch für kürzere Entfernungen bis zu 300 Werst zu verbilligen und damit die Reform des Personentarifs gewissermaassen zum Abschluss zu bringen. Wie weiter bekannt geworden, nähern sich diese Vorarbeiten bereits ihrem Ende. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen verspricht sich das Finanzministerium von seiner neuen Maassregel eine bedeutende Belebung des Handelsverkehrs.

Wenngleich auf einem anderen Gebiete des Personenverkehrs liegend, kann im Anschluss an vorstehendes noch berichtet werden, dass am 16./28. Mai über die Einführung der Platzkarten der allgemeine Kongress der Vertreter der russischen Eisenbahnen berieth und dabei, wie die „Nowosti" berichten, zu folgenden Ergebnissen kam. In den Wagen der III. Klasse sollen noch keine nummerirten Plätze eingeführt werden, in den Wagen der I. und II. Klasse dagegen nur dann, wenn diese Wagen nach altem Muster gebaut sind und mehr Plätze als Schlafplätze enthalten. Der Zweck der Platzkarte soll nämlich in Russland der sein, dem Reisenden einen bequemen Schlafplatz zu sichern. In denjenigen Wagen, wo die Rücklehnen aufgehoben werden können und auf jeder Bank nur zwei Personen sitzen, so dass also jeder Reisende Nachts bequem schlafen kann, sollen keine nummerirten Plätze eingeführt werden, da ja dann die Erhebung einer Platzkartengebühr einer blossen Erhöhung des Personentarifs gleichkäme. Der Preis jeder Platzkarte soll 1,50 R. für die Nacht betragen. Die Platzkarten der I. Klasse werden nicht mehr kosten wie die der II. Klasse. Der Vorverkauf der Karten hat auf den Ausgangsstationen und den grösseren Zwischenstationen mindestens schon drei Tage vor Abgang des Zuges zu beginnen. Die Vorverkaufsgebühr beträgt 30 Kop. für jede Karte. Da die Platzkarten erst im Herbst d. J. eingeführt werden sollen, wird der Kongress im Juli, wenn der Winterfahrplan festgestellt wird, wiederum zusammentreten und dann den wichtigsten Theil der Frage entscheiden, d. h. die Züge bestimmen, in denen die nummerirten Plätze eingeführt werden sollen.

Eine merkwürdige Verquickung von Logik und Unbilligkeit.

Auf der einen Seite ist es ja konsequent, die Platzgebühr nicht zu erheben, wenn der Schlafplatz schon unter allen Umständen durch die Konstruktion der modernen, bequemen Wagen gesichert ist, andererseits wird aber den Personen, die nicht so glücklich sind, einen bequemen Wagen moderner Konstruktion benutzen zu können, eine Gebühr auferlegt, trotzdem sie weniger gut plazirt sind, als die Benutzer eines modern eingerichteten und daher schon an und für sich bequemen Wagens.

— **Verkauf ausländischer Rundreisehefte in St. Petersburg und Warschau.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hatte einen Beamten nach Paris geschickt zwecks endgültiger Feststellung aller Einzelheiten des Vertrages, welcher mit der französischen Gesellschaft für ökonomische Reisen über die Organisation des Verkaufes von ausländischen Rundreisefahrscheinheften abgeschlossen werden sollte. Es ist nunmehr dem Ministerium ein Vertrag zur Bestätigung vorgelegt worden, demzufolge die französische Gesellschaft sich verpflichtet, Rundreisehefte für alle europäischen Eisenbahnen (England, die Türkei und Griechenland ausgenommen) zu liefern. Die Reiserouten können von den Auftraggebern nach Belieben zusammengestellt werden, doch sind auch bestimmte Routen schon entworfen worden. Die Fahrscheinhefte werden in den städtischen Eisenbahnkartenverkaufsstellen in Petersburg und Warschau zu haben sein. Die Gesellschaft ist gehalten, die Fahrscheinhefte am sechsten Tage nach dem Eintreffen der Bestellung abzusenden. Die Fahrscheinhefte werden auf dem Umschlage die Preisangabe in Franken und Centimes tragen. Spätestens zehn Tage nachdem der Besteller sein Fahrscheinheft erhalten hat, muss er in Petersburg im „Credit Lyonnais" bezw. in Warschau in der Kommerzialbank den Preis derselben bezahlen. Dieser Vertrag soll, wie die „Nowosti" hören, auf 12 Jahre abgeschlossen worden sein.

— Zum **Bau der Moskau-Ssawelowbahn** berichtet die „M. D. Z.": Die Erdarbeiten für die im Bau begriffene Bahn wurden Ende September v. J. aufgenommen und mit dem Eintritt der Fröste bis zum Beginn des Frühjahrs 1898 unterbrochen. Gegenwärtig sind auf der 125 Werst langen Linie an verschiedenen Punkten etwa 2 500 Arbeiter mit den Erdarbeiten beschäftigt. Die Bahn führt zwischen den Linien der Nikolai- und Moskau-Jarosslawbahn hin und erhält elf Stationen, nämlich Moskwa, Besskutnikowo, Kljasma, Lobnja, Ikscha, Wlachernskaja, Ichroma, Dmitrowo, Tatjanino, Taldy und Ssawelowo, von wo das auf dem jenseitigen Ufer der Wolga gelegene Kimry zu erreichen ist. Grössere Brücken werden über die Jausa, Kljasma, Jachroma, Dusna und Ikscha gebaut. Die Grundsteinlegung für den bei der Butyrskaja Sastawa zu erbauenden Bahnhof soll im Laufe des bevorstehenden Sommers erfolgen. Mit den Erdarbeiten hofft man bis zum 1. September zu Ende zu kommen; der Bahnbau soll bis zum Herbst nächsten Jahres zum Abschluss gebracht werden.

— Um die Grossgrundbesitzer im südwestlichen Gebiet des europäischen Russlands von dem kleinen und unsoliden Getreidehandel der Kornmakler und Aufkäufer unabhängig zu machen, hat die Verwaltung der **russischen Südwestbahnen** den Landwirthen dieses Gebietes gestattet, auf den **Bahnstationen Vitrinen mit Proben aller** bei ihnen zu Verkauf stehenden **Getreidegattungen** aufzustellen. Den Schlüssel zu diesen Vitrinen bewahrt der Stationschef, der auch über alle, den beabsichtigten Geschäftsabschluss betreffenden Umstände: das vorräthige Quantum, die Lieferungsweise usw. Auskunft ertheilt. Für jedes, durch seine Vermittelung zum Abschluss gebrachte Verkaufsgeschäft erhält der Stationschef eine Provision von $^1/_8$ % der Kaufsumme.

— China hat Frankreich als Genugthung für die Ermordung der französischen Missionare u. a. die **Konzession für eine Eisenbahn von Pakhoi bis Maningfu** im Sikiangthale bewilligt.

— Im englischen Unterhause beantragt Lord Hamilton eine Resolution, welche die Regierung zur Aufnahme einer indischen Anleihe von 10 000 000 £ in England ermächtigt. Die Anleihe soll den Zweck haben, fällig werdende Obligationen, die zu hohem Zinsfuss aufgenommen sind, einzulösen und jetzt durch Obligationen mit niedrigerem Zinsfuss zu ersetzen. Dann soll die **Anleihe zur Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Indien** verwendet werden und endlich zur Bildung eines Reservefonds für Hungersnoth oder Krieg dienen. Indiens Staatsschuld werde dadurch nur um 2 600 000 £ vermehrt.

— Das Fest der **Einweihung der Kongoeisenbahn** bildet in Belgien ein Ereigniss. Der Dampfer „Albertville", welcher von der Eisenbahngesellschaft gemiethet ist, wurde in Antwerpen ausgerüstet, am 9. d. Mts. sollte alles fertig sein, am 10. d. Mts. begab sich der Verwaltungsrath dahin, um die Eingeladenen zu empfangen und mit einem Frühstück an Bord zu bewirthen. Er begleitet die Gäste auf ihrer Fahrt bis Vlissingen. Am 11. d. Mts. früh 9½ Uhr verlässt das Schiff reich beflaggt den Hafen von Antwerpen. Von der Gesellschaft sind Einladungen ergangen an: den König-Souverän Leopold II. und an die

Souveräne und Regierungen aller Staaten, welche die Berliner Generalakte 1885 unterzeichnet haben. Bis zum Freitag waren nur Antworten von seiten Deutschlands, Belgiens, Grossbritanniens und Italiens eingegangen, Frankreich, Oesterreich, Russland und Portugal hatten keine Persönlichkeit genannt. Ausser den amtlichen Vertretern des Staates werden noch 18 Belgier die Reise mitmachen. König Leopold sendet als Vertreter den General Dallmann. Von Deutschland ist, wie schon berichtet, der Professor Dr. Freiherr v. Danckelman, der Geograph des auswärtigen Amtes, damit beauftragt. Ferner schliesst sich auf besondere Einladung der Vorstand der Kanzlei in der deutschen Gesandtschaft zu Brüssel, Konrad Lentze, an. In Boma, wohin sich der Dampfer, ohne Bauana zu berühren, begibt, werden sich die Staatsbeamten, die fremden Konsuln, die Leiter der Missionen, die Vorstände der grossen Handelshäuser usw. anschliessen. Fünf Staaten sind am unteren Kongo durch Konsuln vertreten, nämlich England, Frankreich, Holland, Italien und Portugal. Von seiten der Missionen sind nicht weniger als 14 Angehörige im Kongostaate eingeladen, davon sind acht protestantisch, von den englischen und amerikanischen Missionsgesellschaften. Die Missionen spielen am Kongo überhaupt eine grosse Rolle; der Bischof Angouard von der französischen Ubangimission hat am 16. März mit dem Direktor Ingenieur Goffin den letzten Nagel in die letzte Schiene bei Dolo eingeschlagen. Der Dampfer „Albertville“ soll am 30. Juni an der Mündung des Kongo eintreffen, am 1. Juli nach Boma gelangen und am 2. Juli nach Matadi fahren, wo die Feste beginnen und dann in Tumba und in Dolo am Stanleypool bis zum 8. fortgesetzt werden. Auf der Slip in Leopoldville, nur 10 km von Dolo westlich, wohin eine Zweigbahn führt, herrscht eine ausserordentliche Thätigkeit, um den Dampfer „Brabant“ von 250 t zusammenzusetzen, der am 1. Juli vollkommen fertig sein soll, 30 Monteure arbeiten daran. Dann könnten die Gäste sogleich eine Fahrt nach dem oberen Kongo machen.

Technische Neuerungen.

— **Elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernungen.** Aus dem letzten Jahresbericht der amerikanischen Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, umfassend das am 31. Januar 1898 endigende Abrechnungsjahr sind die folgenden Mittheilungen von allgemeinerem Interesse. Es heisst hier: „Die Zahl der Kraftübertragungen auf grosse Entfernungen ist im verflossenen Jahre derart gestiegen, dass jetzt insgesammt 100 000 erzeugte PS übertragen werden. Etwa 20 Anlagen werden mit Spannungen über 10 000 Volt betrieben. Diese übermitteln im ganzen 50 000 PS auf Entfernungen von 15 bis 65 km. Die 5 000 pferdige Kraftstation Ogden (Utah) ist jetzt nahezu ein Jahr in Betrieb; die erzeugte Energie wird nach Saltlake City, 59 km weit mit 16 000 Volt Spannung übertragen. Weiter befindet sich eine 4 000 pferdige Kraftanlage im Bau, deren Zweck ist, eine Wasserkraft 130 km weit nach der Stadt Los Angeles in Kalifornien unter Anwendung einer Spannung von 33 000 Volt zu übermitteln. Die im früheren Bericht als im Bau befindlich bezeichnete Kraftstation an den St. Anthony-Fällen ist jetzt in ordnungsmässigem Betrieb und liefert Kraft für die Strassenbahnen von Minneapolis und St. Paul in Minnesota. Bald werden auch die Schenectady Werke der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft mittels einer Wasserkraft betrieben werden; die Verträge, betreffend Nutzbarmachung von 2 000 PS an den Fällen des Hudsonflusses bei Mechanicville, 30 km von Schenectady, sind bereits abgeschlossen. Bei dieser Anlage ist bemerkenswerth, dass die Stromerzeuger, je von 1 000 PS, so gebaut werden, dass unmittelbar eine Spannung von 12 000 Volt abgegeben wird und auf diese Weise die Kosten des gewöhnlichen Hinauftransformirens gespart werden.

Im Anschluss hieran sind einige Mittheilungen des Railway Age über Hochspannungsversuche bemerkenswerth, welche die amerikanische Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zwischen den oben genannten Städten Ogden und Saltlake City unternommen hat. Es handelte sich darum, festzustellen, bis zu welcher Grenze die Stromspannung wirthschaftlich gesteigert werden könne. Der Versuch wurde von F. O. Blackwell unter Benutzung der Leitungen vorgenommen, welche die grosse Kraftstation zu Ogden mit den Vertheilungsleitungen in Saltlake City verbinden. Die Saltlake-Endungen der Uebertragsleitungen wurden zusammengelegt und die Umformer zu Ogden, welche für gewöhnlich dazu dienten, die Spannung des ausgehenden Stromes hinauf und des hereinkommenden Stromes herunter zu transformiren, wurden getheilt. Die Entfernung beträgt, wie bereits bemerkt, 59 km, so dass sich der gesammte — dreidrähtige — Stromkreis der ausgehenden und eingehenden Linien, mit Saltlake in der Mitte, auf 118 km stellt. Es wurden 10 000 PS übertragen mit einer Spannung, die zeitweise auf 30 000 Volt stieg.

Blackwell stellte durch wiederholte sorgfältige Messungen mit Wattmessern an beiden Enden fest, dass der Kraftverlust bei der Uebertragung nur 9 % betrug, einschliesslich 4 % Verlust in den beiden Umformergruppen. Der Spannungsabfall aus der Induktanz war so gut wie Null. Die Kapazität der Linie erwies sich als ausreichend, um den Reaktanzverlust auszugleichen.

Ein Theil des Versuches bestand darin, einen Theil der Belastung der Saltlakestation von Ogden aus aufzunehmen, bei 24 000 Volt Stromspannung. Der Strom, bis zu 500 PS, wurde in sinchronen Motoren und Lampen zwei Tage lang unter den schlimmsten Unbilden der Witterung bei abwechselndem Regen-, Nebel- und Schneewetter geliefert; die ganze Nacht hindurch wüthete ein schweres Gewitter, so dass die Blitzableiter häufig in Thätigkeit traten. Trotzdem liefen die Motoren ordnungsmässig und die Lampen brannten selbst bei den elektrischen Entladungen ohne Zucken. Nicht die geringste Störung war festzustellen.

Früher gab es in Saltlake City eine ganze Reihe von elektrischen Gesellschaften, die jetzt alle zu einer einzigen, der Union Light & Power Cy. vereinigt sind. Im fortlaufenden Betriebe wird der Strom von den hinauf transformirenden Umformern mit 16 000 Volt und mit 13 800 Volt an die hinab transformirenden Umformer abgegeben. Für gewöhnlich wird die Dreieckschaltung angewendet, doch können die Stromkreise zur Sternschaltung verbunden werden, um die Spannung auf 25 000 Volt zu steigern, wenn die Kapazität der Linie oder die Entfernung für die Uebertragung vermehrt werden soll. Die Schalttafelabtheilungen am Ende der Kraftstation für die ausgehenden Speiseleitungen sind für Spannungen von 25 000 bis 30 000 Volt gebaut.

— Auf den Prager Bahnhöfen der Kaiser Franz Josefsbahn und der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wurden kürzlich Versuche mit einer **automatischen Wagenkuppelung**, System Ruscher, vorgenommen. Die neue Kuppelungsmethode kann mit Beibehaltung der jetzigen Bestandtheile an jedem Wagen ohne besondere Schwierigkeit angewendet werden. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass die Frage der Einführung automatischer Wagenkuppelungen die österreichischen Eisenbahnverwaltungen sehr lebhaft beschäftigt, und ist es speziell die amerikanische Wagenkuppelung, System Janney, auf welche sich die Aufmerksamkeit der maassgebenden Kreise lenkt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom Sonntag, den 29. Mai d. J. ab verkehrt an allen Sonn- und Festtagen bis 1. September d. J. auf der Strecke Hermsdorf-Klosterlausnitz bis Gera ein Personenzug mit 2. und 3. Klasse in folgendem Fahrplane:

Hermsdorf-Klosterlausnitz ab 2.43, Kraftsdorf 2.55 bis 2.56, Töppeln 3.06 bis 3.07, an Gera 3.19.

Erfurt, im Juni 1898. (1370)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. August d. J. treten die in den Heften Nr. 2 vom 1. Januar 1888, Nr. 4 vom 1. April 1895 und Nr. 16 vom 1. November 1896 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz-Heinrichbahn für den Verkehr mit den Stationen der Direktionsbezirke Köln und Mainz enthaltenen Frachtsätze ausser Geltung.

Gleichzeitig kommen für den Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Köln und der Crefelder Eisenbahn ein neues Heft 2, und für den Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Mainz ein neues Heft 4 zur Einführung, welche neben Tarifermässigungen auch Tariferhöhungen enthalten.

Bis zur Ausgabe der neuen Tarife ertheilt unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Heft 2 wird zum Preise von 1,20 ℳ, Heft 4 zum Preise von 0,80 ℳ bei sämmt-

(Forts. der amtl. Bekanntm. auf Seite V.)

Nr. 11. Jahrgang 1898. **Berlin, am 11. Juni 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

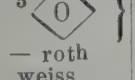
Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

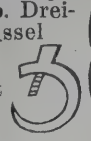
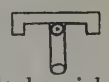
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A E G	I	1	Sack	—	71	1	Neusalz	K. E.-D. Breslau	anschein. Schmirgelerde.
2	A G	328	1	Gestell	Theatercoulisse —	32	2	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
3	A H	4057	1	—	leere Seifenkiste —	8	3	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
4	A H	177	1	Bündel	leere Säcke —	15	4	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A H	74	1	Fass	Wein —	40	5	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
6	A K	204	1	Pack	Schuhe —	16	6	Ingweiler	Reichsbahn	
7	A L / A	3346 / 32	1	Kiste	? —	8,5	7	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
8	B	—	1	—	hölzerne Leiter —	9	8	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
9	B	—	1	Kollo	Strohhülsen —	9,5	9	Bremen H. bezw. Osnabrück	K. E.-D. Hannover	beklebt: Osnabrück.
10	B	247	1	Korb	leer, gebr. —	6	10	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
11	B B	—	2	Ballen	Leinen —	—	11	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
12	B L	4044	1	—	leeres Fass —	24	12	Thale a/H.	K. E.-D. Magdeburg	
13	B R	7548	1	—	Presse —	—	13	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster i/W.
14	C	1865	1	—	eisernes Rohr —	50	14	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
15	C H	12	1	Kiste	Eisenwaaren —	12	15	Heidelberg	Badische Stsb.	
16	C T	—	4	Bund	Laschen —	76	16	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
17	D	2119	1	Kiste	Wein —	17	17	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
18	D W	188	1	Ballen	3 Rollen Wachstuch —	19	18	Uslar	K. E.-D. Cassel	
19	E B	705	3	Stangen	Rundeisen —	84	19	Posen	K. E.-D. Posen	
20	E K	20	1	Kiste	Gläser —	34	20	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
21	E M A	4492	1	—	leere Kiste —	46	21	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	E S	12	1	Sack	Hafer —	75	22	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
23	E S	58	1	Pack	leere Körbe —	34	23	Solingen	„	
24	F B	629	1	Kiste	Rohglas —	96	24	München Centr.	Bayerische Stsb.	
25	F H u. W	5908 / 14	1	Fass	leer —	—	25	Wesel	K. E.-D. Münster	
26	F K	2438	1	—	leeres Fass —	22	26	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
27	F L	IX/14	1	Pack	26 Gypssäcke —	16	27	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
28	F L C	2036	1	Kiste	Kleider —	40	28	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
29	F R	44	1	„	Uhrenzifferblatt —	15	29	Wertheim	Bayerische Stsb.	
30	F W M	4194	1	„	Flaschen —	24	30	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
31	F Y W B	906	1	—	leeres Fass —	17	31	Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	wurden in den Freiladegleisen gefunden.
32	F Y W B	989	1	—	leeres Fass —	18	32			
33	F Y W B	1842	1	—	leeres Fass —	12	33			
34	G A H	2055	1	Kiste	Maschinenöl —	99	34	Kiel	K. E.-D. Kiel	
35	G H	9334	1	„	kleine Flaschen —	13	35	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
36	G O	3310	1	Ballot	Wollwaaren —	23	36	Mengen	Württemberg. Stsb.	
37	G S	954	1	—	leeres Fass —	18	37	Frkfrt. a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	G T	5867	1	Kiste	? —	56	38	Posen	K. E.-D. Posen	
39	G Z	5400	1	—	leeres Weinfass —	19,5	39	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
40	H	1	1	Fass	Petroleum —	182	40	Heinersdorf	K. E.-D. Breslau	
41	H	—	1	—	buchene Radfelge —	—	41	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
42	H	5250	1	—	leere Kiste —	5	42	Augsburg	Bayerische Stsb.	
43	H A	6266	1	Ballen	Leinen —	64	43	Scherrebek	K. E.-D. Altona	
44	H B	2	1	Kiste	Harzkäse —	5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	
45	H H	—	1	—	hölzerne Karre —	74	45	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
46	H P	603	1	Ballen	Baumwollwaaren —	20	46	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	Frankfurt M.-Stuttgart 14./5. bezettelt.
47	H S	1	1	Pack	Spankörbe —	6	47	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
48	H W	4874	1	Kiste	? —	68	48	Flensburg	K. E.-D. Altona	
49	J A K	3865	1	Fass	Wein —	130	49	Treuchtlingen	Bayerische Stsb.	
50	J B	—	1	Kiste	Maschinentheile —	87	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	J D	755	1	Ballen	Putzbaumwolle —	200	51	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	J F / B S	1 / 714	1	Pack	Kleider —	10	52	Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	J N	1/5	5	Ballen	Umzugsgut —	85	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	J W W	—	1	Beutel	Graupen —	13	54	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
55	J Z	—	4	—	Ketten —	?	55	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
56	K	—	9	Stück	eiserne Roste —	29	56	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
57	K K / St B	—	1	—	Leine —	—	57	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
58	K.M.H	1856	1	—	Stahlschiene, alt —	173	58	Stein	Bayerische Stsb.	5,5 m lang.
59	L	12125	1	Ballen	? —	20	59	Gera	K. E.-D. Erfurt	
60	L L	—	1	Bund	Rohrschellen —	6	60	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
61	L S	6309	1	Pack	Stühle —	?	61	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
62	M	342	1	Ballen	Makulatur —	88	62	Potschappel	Sächsische Stsb.	
63	M B	12084/5	2	Kisten	Seife —	140	63	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
64	M O	—	6	Kolli	eis. Fensterrahmen —	—	64	Frkfrt. a/M. Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Mannheim.
65	M O B C	11	1	Pack	Eisenw. —	22	65	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
66	M P	2/8	7	Sack	Chammot —	525	66	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
67	M S	391	1	Ballen	baumwoll. Waaren —	15	67	Solingen	„	
68	M T (Fabrikmarke)	—	2	Pack	geb. Stühle —	16	68	Stade	K. E.-D. Hannover	
69	M V G	—	1	„	2 Patent-Klappstühle	20	69	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	O M	723	1	Ballen	Makulatur —	23	70	Potschappel	Sächsische Stsb.	
71	O S	—	1	Korb	? —	36	71	Posen	K. E.-D. Posen	
72	P M	1516	1	Kiste	Käse —	31	72	Dahlhausen a. d. Wupper	K. E.-D. Elberfeld	
73	P S O	2524	1	Ballen	Gummi —	24	73	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
74	R	2128	2	Pack	schwarz lackirte eis. Fenster	50	74	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
75	R C	2	1	Kiste	Steine —	22,5	75	Düsseld.-Bilk	„	
76	R L	62	1	„	Maschinentheile —	607	76	Remscheid	„	
77	R S P	57786	1	—	Maschinentheil —	2	77	Gemünden	Bayerische Stsb.	
78	R T	1949 / 685	2	Ballen	Felle —	75	78	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	R Z	—	1	Kiste	Oel —	23	79	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
80	S	1034	1	Fass	Wein —	70	80	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	S F C / F P K	23/41	1	Lattenkiste	Porzellan —	15	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
82	S 12 W	65	1	„	Porzellan —	33	82	„	„	
83	T H	5565	1	—	leere Kiste —	25	83	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
84	V B M	—	1	Block	Weissmetall —	15	84	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
85	W	20384	1	Fass	Oel —	234	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	W	—	1	—	eis. Achsbuchse —	—	86	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
87	W B	24688	1	Fass	Syrup —	67	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	W M	2	1	—	leere Kiste —	7	88	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	Wilh. Markworth Mg.-Neustadt.
89	W S	159	1	Koffer	gefüllt —	40	89	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	ferner H.B. 35 Wilhelmshafen beschrieben.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
90	Adresse	—	1	Beutel	eis. Klammern —	40	90	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
91	F. O. Bremen	4478	1	—	leere Kiste —	12	91	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
92	S. W. Bremen	15	1	Kiste	leere Flaschen —	37	92	„	„	
93	W. M. Bremen	1619	1	—	neuer l. Koffer —	5,5	93	Bremen	„	
94	Bremerhafen	5212	1	—	Decke —	—	94	Hof	Bayerische Stsb.	
95	F. Dipper	—	1	Kiste	Talg —	60	95	Nördlingen	„	
96	Eder	—	1	Korb	Gemüse —	16	96	Traunstein	„	
97	Essen	55025	1	Ladung	Roheisen in Blöcken	10 000	97	Gerstungen	K. E.-D. Erfurt	
98	Fröbeliner Zuckerfabrik Silvius Moll u. Söhne Fröbeln	—	5	Brote (in Papier)	Zucker —	60,5	98	Doelitz	K. E.-D. Bromberg	
99	Gössling & Sohn	—	2	Kolli	Vorsatzbretter —	20	99	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
100	Gut A. Hannover	—	4 1 1	Kisten Stück Korb	? Feldschmiede ?	— — —	422	100	Hannover N.	„
101	Th. Hoogoldt (Confiseur & Cuisinier Samarang)	—	1	Pack	Papierwaaren —	4	101	Wesel	K. E.-D. Münster	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
102	P E. E. Leisnig	—	1	Kiste	eiserne Nieten —	62	102	Leisnig	Sächsische Stsb.	
103	Carl Lorch Sirmstein	—	1	Sack	Mais —	100	103	Gemünden	Bayerische Stsb.	
104	Paris	315	1	Koffer	? —	54	104	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
105	H. Preuss Cüstrin-V.	—	1	Tritze	aus Gusseisen —	5	105	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
106	D. F. F. Posen	7697	1	Stück	Wienerstuhl —	3	106	Posen	K. E.-D. Posen	
107	Runowo	—	2	—	lose Vorlegebäume (Dienstgut) —	—	107	Runowo	K. E.-D. Bromberg	
108	Ch. Streng	856	1	Fass	leer —	15	108	Frkfrt.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	B. L. Ziegler	417	1	—	l. gebr. Bierfass —	15	109	Lindau	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
110	—	450	2	Kolli	Guss —	—	110	Bettemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
111	—	497	1	—	Eisenrohr, 5 m lg. —	29	111	Augsburg	Bayerische Stsb.	
112	—	3044	1	—	eis. Platte, 85 cm lg., 42 cm breit, 12 mm stark	32	112	Mainbernheim	„	
113	—	4372	1	Pack	Fläschchen —	2	113	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
114	rother Strich	—	1	Kollo	Thonrohrknie —	7,5	114	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
115	roth //	—	1	Gasrohr	— —	23	115	Bergen a. d. D.	„	bezettelt: Ruhrort-Nordhorn.
116	× × —	—	3	Bund	Feldbahnlaschen —	75	116	Nordhorn	Bentheimer Kreisb.	
117	blauer Strich	—	8	Pack	32 neue, leere Spahnkörbe	80	117	Hamburg B.	Lübeck-Büchener	
118		43717	1	„	3 Ballen Bettfedern —	15	118	Warburg	K. E.-D. Cassel	
119		696	1	Kiste	? —	—	119	Luisenthal	K. E.-D. Erfurt	
120	P B darunter eine Krone	—	1	Koffer	Damenhüte —	6	120	Stuttgart Gep.	Württemberg. Stsb.	
121		17604	1	Ballen	? —	22,5	121	Minden	K. E.-D. Hannover	
122		—	1	Sack	Pappenabfälle —	25	122	Niederwiesa	Sächsische Stsb.	
123	— roth	—	5	—	Gusstheile —	175	123	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
124	weiss	—	3	—	eiserne Träger —	136	124	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
125	PUY	2604	1	Kiste	Bürstenwaaren —	115	125	„	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
126	—	—	1	Ballen	Baumwollstoff (Schürzenzeug)	27	126	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Beklebung abgefallen.
127	—	—	1	—	l. Blechkanne —	4	127	Frkfrt.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	—	—	1	—	l. Bleckkanne —	15	128	„	„	
129	raffinirtes Harzblei	—	1	Stück	Blei —	72,5	129	Cöthen *)	K. E.-D. Magdeburg	*) 5. Bahnmeisterei.
130	—	—	1	—	Blumentisch —	7	130	Burgfarnbach	Bayerische Stsb.	auf d. Strecke gef.
131	—	—	1	Pack	behobelte Bretter —	18	131	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
132	—	—	6	—	Bretter, 4,60 m lang, 10 cm breit	—	132	Hösbach	Bayerische Stsb.	im Bahnhof gef.
133	—	—	1	—	Eisenrohr —	2	133	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
134	—	—	1	Bund	(5) verz. Eisenröhren	41	134	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
135	—	—	1	Korbflasche	ansch. Essigsäure —	19	135	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
136	—	—	1	Kiste	Emballage (Heu) —	13	136	Gotha	„	
137	—	—	1	—	Eisenbügel mit Stellschraube	0,5	137	Amberg	Bayerische Stsb.	
138	—	—	8	Stäbe	Eisen —	27	138	Saargemünd	Reichsbahn	
139	—	—	1	Bund	Eisen oder Stahl —	50	139	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
140	—	—	2	Stangen	Eisen —	41,5	140	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
141	—	—	1	Block	Eisen —	12	141	Stendal	„	
142	—	—	1	Stab	Eisen —	20,5	142	Mücka	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	—	—	9	Stäbe	Eisen —	?	143	Mettmann	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	2	Bund	□-Eisenstangen —	67	144	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
145	—	—	1	Pack	6 Eisentheile —	24	145	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
146	—	—	2	Stück	Eisentheile mit je einem angeb. Dreikantschlüssel; Seitenansicht 	6	146	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	 Flachansicht.
147	—	—	2	Körbe	Eisenwaaren —	122	147	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
148	—	—	1	—	leeres Fass —	15	148	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
149	—	—	6	—	leere Fässer —	25	149	Emden	K. E.-D. Münster	ohne Deckel.
150	—	—	1	—	gusseis. Fenster —	4	150	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
151	—	—	1	—	Fussgestell —	4	151	Diedenhofen	Reichsbahn	
152	—	—	1	—	hölz. Fusstritt —	6	152	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
153	—	—	1	Sack	Garn —	4,5	153	Schöppenstedt	„	
154	—	—	1	Korb	fr. Gemüse (Wurzeln)	33	154	Osnabrück Hptb.	Bayerische Stsb.	verkauft.
155	—	—	1	—	eis. Gestell zum Aufstellen von Fahrrädern	1,5	155	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
156	—	—	1	Bund	7 Gewichte —	9	156	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
157	—	—	1	—	eis. Göpelstange —	40	157	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
158	—	—	1	—	Gummischlauch —	12	158	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	2,30 m lg.
159	—	—	1	Kollo	Guss —	—	159	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	—	—	1	„	Gusskrippe —	—	160	„	„	
161	—	—	7	Kolli	Gusstheile	—	161	„	„	
162	—	—	1	Ballen	ges. Haut —	37	162	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
163	—	—	1	—	Haut, grün —	5	163	Würzburg	Bayerische Stsb.	
164	—	—	1	—	Herdrost —	3	164	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
165	—	—	1	Kollo	Holzgestell —	3,5	165	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
166	—	—	1	Bund	4 gedrehte Holzknöpfe	—	166	„	„	
167	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	22	167	Altenbeken	K. E.-D. Münster	
168	—	—	2	Kolli	Hufeisen —	5	168	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	—	—	1	Stück	Kantholz 4,7 m lang, 0,2 m breit, 0,13 m stark	—	169	Friedeberg N/M.	K. E.-D. Bromberg	
170	—	—	1	—	Kette 11,4 m lg. —	11,5	170	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
171	—	—	1	Korb	Kirschen —	5	171	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
172	—	—	1	Pack	Klappstühle —	25	172	Strassburg	Reichsbahn	
173	—	—	1	Korb	Kleidung —	11	173	Kiel	K. E.-D. Altona	
174	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	86	174	Frkfrt.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
175	—	—	1	—	Krahnkette 4,7 m lg.	—	175	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
176	—	—	1	—	Kreuzhacke —	4	176	Camenz	K. E.-D. Breslau	
177	—	—	1	—	Küchenanricht —	31	177	Burgfarnbach	Bayerische Stsb.	auf d. Strecke gef.
178	—	—	2	—	Langbäume —	—	178	Wittenberge	Wittenb.-Perleb. E.	
179	—	—	10	Stück	Lattengitter —	—	179	Rheine	K. E.-D. Münster	alte Beklebung Berlin Ostb.
180	—	—	1	—	Latirbaum —	—	180	„	„	
181	—	—	1	—	eis. Laufschiene 4,05 m lg.	23	181	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
182	—	—	1	—	Leitstange —	—	182	Wittenberge	Wittenb.-Perleb. E.	zu einer Dreschmaschine.
183	—	—	1	Pack	alter Leitungsdraht —	35	183	Frkfrt.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
184	—	—	1	Kanne	Maschinenöl —	29	184	Kiel	K. E.-D. Altona	
185	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	2	185	Freiburg	Badische Stsb.	
186	—	—	1	—	Maschinentheil —	8	186	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
187	—	—	1	—	Maschinentheil (Luftcylinder oder Windkessel)	18	187	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
188	—	—	1	—	Matratze —	17	188	Frankfurt Hptb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
189	—	—	10	—	Ofenthüren —	—	189	Hagenow	Meckl. Friedr. Franzb.	
190	—	—	1	—	Pelerine zu Kinderhavelok	—	190	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
191	—	—	1	Bund	10 Pflugschaaren —	22	191	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
192	—	—	1	„	Plättbolzen —	16	192	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
193	—	—	1	Paar	schwarze Plüschpantoffeln	?	193	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	*)
194	—	—	1	—	gusseis. Rohr —	18	194	Posen	K. E.-D. Posen	
195	—	—	1	Sack	? —	20	195	Rixheim	Reichsbahn	
196	—	—	1	Korb	Salat —	25	196	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
197	—	—	23	Stück	Schalbretter —	90	197	Briesen W./Pr.	K. E.-D. Danzig	Länge ca 3 m.
198	—	—	1	Kollo	(5 Stck.) Schraubzwingen	18	198	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	4	—	Schraubenschlüssel —	12	199	Regensburg	Bayerische Stsb.	6,3 cm stark, 10 cm breit, 2,30 m lang.
200	—	—	1	—	kief. Schwelle —	—	200	Filehne Nord	K. E.-D. Bromberg	
201	—	—	1	Pack	Seegras —	13	201	Frkfrt.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
202	—	—	1	Bund	4 Stück Stabeisen —	5	202	Wesel	K. E.-D. Münster	
203	—	—	1	„	4 eis. Stäbe von 1 m Länge (anschein. zum Heurechen gehörig)	4,5	203	Liebstadt O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

*) Wahrscheinlich zu einer Sendung Schuhwaaren gehörend.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
204	—	—	1	Stange	Stahl —	3,5	204	Alt-Jabel	Meckl. Friedr. Franzb.	
205	—	—	1	Bund	2 Stühle —	5	205	Treuchtlingen	Bayerische Stsb	
206	—	—	1	—	40 m langes Tau —	?	206	Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
207	—	—	1	—	Taubenkorb —	12	207	Vohwinkel	„	
208	—	—	1	Kollo	Unterlagsplatten —	56	208	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
209	—	—	1	Korb	gepresste Verdichtungsscheiben	81	209	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
210	—	—	3	—	Viehgitter —	—	210	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	+	—	1	—	eiserne Wagenbuchse	2	211	Koschmin	K. E.-D. Posen	
212	—	—	1	Korb	Weiden —	87	212	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
213	—	—	1	—	neuer, weisser Weidenkorb	0,25	213	Bünde i/W.	K. E.-D. Hannover	
214	—	—	1	Pack	1 Winkeleisen — 1 Flacheisen —	11	214	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

Nachtrag.

1	A C	—	1	—	Ofenplatte —	—		Mainz	Direktion Mainz	bezettelt: Dortmund- Mannheim.
2	J D	1	1	—	Balken —	—		Mannheim	„	
3	J S	4 & 12	2	Ballen	Lumpen —	100		Mainz	„	
4	P S	183	1	—	leere Kiste —	5		„	„	
5	P S	3125	1	Kiste	2 Schaufeln —	7		„	„	
6	S	—	4	—	Ofenrohre —	8		Darmstadt	„	
7	V B	964	1	Packet	Schrauben —	9		Mainz	„	
8	W	10	1	Kiste	Nägel —	15		„	„	
9	—	—	2	Kolli	Eisentheile —	13		Gustavsburg	„	
10	—	—	2	„	Gusswaaren —	40	10	Bingerbrück	„	
			2	„	Gusswaarendeckel —					
11	—	—	1	Bündel	Kleie-Säcke —	21	11	Darmstadt	„	
12	—	—	1	—	Ofenrost —	—	12	Mainz	„	
13	—	—	1	Pack	4 Sensenwürfe —	—	13	Bingen	„	
14	—	—	3	Tafeln	Wellblech —	—	14	Bischofsheim	„	

(Forts. d. amtl. Bekanntm. von S. 682)

lichen Stationen der betheiligten Endverwaltungen erhältlich sein.

Für den Verkehr zwischen Born einerseits und der Station Bensheim der Main-Neckarbahn andererseits tritt am 1. August d. J. eine Erhöhung der Frachtsätze der Spezialtarife und des Ausnahmetarifs 1 (Holz) um 4 ₰ für 1000 kg ein.

Strassburg, den 2. Juni 1898. (1371)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 15. Juni d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag III, welcher u. a. neue Frachtsätze für Kohlen etc. in Einzelsendungen von Station Weisweiler des Direktionsbezirks Köln und nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, sowie neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze für Kohlen- etc. in Sendungen von mindestens 45 t nach verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Altona enthält.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 7. Juni 1898. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband. Die Bestimmung, nach welcher im Bereich der preussischen Staatsbahnen für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen — zunächst bis zum 31. August d. J. — Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet mit sofortiger Gültigkeit und bis zum 31. August d. J. auch Anwendung im obigen Verbande zwischen Stationen der preuss. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn, Saargemünd Pf. B., Scheidt b. St. Ingb. der pfälzischen Bahnen andererseits.

Hannover, den 7. Juni 1898. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) von Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen tritt am 1. Juli d. J. ein direkter Ausnahmetarif in Kraft.

Verkaufspreis 30 ₰.

Karlsruhe, den 4. Juni 1898. (1374)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der gr. badischen Staatseisenbahnen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Mit Gültigkeit ab 1. Juli l. J. werden die Artikel Quebrachoholzextrakt und Kastanienholzextrakt in den Ausnahmetarif 1 des Tarifes vom 1. Januar 1898 aufgenommen.

München, den 1. Juni 1898. (1375)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt zu Theil III Heft 2 der Nachtrag IV zur Einführung, welcher auch einige Erhöhungen von Frachtsätzen enthält.

München, den 30. Mai 1898. (1376)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895, Theil II, Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Die für die Station Budapest-Józsefváros der k. ungarischen Staatseisenbahnen bestehenden direkten Frachtsätze gelten auch für die neu errichtete Station Budapest-központi-vásarcsarnok.

München, den 5. Juni 1898. (1377)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die durch den schlesisch-sächsischen Verbandstarif vom 1. Juni d. J. für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Görlitz einerseits und verschiedenen sächsischen Stationen andererseits eingeführten Frachtsätze gelten, insoweit sie billiger sind, vom 10. Juni d. J. an auch im Binnenverkehre der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Dresden, am 6. Juni 1898. (1378)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Warschauer Güterverkehr. Vom 1. August d. J. neuen Stils ab wird der Artikel ostindische rohe Baumwolle von der direkten Beförderung nach dem Ausnahmetarif **2 B**

(Seite 197 bis 198 des deutsch-Warschauer Gütertarifs) ausgeschlossen.

Bromberg, den 6. Juni 1898. (1379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). Am 15. d. Mts. tritt zum Tarife für diesen Güterverkehr der Nachtrag VI in Kraft. Er enthält im wesentlichen Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Böhrigen, Brambach, Cranzahl, Kohlmühle, Obergrüna und Triebischthal, sowie ermässigte Frachtsätze für eine Anzahl anderer sächsischer Verbandstationen.

Der Ausnahmetarif 1 (Holz etc.) erhält eine veränderte Fassung bezüglich der unter Ziffer 3, 4, 5 und 6 aufgeführten Artikel; die Aenderung der Ziffer 4 (Holzwaaren, grobe) gilt jedoch, wegen der damit verbundenen Erhöhung, erst vom 16. September d. J. ab. Ferner treten die Ausnahmetarife 3 (Sprit und Spiritus), 9 (Düngemittel) und 10 (Erde, Kartoffeln und Rüben) mit Ablauf des 15. September d. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 4. Juni 1898. (1380)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Die Gültigkeitsdauer des vom 25. März bis Ende Mai d. J. in verschiedenen Verkehren mit den Reichseisenbahnen eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in vollen Wagenladungen ist bis zum 31. Oktober d. J. verlängert worden.

Strassburg, den 3. Juni 1898. (1381)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die im Heft 1, erste Abtheilung, der norddeutsch-schweizerischen Gütertarife enthaltenen Frachtsätze für Köln Rheinstation sind mit dem 31. Mai l. J. ausser Kraft getreten. Dagegen wird die für den Güterverkehr in Wagenladungen neu eröffnete Station Köln Hafen mit den für Köln Gereon bestehenden Wagenladungstaxen auf 8. Juni l. J. in das obengenannte Tarifheft einbezogen.

Die Frachtsätze für Köln Hafen gelten nur für Frachtgüter in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Köln.

Karlsruhe, 4. Juni 1898. (1382)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab treten für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Wagenladungen von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach den Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn sowie nach den Stationen Herrnstadt, Rawitsch und Steinau a. O. des Direktionsbezirks Breslau ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 3. Juni 1898. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr. Der durch die Bekanntmachung vom 9. und 19. März sowie 29. April d. J. mit Gültigkeit bis zum 1. Juni d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen bleibt im Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener, der mecklenburg. Friedrich Franz-, der mecklenburg. Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn einerseits und Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie der Altdamm-Kolberger, der Stargard-Cüstriner, der Greifswald-Grimmener, der lausitzer Eisenbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus andererseits, soweit die Beförderung ausschliesslich über Strecken der genannten Bahnen stattfindet, noch bis zum 31. Oktober d. J. in Kraft.

Berlin, den 1. Juni 1898. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Grossh. badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Juni d. J. tritt zu den Gütertarifen Basel Bad. Bhf. und Waldshut-Ostschweiz vom 1. Juni 1897 je der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Entfernungen und Taxen für die Stationen der schweizerischen Südostbahn sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Basel und Waldshut sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. Juni 1898. (1385)
Generaldirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Die Gültigkeitsdauer des durch Bekanntmachung vom 19. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in vollen Wagenladungen wird im gleichen Umfange bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Erfurt, den 7. Juni 1898. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband. Der durch Bekanntmachung der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen vom 4. März und 31. Mai d. J. für den Verkehr zwischen den preussischen und sächsischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Roheis in Wagenladungen findet auch auf den Verkehr mit der Eisenberg-Crossener Eisenbahn unter den gleichen Bedingungen Anwendung.

Erfurt, den 7. Juni 1898. (1387)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem vom 1. Februar 1898 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1 (Kartirungssätze.) Zu dem obbezeichneten Tarife, Theil II, Heft 1, vom 1. Februar 1898, gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli bezw. insoweit Erhöhungen sich ergeben mit Gültigkeit vom 1. August 1898, ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, wodurch Frachtsätze in den Stationstarifen für Orló (Leluchow)-Landesgrenze (országhatár) und Zwardón rücksichlich der ungarischen Strecken berichtigt werden.

Exemplare dieses Berichtigungsblattes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 6 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juni 1898. (1388)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Tarif für das Lagerhaus der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien I (K. E. B.) transit (Penzing). Am 1. Juni 1898 tritt ein Tarif für das Lagerhaus der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien I (K. E. B.) transit (Penzing) in Kraft. Gleichzeitig werden die, die Einlagerung und Reexpedition in Wien transit (Rangirbahnhof) betreffenden Bestimmungen, welche von der ehemaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen mittelst der Kundmachungen vom Juni 1886 (Nr. 70 des Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie vom 19. Juni 1886) und vom September 1888 (Nr. 108 des Verordnungsblattes des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 18. September 1888) verlautbar wurden, aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 5 Hellern bei der k. k. Staatsbahndirektion, sowie bei den k. k. Bahnbetriebsämtern Wien I (K. E. B.) und Penzing zu beziehen.

Wien, am 6. Juni 1898. (1389)

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. Mit Gültigkeit vom 1. August 1898 gelangt ein neuer Tariftheil II, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., im Verkehre von Südwestrussland nach Norddeutschland zur Einführung. Hierdurch tritt der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. Januar 1896 und der zu demselben erschienene Nachtrag I ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifes sind um den Preis von 60 Heller = 50 ₰ bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen erhältlich.

Wien, am 4. Juni 1898. (1390)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Einführung des Nachtrages I zum Tariftheil II. Mit 1. August 1898 tritt zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tariftheil II für den obgenannten Verkehr der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen.

II. Aenderung und Ergänzung der besonderen Begünstigungen.

III. Aenderung der Bestimmungen für die Beförderung von Getreide etc. in loser Schüttung (ohne Säcke.)

IV. Aenderung der Uebersicht der zur Erhebung kommenden Zollabfertigungs- und Deklarationsgebühren.

V. Ergänzung der Tariftabellen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Heller = 17 ₰ = 20 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. Juni 1898. (1391)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Lieferfristen

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Verlängerung der Lieferfristen wegen Unterbrechung des Güterverkehres an Sonn- und Festtagen. Mit dem Erlasse Z. 24698/16 vom 28. Mai 1898 hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium

im Sinne und unter den Voraussetzungen der Bestimmung des § 63, Abs. 11 des Eisenbahnbetriebsreglements für jene Frachtgüter, welche auf den gesellschaftlichen Linien infolge der Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und Festtagen in der Beförderung aufgehalten werden, die Verlängerung der bestehenden Lieferfristen um diese Sonn- und Festtage sowohl für den internen, als auch für den internationalen Güterverkehr mit Wirksamkeit von dem Tage der Veröffentlichung dieser Kundmachung bis zum 31. August 1898 genehmigt.

Teplitz, am 8. Juni 1898. (1392)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf die Lieferung der für die Umänderung und die Neuherstellung von Drehschemeln für Langholzwagen erforderlichen Materialien: Loos I 3900 Platten zu Seitenbacken; Loos II 600 Bindeketten, 200 lose Oesen, 300 lose Haken; Loos III 250 Drehplatten, 1200 Rollen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 29. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Werkstätteninspektion — Hubenstrasse 2 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 13 des Werkstättengebäudes — Hubenstrasse 2 — von 9 bis 1 Uhr Mittags zur Einsicht aus, können ebendaselbst auch gegen Einsendung von 75 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Büreau der Werkstätteninspektion 1c statt. Zuschlagsfrist bis 20. Juli d. J.

Breslau, den 4. Juni 1898. (1393)
Königliche Eisenbahnwerkstätten-inspektion 1c.

Grossh. bad. Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Vergebung von

9 Stück 3/5 gekuppelten Personenzuglokomotiven,
6 Stück 2 × 2/2 gekuppelten Güterzuglokomotiven,
14 Stück dreiachsigen hohen Tendern,
15 Stück dreiachsigen niederen Tendern.

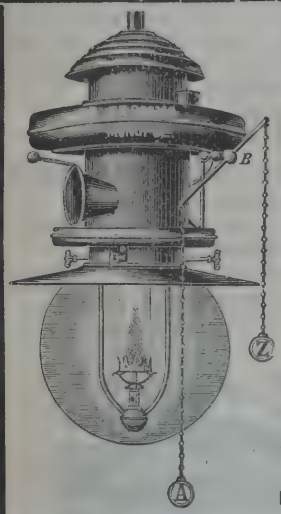
Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen sind bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ für Lokomotiv- oder 2 ℳ für Tenderbedingungen zu erheben.

Schriftliche, verschlossene, mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven (oder Tender)“ versehene Bewerbungen wollen spätestens am 9. Juli d. J. bei uns eingereicht werden.

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

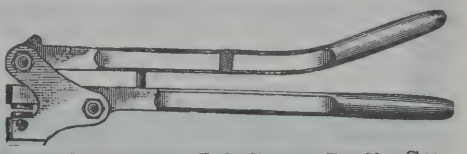
Karlsruhe, 29. Mai 1898. (1394)
Generaldirektion.

Anzeigen.



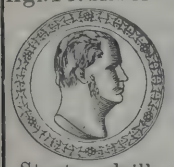
Monopol-Spiritusglühlicht-Lampenfabrik
Oskar Helfft
Berlin C., Fischerstrasse 26/27.
Fernspr. V. 1877.
Die Spiritusglühlicht-Lampe
„Monopol“ D. R.-P. 88360
ist in vielen Tausenden von Exemplaren eingeführt bei **in- u. ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen, städtischen Behörden** und **Gasanstalten.**
Einzige Spirituslampe ohne Docht, ohne Heizflamme.
Prospekte und Referenzen gratis und franko.

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

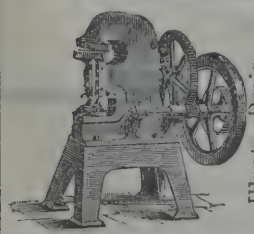
Kgl. Pr. silberne **Erdmann Kircheis, Aue i. S.** Kgl. Pr. goldene
Maschinenfabrik und **Eisengiesserei.**
Specialität: Maschinen, Werkzeuge, Stanzen etc. zur Blech- und Metallbearbeitung.
Grösstes Etablissement in dieser Branche.
Höchst prämiirt auf allen beschickten Ausstellungen. Diverse Staatsmedaillen, Ehrenpreise, Ehrendiplome und sonstige hohe Auszeichnungen.



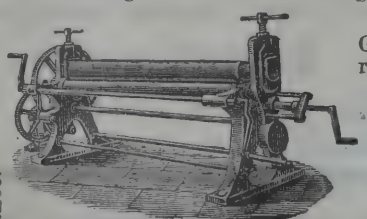
Staatsmedaille.

Staatsmedaille.

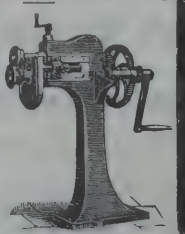
Mehrere Patente im In- und Ausland



Illustr. Preiscour. gratis und franco.



Garantie für bestes Material u. beste Ausführung!



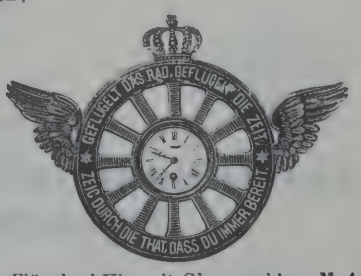
Jahresproduction 7500 Maschinen.

Gegründet E. K. 1861.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr
(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter“ in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden!



Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss **M. 14.50,** mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr Die Flügelrad-Uhr ist als **Festgeschenk** besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter.“

Büsscher & Hoffmann

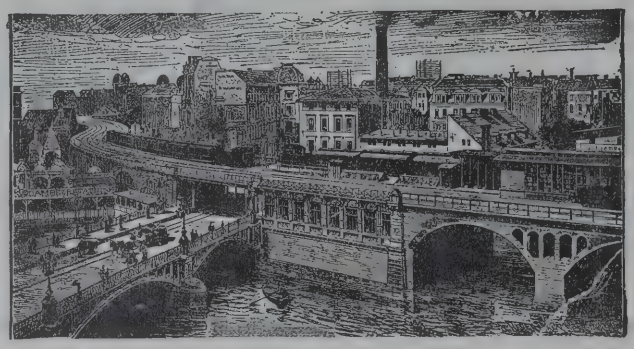
(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct



mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung
mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Betriebsingenieur
für unsere elektrische Kleinbahn Düsseldorf-Vohwinkel

ges. Derselbe muss vertraut sein mit dem Betrieb der Kraftstation, sowie mit

allen Anforderungen des Strassenbahnbetriebes.

Lebenslauf und Zeugnissabschriften nebst Angabe der Gehaltsansprüche, sowie der Zeit des ev. Eintritts zu richten an

Bergische Kleinbahnen,
Elberfeld.

Stenographie, 14 Briefe zum Selbstunterricht nach dem besten leicht erlernbaren System Stolze-Schrey versendet gegen 2,50 ℳ, mit 2 Schreibh. 3,00 ℳ.
Reinhold Börner, Naumburg a/S.

Eiserne Radvorleger

D. R. G. M. No. 75 462

aus schmiedbarem Eisenguss mit einem Gewicht von ca. 3,5 kg, welche die bisherigen Systeme durch die praktische Handhabung, welche eine Gefährdung der Bediensteten ausschliessen und auch durch den niedrigen Preis bei weitem übertreffen, empfiehlt

C. Fiebrandt,
Bromberg-Schleusenau,

Eisenbahn-Signalbauanstalt
und Maschinenfabrik für Eisenbahn-Betriebsgegenstände.

Prospekte auf Wunsch gratis und franko.
Preis pro Vorleger 4,— Mark.

Das beste Holzanstrichöl & bleibt ist
Avenarius Carbolineum
D.R.PAT. No 46021
Seit 20 Jahren bewährt.
R. Avenarius & Co
Stuttgart, Hamburg, Berlin & Köln

Prima Calcium-Carbid

hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.

Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.

Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.

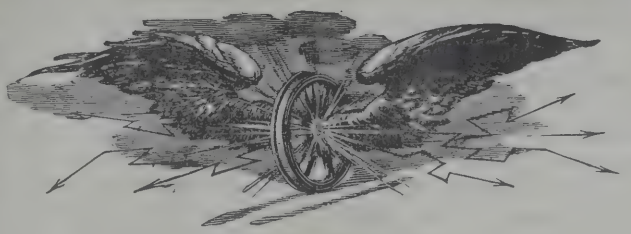
Lager in Berlin.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Helwing'schen Verlagsbuchhandlung in Hannover bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 45. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Juni 1898.

Inhalt:

Die Ermässigung der Stückguttarife und die Spediteure.
Der Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem. (Schluss.)
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung des Güterverkehrs auf den Nebenbahnen der Strassburger Strassenbahngesellsch. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Nachweisung der Betriebsunfälle. — Ständige Tarifkommission. — Wagenmangel im Ruhrkohlenrevier. — Marienburg-Mlawkaer E. — Eröffnung der Strecken Marxgrün-Bad Steben und Beuerberg-Bichl. — Gültigkeit der Arbeiterwochen- und Arbeiterrückfahrkarten am Tage der Reichstagswahlen auf den württemb. Staatsbahnen. — Ausübung des Wahlrechts.
Oesterreich-Ungarn: Oesterr. Staatseisenbahnrath. — Novelle zum österr. Lokalbahngesetz. — Vorkehrungen zur Bewältigung des erhöhten Güterverkehrs im Herbst in Oesterreich. — Verkehr der österr. Bahnen im April. — Bukowinaer Lokalbahnen. — Pöstlingbergbahn. — Vorbereitungen für den ungarischen Exportverkehr. — Auswechslung von Holzbrücken der ungar. Staatsb. — Wagenbestellungen in Ungarn. — Maschinen- usw. Bedarf der ungar. Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen.
Vereins-Ausland: Probefahrten mit elektr. angetriebenen Personenwagen in Belgien. — Verstaatlichung der schweiz. Hauptbahnen. — Graubündener Schmalspurbahnnetz. — Gotthardbahn. — Schweizer. Centralbahn. — Schweizer. Nordostbahn. — Gesetzesvorlage der italien. Regierung, betr. die Angestellten der Eisenbahnen usw. — Ausbau des Bergener Bahnnetzes (Norwegen). — Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen in Stockholm. — Orientbahngesellschaft. — Bahnprojekt Romodan-Nishni Nowgorod. — Sibirische E. — Verkauf der ägyptischen Staatsbahnen. — Hankau-Peking. — Einweihung der Kongo eisenbahn. — Neue Luxuszüge auf der Chicago-Milwaukee- und St. Paul-E. — Tehuantepec-E.
Allgemeines: Elektr. Betrieb von Vollbahnen. — Metallpfeifen mit gesundheitsschädlichem Bleigehalt. — Ein neues System einschieniger Bahnen.
Von der Jungfraubahn.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
2. Güterverkehr.
3. Personen- u. Gepäckverkehr.
4. Verdingungen.
5. Verkauf von Altmaterialien.
6. Offene Stellen.
Anzeigen.

Die Ermässigung der Stückguttarife und die Spediteure.

In betreff der für 1. Oktober d. J. in Aussicht genommenen Einführung von Staffeltarifen für Stückgut ist dem preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe des Vereins deutscher Spediteure zugegangen, in welcher nicht allein die voraussichtlichen Rückwirkungen der beabsichtigten Maassnahme auf den Sammelladungsverkehr, sondern auch die Folgen in allgemein wirthschaftlicher Hinsicht eingehend behandelt werden. In dieser letzteren Beziehung werden im wesentlichen diejenigen Bedenken wiederholt, welche schon in früheren Publikationen gegen das Vorhaben der Regierung geäussert wurden. Man geht davon aus, dass die in Aussicht genommene Staffelung die Interessen des kleinen Verkehrs nicht genügend berücksichtige, dass dieselbe eine bedenkliche Verschiebung der Absatzgebiete mit sich bringen werde, und dass schliesslich auch der Eisenbahnverwaltung selbst erhebliche Einnahmeausfälle erwachsen würden, während andererseits durch die Vermehrung des Regiestückgutverkehrs eine für die Promptheit des Transportes verhängnissvolle Ueberlastung der Dienststellen, der Stationsanlagen und des rollenden Materials herbeigeführt werden müsse.

Die Art und Weise, in welcher diese schon oft gehörten und schon oft widerlegten Einwendungen in der Eingabe zur Geltung gebracht werden, ruft unwillkürlich den Eindruck hervor, als ob die ganze Maassnahme von der Regierung in übereilter Weise vorbereitet worden, und es nunmehr Aufgabe der Spediteure sei — nicht sowohl in Vertretung ihrer Sonderinteressen, als vielmehr zur Wahrung allgemein wirthschaftlicher Rücksichten —, noch in letzter Stunde ihre warnende Stimme zu erheben.

Zur allgemeinen Charakteristik der Eingabe dient es zunächst, dass dieselbe ihrer ganzen Fassung nach weit weniger gegen die Ermässigung der Stückgutfracht überhaupt als vielmehr gegen die staffelmässige Herabsetzung der Stückguttarife gerichtet ist, und dass als weiteres hauptsäch-

liches Bedenken die nicht genügende Berücksichtigung der kürzeren Entfernungszonen bei der Abstaffelung der Taxeinheiten hervorgehoben wird. Wollten die Spediteure offen sein, so müssten sie zugeben, dass ihre Opposition thatsächlich nur gegen die Ermässigung der Stückgutfracht im allgemeinen gerichtet ist, und dass sie von ihrem Geschäftsstandpunkte aus ohne Zweifel noch viel unzufriedener sein würden, wenn die Regierung eine gleichmässige Herabsetzung der Stückguttarife in Aussicht genommen oder aber — bei Annahme des Staffelsystems — auch den kürzeren Entfernungszonen eine beträchtlichere Ermässigung hätte zu theil werden lassen. In der Eingabe wird das wohlweislich verschwiegen, vermuthlich in der Erkenntniss, dass man mit einer Agitation gegen die Ermässigung der Stückgutfracht überhaupt ausserhalb der Spediteurkreise schlechterdings keine Sympathien finden würde.

Unter diesen Umständen, und da man das Bedürfniss fühlte, der Opposition gegen die geplante Tarifänderung ein gemeinnütziges Mäntelchen umzuhängen, beschränkte man sich darauf, die Modalitäten der in Aussicht stehenden Ermässigung zu bekämpfen, unbekümmert darum, dass gerade diese Modalitäten es sind, welche den Spediteuren eine — wenn auch beschränkte — Beibehaltung ihres Besitzstandes für die Zukunft garantiren. Wollte die preussische Regierung den Spediteuren den Gefallen thun und ihre Bedenken — entweder durch Annahme einer gleichmässigen Herabsetzung der Stückguttarife oder durch vermehrte Betheiligung auch der kürzeren Entfernungen an der Staffelermässigung — berücksichtigen, so müsste sich die Lage der Spediteure naturgemäss noch erheblich verschlechtern; das hätte dann aber wenigstens den Vortheil, dass die Agitation gegen die beabsichtigte Tarifmaassnahme in ihrer wirklichen Gestalt erschiene und der Nimbus verschwände, den man ihr jetzt — wenn auch in ziemlich durchsichtiger Weise — durch Betonung des allgemein wirthschaftlichen Standpunktes zu geben verstanden hat.

Wir für unsern Theil müssen gestehen, dass uns schon die von dem Spediteurverein verfolgte Taktik gegen seine ganze Agitation äusserst bedenklich macht, und dass wir es für weit richtiger gehalten haben würden, wenn der Verein diese Agitation ganz offen als dasjenige bezeichnet hätte, was sie thatsächlich ist, als eine Interessenvertretung.

Die Gründe, welche in der Eingabe vom allgemein wirthschaftlichen Standpunkte aus gegen das Projekt der Regierung geltend gemacht werden, sind ohnehin bereits wiederholt und so auch in der Abhandlung des Eisenbahndirektors de Terra in No. 42 und 43 dieser Zeitung in eingehender Weise widerlegt worden. Sowohl in der Industrie wie im Handel ist man sich klar darüber, dass die geplante Ermässigung der Stückguttarife dem heimischen Erwerbsleben zum Vortheil gereichen wird, hauptsächlich eben deshalb, weil das Publikum in Zukunft nicht mehr unbedingt auf die kostspielige Vermittelung des Spediteurs angewiesen, sondern in der Lage sein wird, wieder direkt mit der Eisenbahn in Verbindung zu treten.

Bei dieser Sachlage gehört aber ohne Zweifel ein gewisser Muth oder, sagen wir richtiger, ein ziemlich unbeschränktes Vertrauen in die Kurzsichtigkeit der Anderen dazu, wenn gerade die Spediteure sich in der vorliegenden Frage als Vertreter der allgemeinen Interessen gegenüber der Eisenbahnverwaltung aufspielen — allerdings mit der sonderbaren Anomalie, dass die Eisenbahnverwaltung, gegen welche die Spediteure Stellung nehmen, dem Verkehr ein nach Millionen zählendes Opfer bringen will, während die „rettende That“ der Spediteure diesen selbst eine nach Millionen zählende Einnahme sichern soll. Glaubt der Spediteurverein nicht, dass schon diese Thatsache genügen wird, um viele Interessenten gegenüber der eingeleiteten „gemeinnützigen“ Intervention etwas bedenklich zu stimmen? Und hofft der Verein wirklich damit Erfolg zu haben, wenn er, unter vollständiger Umdrehung des Sachverhalts, sogar soweit geht, die Motive derjenigen, die sich für die Ermässigung ausgesprochen haben, zu verdächtigen, indem er der Ueberzeugung Ausdruck gibt, dass jene Befürworter, soweit sie überhaupt in der Lage gewesen seien, die Konsequenzen der empfohlenen Maassnahme zu übersehen, grösstentheils Sonderinteressen im Auge gehabt hätten? Mehr wie irgend wo anders scheint uns hier die alte Mahnung am Platze zu sein, dass derjenige nicht mit Steinen werfen soll, der in einem Glashause sitzt. Ein grösseres Sonderinteresse als dasjenige des Spediteurs an der vorliegenden Frage ist schlechterdings unmöglich; wir nehmen deshalb auch keinen Anstand, ihn in diesem Fall als den befangensten Gutachter zu bezeichnen, den man sich denken kann. Das soll kein Vorwurf sein, sondern ist lediglich Folge der gegebenen Verhältnisse, und es würde ein mehr als gewöhnlicher Grad geschäftlicher Selbstverleugnung dazu gehören, wenn dem anders wäre. Andererseits sollten diese Verhältnisse unseres Erachtens aber auch den Spediteuren Veranlassung geben, bei ihrer Agitation gegen die geplante Tarifermässigung die allgemein wirthschaftlichen Seiten der Frage mit möglichster Reserve zu behandeln und sich nicht den Anschein zu geben, als ob sie sich im allgemeinen Verkehrsinteresse zu ihrer Vermittlerrolle gedrängt fühlten.

Es fehlt in der Eingabe des Spediteurvereins eigentlich nur noch die Behauptung, dass man sich schon bisher aus reiner Verkehrsfreundlichkeit ohne Rücksicht auf eigenen Gewinn dem Güteransammlungsgeschäft unterzogen habe. Dass der Gewinn, den die Spediteure mit dem Sammelladegeschäft gemacht, ein bescheidener sei, wird ausdrücklich behauptet. Dabei wird geltend gemacht, dass schon die Konkurrenz in dieser Hinsicht einen beschränkenden Einfluss ausübe.

Wie sich die Verhältnisse in Wirklichkeit gestaltet haben, wird ohne weiteres klar, wenn man die Tarife, die für die einzelnen Sammelverkehre in Geltung sind, einer näheren Durchsicht unterzieht. Daraus erhellt deutlich, dass die Spediteure trotz allen vorgeblichen Gemeinsinns den eigenen Vortheil nicht vergessen und zum Theil Taxen eingerechnet haben, welche zu ihren thatsächlichen Leistungen schwerlich in einem richtigen Verhältniss stehen dürften. So beträgt beispielsweise — wie seinerzeit vom „Deutschen Oekonomist“ (in No. 735 vom 16. Januar v. J.) mitgetheilt wurde — nach dem Tarife der vereinigten Berliner Spediteure in den besonders verkehrsdichten Relationen von Berlin nach Aachen, Alexandrowo, Altmünsterol, Basel, Hamburg, München und Stettin die Differenz der Sammelladetarife gegen die normalen Stückgutpreise 22¼ %, während die tarifmässigen Sätze der hier in Betracht kommenden Klasse B eine Differenz von 45¼ % ergeben. Hiernach verbleibt von dem durch diese Tarifirung sich ergebenden Vortheil über die Hälfte der Zwischenhand als Gewinn, mit anderen Worten, der Vermittler arbeitet in diesen Verkehren in Ansehung seiner Frachtauslage mit einem Bruttogewinn von fast 50 %! In anderen Relationen ist das Missverhältniss noch greller. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Spediteur ausser der Frachtdifferenz noch reichlichen Gewinn am Rollgelde, in der Aufrundung des Gewichts, in der Anrechnung von Minimalsätzen, in der zumeist sehr reichlich bemessenen Versicherungsgebühr usw. findet, von denjenigen Fällen, wo er nicht allgemeine Wagenladungen, sondern sogenannte Spezialladungen bildet, ganz abgesehen.

An dem Güterverkehr der preussischen Staatsbahnen im Jahre 1894/95 waren die Klassen A und B mit rund 50 000 000 ℳ betheiligt, wovon nach Schätzung des „Deutschen Oekonomist“ 30 000 000 ℳ auf die durch Spediteure expedirten Sendungen entfallen. Diese 30 000 000 ℳ wurden für die eigentlichen Verfrachter, denen die Vortheile dieser Tarife zu gute kommen sollen, um etwa 15 000 000 ℳ vertheuert, ungerechnet die zahlreichen Sammelladungen, die zu Ausnahmetarifen abgefertigt wurden und den Spediteuren selbstverständlich einen noch viel höheren prozentualen Gewinn einbrachten.

Angesichts solcher Verhältnisse lässt es sich begreifen, wenn die Geschäftswelt keineswegs, wie in der neuerlichen Publikation des Spediteurvereins behauptet wird, mit der Geschäftsführung der Spediteure „vollständig zufrieden“ war, sondern dieselbe zum Theil als eine schwere Benachthei-

ligung empfand, für deren Aufrechterhaltung es eigentlich an jedem zwingenden Grunde gebricht.

Auch kann trotz aller gegentheiligen Behauptungen die Thatsache nicht aus der Welt geschafft werden, dass der Sammelverkehr nicht überall mit der wünschenswerthen Präzision funktionirte und in der Hauptsache nur die verkehrsreicheren Relationen berücksichtigte, während für die verkehrsärmeren Relationen nicht oder doch nicht in genügender Weise vorgesorgt war. Beides liegt in der Natur des Sammelladungsverkehrs als solchen. Zum Zwecke des Ansammelns der Güter ist selbstverständlich, namentlich wenn es sich um weniger verkehrsdichte Relationen handelt, immer ein erhöhter Zeitaufwand nöthig, der beim Regiestückgut vermieden wird; andererseits wird der Spediteur, der doch in erster Linie Geschäftsmann ist, und sich bei seinen Dispositionen von Gewinnrücksichten leiten lässt, schwerlich solche Relationen in den Kreis seiner Thätigkeit einbeziehen, die ihm wegen ihrer unentwickelten Verkehrsverhältnisse keine genügende Rente versprechen. Infolge dessen haben die kleineren Plätze und das platte Land erfahrungsgemäss von der Einrichtung des Sammelverkehrs keinen oder doch nur geringen Gebrauch machen können. Mitunter blieben selbst grössere Gewerbe auf die Regiestückgutbeförderung angewiesen, so z. B. die rheinische Textilindustrie, die — wie seinerzeit festgestellt wurde — mehr als die Hälfte aller ihrer Versandgüter der Eisenbahn zur Beförderung als Stückgut übergeben muss. Noch deutlicher spricht die Thatsache, dass beispielsweise die Sammelgütermenge der Stadt Berlin im Jahre 1895 rund 240 000 t gegen rund 585 000 t Stückgüter betrug, während die Güterbewegung der Provinz Brandenburg sich auf rund 19 000 t Sammelgüter gegen rund 518 000 t Stückgüter belief; es expedirte also die Provinz blos etwa 3 % ihrer Stückgüter zu dem billigeren Sammelladungstarif, dagegen das Verkehrscentrum, die grosse Stadt, 41 %!

Schon hieraus ergibt sich aber für die Gesammtheit der Verkehrsinteressenten ganz von selbst eine sehr unterschiedliche Behandlung, die im einzelnen Falle recht nachtheilig empfunden werden muss, und zwar gerade von den kleineren Produzenten und Geschäftsleuten, die in entlegeneren Gegenden wohnen und vermöge des beschränkten Umfanges ihres Verkehrs nicht die Garantien für einen lukrativen Sammelverkehr bieten.

Aber selbst dort, wo der Sammelverkehr mit Erfolg bestehen kann und besteht, ist leider nicht allzu selten eine gleichmässige Behandlung der Interessenten in Ansehung der Höhe der Tarife zu vermissen. Der Versender bleibt in dieser Hinsich immer mehr oder weniger auf die geschäftliche Willkür, auf das Belieben des Spediteurs angewiesen. Vielleicht mag diese Willkür in denjenigen verkehrsreichen Relationen, wo sich der Wettbewerb mehrerer Spediteure geltend macht, weniger in die Erscheinung treten. Doch haben hiervon in der Regel auch nur die grösseren und regelmässigen Kunden Nutzen, die die Möglichkeit einer genauen rechnerischen Kontrole besitzen und vermöge des Umfangs ihres Verkehrs die durch die Konkurrenz der einzelnen Speditionsfirmen gebotene Chance voll auszunutzen vermögen.

Dagegen ist der kleine und noch mehr der gelegentliche Versender gegenüber etwaigen Uebervortheilungen der Spediteure so gut wie schutzlos.

Wir sind weit davon entfernt, dem Speditionsgeschäft im allgemeinen in Ansehung der Tarifberechnung den Vorwurf der Unsolidität machen zu wollen; trotzdem lässt sich die Thatsache nicht beseitigen, dass von minder vertrauenswürdigen Firmen namentlich weniger orientirten Versendern gegenüber nicht immer mit der erforderlichen Gewissenhaftigkeit verfahren wurde. Die Eisenbahnverwaltungen wissen ein Lied davon zu singen, wie oft Interessenten bei ihnen vorstellig werden, die durch Benutzung des Sammelverkehrs eine Ersparniss zu machen hofften und die schliesslich, wenn sie den vom Spediteur ausgestellten Frachtbrief in den Händen haben, die Wahrnehmung machen mussten, dass sie nahezu die ganze ordinäre Stückgutfracht zu bezahlen hatten.

Solche Vorkommnisse, die natürlich von dem nicht genügend unterrichteten Versender zunächst allemal der Eisenbahnverwaltung zur Last gelegt werden, müssen offenbar das Sammelgeschäft in hohem Grade diskreditiren und die Gründe, welche für Beseitigung des dermaligen Zustandes sprechen, wesentlich verstärken.

Der Grundsatz, der sonst in unserem ganzen Tarifwesen zur Geltung kommt, nämlich dass die Tarifhöhe für alle Interessenten gleichmässig bemessen und für jedermann leicht erkennbar sei, erleidet eben jetzt — das ist keine Frage — hinsichtlich des Sammelverkehrs der Spediteure eine bedenkliche Unterbrechung; schon das dürfte unseres Erachtens ein vollständig durchschlagender Grund sein, das Uebergewicht des Spediteurs thunlichst zu beschränken und eine gleichmässige Betheiligung sämmtlicher Frachtinteressenten an der von der Eisenbahn zugestandenen Ermässigung herbeizuführen.

Dass dieses Ziel nicht erreicht werden kann, ohne dass die Spediteure darunter leiden, ist gewiss bedauerlich. Wenn dagegen die Eingabe des Spediteurvereins anscheinend davon ausgeht, dass die Spediteure wegen der Aufwendungen, die sie für das Gütersammelgeschäft gemacht haben, wegen der Verdienste, die sie um dessen Hebung erwarben, und weil die Einrichtung des Sammelverkehrs s. Zt. von den Eisenbahnverwaltungen begünstigt worden sei, gewissermaassen einen moralischen Anspruch auf Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifzustandes besitzen, so ist das unseres Erachtens ein ganz verfehlter Schluss. Gewiss ist dem Spediteurverein darin Recht zu geben, dass der Sammeldienst unter den bisherigen Verhältnissen günstig auf die Entwickelung des Stückgutverkehrs eingewirkt hat, wennschon man auch in dieser Richtung die Thätigkeit der Spediteure zuweilen — und so auch im Aufsatze „Staffeltarife für Stückgüter“ in No. 91 dieser Ztg. vom 24. November v. J. — erheblich zu überschätzen scheint. Die Erfolge des Sammelverkehrs waren durch den abnormen, wirthschaftlich gar nicht zu rechtfertigenden Unterschied zwischen Stückgut- und Wagenladungstaxe von selbst gegeben; wenn die Spediteure darauf bedacht waren, die Einrichtung zu verallgemeinern und schliesslich auch zu verbessern, so geschah dies nur in ihrem eigenen wohlverstandenen Geschäftsinteresse und in der Erkenntniss, dass hier ein äusserst lukrativer Betriebszweig in Frage kommt. Zudem handelt es sich im vorliegenden Falle überhaupt nicht um eine Expropriation wohlerworbener Rechte, ebenso wenig wie etwa um die Einbeziehung eines bisher für den Privatbetrieb freigegebenen Geschäftszweiges in das Staatsregal. Die jetzige Gestaltung des Sammelladungsverkehrs ist lediglich das mehr zufällige Produkt einer augenblicklichen Tarifkonstellation. Eine Garantie dafür, dass diese für alle Zeiten gewahrt bleibe, ist von der Eisenbahnverwaltung niemals übernommen worden und konnte auch nicht übernommen werden, weil sich die Eisenbahnverwaltung selbstverständlich nicht zu Gunsten der Spediteure des Rechts begeben konnte, das Tarifsystem so fortzubilden, wie dies nach Maassgabe der jeweiligen Verkehrsentwickelung im Interesse der Gesammtheit nöthig erscheint. Der vorsichtige Spediteur musste rationeller Weise von Anfang an mit diesen Verhältnissen rechnen und darauf gefasst sein, dass das bisherige Verhältniss zwischen Stückgut- und Wagenladungsfracht, welches eben die alleinige Grundlage des Sammelverkehrs bildet, nicht für alle Zeit gewährleistet werden könne.

Auch ist zu berücksichtigen, dass die geplante Tarifänderung keineswegs — wie nach der Eingabe des Spediteurvereins angenommen werden möchte — das Speditionsgeschäft als solches lahm legen wird, sondern dass für die Spediteure noch so und so viele gewiss nicht minder lukrative Branchen übrig bleiben, die bei weiterer günstiger Entwickelung unserer

allgemeinen industriellen und kommerziellen Verhältnisse mit der Zeit voraussichtlich einen Ausgleich des durch die Beschränkung des Sammelverkehrs herbeigeführten Verlustes ermöglichen dürften. Wenigstens gilt dies von gut eingerichteten und intelligent geleiteten Unternehmungen, wennschon natürlich auch diese zunächst mit einer verminderten Ertragsfähigkeit des Speditionsgeschäfts zu rechnen haben werden.

Auch steht ja nach der eigenen Ansicht der Spediteure noch gar nicht fest, inwieweit die projektirte Tarifmaassnahme auf den Bestand des Sammelladungsverkehrs einwirken wird. In der Eingabe des Spediteurvereins, wie in den mannigfaltigen Aeusserungen der Tagespresse, die über diese Frage neuerdings laut wurden und offenbar zumeist von Interessenten inspirirt sind, wird immer von neuem darauf hingewiesen, dass der grösste Theil des Sammelverkehrs sich in Entfernungen bewegt, die von der staffelmässigen Herabsetzung der Stückguttarife keinen oder doch nur einen sehr geringen Nutzen haben. Man berechnet sogar, dass etwa 86 % des gesammten Stückgutverkehrs von der Tarifänderung keinen nennenswerthen Vortheil erlangen und von den restirenden 14 % nur 6 % in den vollen Genuss der weitestgehenden Ermässigung treten werden.

Wie man die Behauptung, dass rund 86 % des Stückgutverkehrs von der geplanten Maassnahme so gut wie keinen Vortheil haben werden, angesichts der veröffentlichten Tarifskala zu begründen vermag, ist uns zwar unerfindlich, immerhin geht aus derselben aber doch hervor, dass nach der Ansicht der Spediteure auch in Zukunft noch in ziemlich weitem Umfange die Voraussetzungen für den Sammelverkehr gegeben sein werden, und dass man deshalb die Befürchtungen, die wegen des vollständigen Aussterbens des Sammelladungsverkehrs geäussert werden, nicht allzu ernst zu nehmen hat. Die Spediteure scheinen unserer Ansicht nach überhaupt zu viel beweisen zu wollen. Einerseits weisen sie, um ihre Agitation bei der Geschäftswelt populär zu machen, darauf hin, dass die geplante Ermässigung unzulänglich sei und keinen Ausgleich für den bisher durch den Sammelverkehr gebotenen Vortheil biete, andererseits prophezeien sie als Folge der Tarifänderung das vollkommene Erliegen des Sammelladegeschäfts, ja eigentlich den Ruin des Speditionsgeschäftes überhaupt.

Thatsächlich besteht in Sachverständigenkreisen und selbst bei ruhig urtheilenden Spediteuren die Ansicht, dass eine völlige Beseitigung des Sammelladungsverkehrs durch den neuen Stückguttarif gar nicht in Frage kommen kann, indem für kurze Relationen das Verhältniss zwischen Eisenbahnstückguttarif und Sammeltarif sehr wenig verschoben wird, während die Verschiebung auf längere Strecken zwar erheblicher wird, trotzdem aber bei Entfernungen von 400 km bis auf die weitesten Entfernungen der Frachtunterschied zu Gunsten der Spediteure immer noch etwa 150 ℳ pro Doppelladung betragen wird.

Damit ist aber ganz gewiss noch eine genügende Grundlage für den rationellen Betrieb des Sammelladungsgeschäftes geboten, vorausgesetzt, dass auch die sonstigen Erfordernisse zutreffen und der Spediteur nicht den Anspruch erhebt, in wenig Jahren durch den Sammelverkehr ein reicher Mann zu werden. Als sicher ist nur anzunehmen, dass infolge der Taxstaffelung der Sammelverkehr für solche Transporte versagen wird, wo das Gut erst als Regiestückgut zur Sammelstation und sodann wieder, nach Ankunft auf der Zielstation des Sammelwagens, in gleicher Weise nach der eigentlichen Adressstation versandt werden muss. In diesem Falle erwächst der Eisenbahnverwaltung durch den Sammelverkehr überhaupt keine Vereinfachung, sondern — infolge der mehrmaligen Abfertigung des Gutes — eine wesentliche Komplikation des Transportgeschäftes, und insofern erscheint die Eliminirung des Sammelverkehrs bei derartigen Verkehrskonstellationen schon nach den einfachsten Grundsätzen der Betriebswirthschaftlichkeit geboten.

Natürlich wird der Gewinn der Unternehmer — und das ist die Hauptsache — in Zukunft ein wesentlich bescheidenerer sein, und von den Millionen, die bisher auf ziemlich mühelose Weise den Spediteuren zuflossen, dürfte in Zukunft ein erheblicher Theil den eigentlichen Frachtinteressenten zu Gute kommen. Letzteres ist aber auch der ganze Zweck der von der Regierung geplanten Maassregel, und insofern dürfte gerade der hartnäckige Widerstand, den die Spediteure noch jetzt gegen die bereits feststehende Tarifmaassnahme leisten, einen nicht zu unterschätzenden Beleg dafür liefern, dass die preussische Regierung mit ihrem Projekte das Richtige getroffen hat. —

Dass übrigens das Vorgehen der Spediteure selbst in denjenigen Kreisen, die bei der jetzigen Pressagitation am schärfsten für die Interessen des Zwischenhandels eintreten, sehr getheilte Aufnahme findet, dafür liefert ein interessanter Artikel den Beweis, den die „Freisinnige Zeitung“ vor etwa Jahresfrist, als die ersten Erörterungen über die jetzt beabsichtigte Tarifmassnahme eingeleitet wurden, an bevorzugter Stelle brachte.

Der Verein deutscher Spediteure hatte sich damals an die Presse gewendet mit dem Ersuchen, das Projekt des Ministers zu bekämpfen, erhielt aber hierauf in No. 90 vom 16. April 1897 folgende Absage:

„Solches fällt uns nun durchaus nicht ein. Staffeltarife für den Güterverkehr der Eisenbahnen sind durchaus gerechtfertigt; dem Staffeltarif gehört die Zukunft und eine Einführung von Staffeltarifen für Stückgut würde ein sehr dankenswerther Fortschritt in der Reform des Eisenbahnwesens sein. Gegenwärtig verlangt der Normaltarif auf den preussischen Bahnen für Stückgut pro Tonne und Kilometer 11 ₰; bei bestimmten Stückgütern, welche in einen Spezialtarif aufgenommen sind, beträgt der Streckensatz 8 ₰. Dazu kommen dann die Abfertigungsgebühren, welche sich nach der Entfernung abstufen und für 100 km 10 bis 20 ₰ betragen. Diese Abfertigungsgebühren sind schon nach einem Staffeltarif bemessen; warum soll nun nicht ebenso ein Staffeltarif für die Streckensätze eingeführt werden?

Der Grund, warum der genannte Verein deutscher Spediteure dagegen agitirt, liegt sehr nahe. In dem Maasse, wie der Tarif für Stückgut ermässigt wird, vermindert sich der Frachtunterschied bei der Aufgabe ganzer Wagenladungen und damit der Verdienst der Spediteure, wenn sie Stückgüter zur Beförderung übernehmen und aufsammeln bis zur Aufgabe einer Wagenladung. Denn der Tarif des Streckensatzes für eine Wagenladung beträgt nur 5 bis 6,7 ₰, je nach der Wagenladungsklasse. Auch wir erachten die Sammlung von Stückgütern zu Wagenladungen seitens der Spediteure für nützlich und gönnen denselben dafür diejenige Vergütung, welche sie aus dem Unterschiede zwischen dem Stückguttarif und dem Tarif der Wagenladungsklassen ziehen. Aber die Menge der Stückgüter reicht weder an allen Orten und noch weniger für alle Routen aus, um einen Sammelverkehr zu ermöglichen. Auch verträgt sich nicht jede Beförderung mit dem Zeitaufwand, den die Sammelladung erheischt. Gerade für grössere Entfernungen, für welche der Transport durch den Staffeltarif verwohlfeilert würde, pflegen die Stückgutversendungen, welche sich zu einer Sammelladung eignen, weniger zahlreich zu sein. Die Denkschrift der Spediteure führt überdies selbst an, dass die Einführung des Staffeltarifs für Stückgüter auch die Einführung des Staffeltarifs für Wagenladungen zur nothwendigen Folge haben werde. Wenn aber dieselbe Verwohlfeilerung für Wagenladungen eintritt, welche jetzt für Stückgüter beabsichtigt wird, so ist der bisherige Tarifunterschied, aus welchem die Spediteure Nutzen ziehen, wiederhergestellt.

Die Denkschrift der Spediteure macht einen sonderbaren Eindruck, indem sie hauptsächlich zu beweisen sucht, dass die Eisenbahnverwaltung aus der Einführung eines solchen Staffeltarifs für Stückgut einen grossen Einnahmeausfall erleiden werde. Unseres Erachtens aber brauchen sich die Spediteure nicht grade den Kopf des Eisenbahnministers und des Finanzministers in dieser Beziehung zu zerbrechen. Bisher hat die Einführung von Staffeltarifen überall sich auch für die Eisenbahnfinanzen als sehr vortheilhaft erwiesen. Ebenso überflüssig sind die Be-

denken, welche die Spediteure aussprechen darüber, ob der Eisenbahnverwaltung die erforderlichen Güterbodenräume, das entsprechende Personal zur Abfertigung und die erforderlichen Zugeinrichtungen zur Verfügung stehen werden bei Zunahme des Stückgüterverkehrs. Auch die Sorge dafür könnte man der Eisenbahnverwaltung selbst überlassen.

Ebenso bei den Haaren herbeigezogen sind die Bedenken, welche gestützt werden auf die Erschwerung der Konkurrenz, die der Wasserweg mit den Eisenbahnen infolge der beabsichtigten Tariferleichterungen erfahren würde. Dieses Bedenken könnte überhaupt gegen jede Verwohlfeilerung des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen geltend gemacht werden. Zudem ist die Beförderung grade von Stückgütern zu Wasser der Natur der Sache nach eine sehr beschränkte. Alles das sind doch nur Gründe, künstlich zusammengesucht, um das eigensüchtige Interesse gegenüber einer solchen Reform zu verdecken.

Schliesslich wird noch ausgeführt, dass die Einführung des Staffeltarifs für Stückgüter die mittleren und kleineren Industriebetriebe der überlegenen Konkurrenz der Grossindustrie wehrlos preisgeben würde durch künstliche Verringerung der natürlichen Entfernung der Grossproduktionsplätze. Nach Einführung der Staffeltarife würden die Transportkosten aufhören, ein wesentlicher Faktor der Preisbildung zu sein, und derjenige würde alsdann der konkurrenzfähigste bleiben, der bei gleicher Kapitalskraft die niedrigsten Arbeitslöhne und die geringsten Preise für Grund und Boden zu zahlen hat. Darunter würden solche Betriebe leiden, die sich in der Nähe grosser Städte anzusiedeln pflegen und auf deren Bedarf angewiesen sind, für diese aber seien die Arbeitslöhne, der Grund und Boden und die übrigen für die Preisbildung maassgebenden Faktoren im Hinblick auf die Nähe der Grossstadt kostspieliger, als es in einer grösseren Entfernung von einer solchen der Fall ist.

Die Behauptung, dass die Staffeltarife nur der Grossindustrie und nicht den mittleren und kleineren Betrieben nützen, ist völlig willkürlich; gerade die Grossindustrie ist mehr als andere Betriebe in der Lage, in ganzen Wagenladungen ihre Produkte zu verfrachten, während die kleineren und mittleren Betriebe auf die Versendung ihrer Produkte als Stückgüter angewiesen sind. Richtig ist, dass der Staffeltarif für Stückgüter unter Umständen den Betrieben in entfernteren Gegenden bei wohlfeileren Produktionskosten daselbst es ermöglicht, in Konkurrenz zu treten mit dicht bevölkerten industriellen Bezirken. Dies gereicht aber vor allem den Konsumenten zum Vortheil, welche dadurch unter Umständen sich zu billigeren Preisen versorgen können. Wenn infolgedessen zugleich die Arbeitslöhne und die Grundrente auch in den entlegenen Bezirken sich steigern, so ist dies nicht minder zu begrüssen. Die fortgesetzte Erhöhung der Bodenrente in den Grossstädten und den Industriebezirken ist nichts weniger als volkswirthschaftlich nützlich. Nichts ist auch willkürlicher als von einem natürlichen Recht auf Normirung der Transportkosten nach Maassgabe der Entfernung zu sprechen. Natürlich sind diejenigen Transportgebühren, welche dem Unternehmer die Transportkosten decken und dabei noch einen Gewinn abwerfen; da nun mit der Beförderung auf grössere Strecken die Betriebskosten pro Kilometer abnehmen und deshalb die Staffeltarife für den Unternehmer lohnender sind als die gleichförmigen Streckensätze, so sind gerade die Staffeltarife diejenigen, auf welche Konsumenten ein natürliches Recht haben.

Der Verein der Spediteure sucht es auch so darzustellen, als ob das Verlangen nach Staffeltarifen zu den ungerechtfertigten Forderungen der ostelbischen Agrarier gehörte. Umgekehrt degradirt sich der Verein der Spediteure, indem er nützliche Reformen für die Allgemeinheit aus Eigensucht, wegen seiner Spezialinteressen zu verhindern sucht, auf den Standpunkt, der den Agrariern mit Recht zum Vorwurf gemacht wird. Hoffentlich wird sich der Eisenbahnminister durch solche Agitationen in seinem löblichen Vorhaben nicht beirren lassen."

An Deutlichkeit lässt diese Aeusserung der „Freisinnigen Zeitung" gewiss nichts zu wünschen übrig.

Jedenfalls können die Spediteure auch daraus ersehen, dass die Ermässigung der Stückgutfracht in weiten Kreisen als eine unerlässliche wirthschaftliche Nothwendigkeit empfunden wird und dass der Interessenkampf, der jetzt von ihnen mit solchem Nachdruck gegen die Regierung geführt wird, ausserhalb der eigentlichen Speditionskreise schwerlich viel Sympathien finden wird — trotz allen gemeinnützigen Anputzes, mit der man die Agitation für die Allgemeinheit schmackhaft zu machen versucht hat.

Der Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem.

Von Dr. **Alfr. v. d. Leyen**, Geheimer Oberregierungsrath in Berlin.

(Schluss aus Nr. 44).

II.

Das ist der äussere Verlauf der Ereignisse, die zum Uebergang der Schweiz zum Staatsbahnsystem geführt haben. Bevor wir die inneren Gründe dieser Vorgänge näher prüfen, wollen wir uns vergegenwärtigen, um welche Objekte es sich bei der Verstaatlichung handelt. Die Schweiz hatte Ende 1896 ein Eisenbahnnetz im Gesammtumfange von 3563 km, ein Netz, das im Verhältniss zur Bevölkerung ziemlich dicht ist. Es kommen 11,7 km auf 10000 Einwohner, d. h. die Dichtigkeit ist etwas grösser, als die in Baden, Elsass-Lothringen und Bayern (10,5 km). Im Verhältniss zur Ausdehnung des Landes kommen auf 100 qkm 8,6 km Eisenbahnen, ziemlich ebenso viel, wie in dem Deutschen Reich (8,7 km). Von diesem Netze hatten die Hauptbahnen einschliesslich der von ihnen betriebenen Nebenbahnen einen Umfang von 2871 km, die übrigen sind selbständige, theils normal-, theils schmalspurige Nebenbahnen und sogen. Spezialbahnen (Gebirgsbahnen u. dergl.). Von den Hauptbahnen sollen nun die fünf grössten für den Bund erworben werden und zwar:

1.	die Jura-Simplonbahn	940 km
2.	„ Nordostbahn	764 „
3.	„ Centralbahn	398 „
4.	„ vereinigten Schweizerbahnen .	269 „
5.	„ Gotthardbahn	273 „
	zusammen	2644 km

Es sind das fast alle Hauptbahnen der Schweiz. Ihr Anlagekapital beträgt rund 1000000000 Frcs. Für die Bahnen unter 1., 3. und 4. ist der Rückkaufstermin der 1. Mai 1903. Für die Nordostbahn sind die Rückkaufstermine verschieden für verschiedene Strecken, der grösste Theil wird fällig bis 1904. Der Rückkaufstermin für die Gotthardbahn ist der 1. Mai 1909, er liegt also noch ziemlich weit entfernt. Der Gesammtumfang der zu erwerbenden Bahnen ist ungefähr so gross, wie der der sächsischen Staatsbahnen (2683 km), er ist nicht viel grösser als der der grösseren preussischen Staatsbahndirektionen (Breslau und Halle haben jetzt ungefähr 2000 km), einige der früheren Direktionen hatten einen viel grösseren Bezirk unter sich.

Schon diese Zahlen zeigen, dass sich der Bund keine unlösliche Aufgabe stellte, wenn er die einheitliche Verwaltung und den einheitlichen Betrieb eines solchen Netzes ins Auge fasste. Der Einwurf, der beim Uebergang Preussens zum Staatsbahnsystem gemacht wurde, dass die einheitliche Verwaltung eines einen gewissen Umfang überschreitenden Netzes (man behauptete damals von etwa 4000—5000 km) nicht möglich sei, konnte gegen die Schweiz nicht erhoben werden. Auch die Gegner mussten zugeben, dass das Ziel praktisch erreichbar war. Erleichtert wird das Vorgehen des

Bundes besonders auch dadurch, dass er noch eine lange Zeit vor sich hat zur Vorbereitung, mindestens noch fünf Jahre, ehe der grösste Theil der Bahnen erworben ist und wenn selbst die Bahnen oder einige davon sich nunmehr, wo es Ernst wird, bereit zeigen sollten, in Verhandlungen über den freihändigen Ankauf unter annehmbaren Bedingungen einzutreten, so hat es die Bundesregierung in der Hand, den Zeitpunkt für die Uebernahme der Verwaltung so zu wählen, dass ihr die volle Musse für die nöthige Vorbereitung bleibt.

Die Gründe nun, mit welchen die Regierung ihr Vorgehen rechtfertigt, sind theils allgemeiner, volkswirthschaftlicher und politischer Art, theils liegen sie in den besonderen schweizerischen Verhältnissen.

Die allgemeinen Erwägungen, in denen die Vorzüge des Staatsbahnsystems vor dem Privatbahnsystem dargelegt werden, sind sehr geschickt sowohl in der Denkschrift des Bundesraths, als in den oben erwähnten vor der Volksabstimmung von der Regierung verbreiteten Erläuterungen zusammengestellt. Ich beschränke mich darauf, die wesentlichen Punkte hier kurz zu wiederholen, zumal diese Grundfragen der Eisenbahnpolitik in diesem Blatte ja wiederholt erörtert und den Lesern nicht fremd sind. Die Eisenbahnen sind öffentliche Strassen, wie Flüsse, Kanäle, Landstrassen. Wie diese dürfen sie nicht im Privatbesitz sein, sie sind Gemeingut und können nur in den Händen des Staates das für die Allgemeinheit leisten, was sie leisten müssen. Hauptsächlich aber muss der Staat seine Sorge dahin richten, dass die Anlagekosten der Eisenbahnen allmählich getilgt werden und dass sie dann möglichst billig betrieben werden können. An der Tilgung des Eisenbahnkapitals haben die Aktionäre, die Privatbesitzer, gar kein Interesse, da sie für sich, nicht für die Allgemeinheit wirthschaften, während der Staat allein die allgemeinen Interessen vertritt. In der Schweiz macht sich ferner besonders die grosse Zersplitterung des Eisenbahnnetzes fühlbar. Ein Netz von rund 3 600 km wird betrieben von fünf grossen und 26 kleineren Verwaltungen. Schon die Direktionen dieser vielen Gesellschaften sind ausserordentlich theuer. Dazu kommt, dass fortwährend Verhandlungen zwischen den Bahnen nöthig sind über ihre Tarife, ihre Fahrpläne, ihre Abrechnungen usw., Verhandlungen, die vollständig wegfallen, wenn die Bahnen in einer Hand sind. Es wird ausgerechnet, dass allein an Verwaltungspersonal und an deren Gehältern ganz erheblich gespart werden kann. Das gegenwärtige System bedingt eine Trennung der Aufsicht von der Verwaltung. Wenn der Staat alle Eisenbahnen besitzt, so wäre eine solche Aufsicht nicht mehr erforderlich, das ganze Aufsichtspersonal wird auch überflüssig. Nach allen Richtungen kann ferner der Dienst verbessert werden. Es wird in der Schweiz besonders lästig empfunden, dass selbst bei kleinen Fahrten das Zugpersonal fortwährend wechselt, immer aufs neue Kontrolen stattfinden usw. Das kann wegfallen, der Zugdienst kann vereinfacht werden, ohne dass das Personal mehr zu leisten hat. Die Betriebsmittel können in Zukunft nach einheitlichen Normen hergestellt werden, wodurch sie nicht nur billiger, sondern auch leistungsfähiger werden. Durch Verminderung des Personals, durch Entlassung der vielen überflüssigen Beamten bietet sich aber die Möglichkeit, die Bezüge des anderen Personals zu erhöhen und es finanziell besser zu stellen.

Besonders schlimm ist es in der Schweiz um das Tarifwesen bestellt. Zwar hat ein grosser Theil der schweizer Bahnen das Gütertarifsystem der deutschen Bahnen angenommen, aber in Einzelheiten finden sich zahlreiche Abweichungen, die gänzlich überflüssig sind. Vornehmlich aber sind die Tarifsätze bei den Bahnen ganz verschieden, die Einheitssätze weichen oft nur um Bruchtheile eines Centime von einander ab, ohne dass dafür irgend sachliche Gründe vorhanden sind. Es sind das eben die Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der Zeit entwickelt haben und an deren Aenderung die Bahnen gar kein Interesse haben, während das Publikum, die Reisenden sowohl als die Verfrachter, mit Recht auf thunlichste Einfachheit und Klarheit der Tarife Werth legen müssen. Diese Einheitlichkeit lässt sich ohne Schwierigkeit erreichen, wenn die Verwaltung von einer Stelle aus geführt wird. Wenn das auch zu einzelnen Herabsetzungen der Tarife führen wird, so befürchtet die Bundesregierung doch von solchen Herabsetzungen keinen wesentlichen Ausfall, sie glaubt im Gegentheil, dass etwaige Mindereinnahmen durch den steigenden Verkehr und die Vereinfachung des ganzen Apparates sehr bald wieder ausgeglichen werden.

Besonderen Werth legt die Regierung auf die allmähliche Tilgung des Anlagekapitals der Bahnen und zwar in etwa 60 Jahren. Es wird auf die Nachbarländer, das Deutsche Reich, Frankreich, die deutschen Mittelstaaten, Preussen, hingewiesen, die alle darauf bedacht sind, ihre Eisenbahnkapitalschuld nach und nach zu tilgen. Die Botschaft bezieht sich besonders auf Preussen, dessen Eisenbahnkapitalschuld planmässig durch Tilgung herabgesetzt und, wenn man so fortfahre, in verhältnissmässig kurzer Zeit ganz verschwunden sein werde. Die Nachbarländer der Schweiz würden dann in der Lage sein, niedrigere Tarife für die Personen- und Güterbeförderung zu stellen, als die Schweiz, und der Wettbewerb der Schweiz in Handel und Industrie werde dadurch wesentlich gefährdet werden. In der Schweiz dränge aber alles um so mehr auf die Tilgung der Eisenbahnschuld, als die Schweiz keine anderen Verkehrswege als Eisenbahnen besitze, da ihr Flüsse sowohl als Kanäle fehlen, sie auch nirgends an das Meer grenze.

Auf einen Missstand weist die Botschaft noch mit besonderer Schärfe hin, auf die Mängel im Fahrplanwesen in der Schweiz, wie schwer es geworden sei, zusammenhängende durchgehende Züge, vor allem aber Nachtzüge, auf den schweizerischen Bahnen einzurichten. Der Reiseverkehr habe darunter besonders gelitten und es ist ja auch bekannt, dass früher vielfach der Glaube herrschte, die schweizerischen Bahnen hätten sich mit den Gasthofsbesitzern dahin verständigt, ihre Fahrpläne so zu legen, dass möglichst viel übernachtet werden müsse. Der Bundesrath ist nun stets ernstlich bemüht gewesen, im Aufsichtswege diesen Missstand zu beseitigen und insbesondere die Einlegung von Nachtzügen in der Westschweiz herbeizuführen. Die Suisse occidentale, auf die es hauptsächlich ankam, weigerte sich indessen, solche zu fahren, wenn nicht der Bund ihr eine Beihilfe zu den Kosten zahle und die übrigen Verwaltungen sich an den erwarteten finanziellen Ausfällen erheblich betheiligten. Der Bund musste durch Beschluss vom 1. November 1887 eine Beihilfe von jährlich 280 000 Frcs. auf sieben Jahre zusichern, die später bei der Verschmelzung zur Jura-Simplonbahn um 100 000 Francs herabgesetzt wurde. Ueber die Mitbetheiligung der übrigen Bahnen an den Kosten schweben noch Prozesse. Von freier Initiative der Bahnen könne bezüglich der Nachtzüge Zürich-Genf mit Anschluss nach Lyon nicht gesprochen werden. Eine Schnellzugsverbindung von Basel nach Genf, die 1896 im Sommer bestand und sich sehr gut bewährte, konnte im Winter nicht fortgeführt werden, weil die Centralbahn und die Jura-Simplonbahn widersprachen.

Diese Vorgänge erinnern an ähnliche Ereignisse unserer älteren Geschichte der preussischen Staatsbahnen, die in dem vor zwei Jahren herausgegebenen Werke: Berlin und seine Eisenbahnen (II. S. 25—29) m. W. zum ersten Male aktenmässig dargestellt und nicht viel bekannt geworden sind. Die preussische Regierung hielt, nachdem sich das Eisenbahnnetz ein wenig entwickelt und zusammengeschlossen hatte, Nachtzüge hauptsächlich im Interesse der Post für nothwendig. Zuerst wollte sie solche im Jahre 1847 auf der damals noch im Besitz einer Aktiengesellschaft stehenden niederschlesischen Bahn auf der Strecke Berlin-Breslau einführen. Die Gesellschaft kam zwar diesem Befehle nach, beschloss aber vom 1. Juli 1847 ab die Nachtzüge mit Pferden zu fahren, wenn nicht die Regierung sie für die Mehrkosten entschädigte. Die Regierung untersagte das. Die Züge wurden gefahren und gleichzeitig eine Entschädigungsklage von der Bahn angestellt, mit der sie aber abgewiesen wurde. Um sich

gleichwohl schadlos zu halten, liess die Bahn einen Tageszug ausfallen.

Als im Jahre 1851 an die Berlin-Stettiner Bahn dasselbe Verlangen gestellt wurde, weigerte sich diese gleichfalls und erst, als ihr für jeden nicht abgefahrenen Zug eine Strafe von 100 Thalern angedroht wurde, fuhr der erste Zug am 21. Juli 1851 von Berlin nach Stettin. Die Gesellschaft stellte wieder Entschädigungsklage an, aber auch mit negativem Erfolge, dagegen machte sie mit den Nachtzügen sehr gute Geschäfte, insbesondere auch dadurch, dass sie in diesen nur zwei Klassen fuhr.

Das bezeichnendste Beispiel ist aber das der Berlin-Hamburger Bahn. Als 1852 der Minister v. d. Heydt einen Nachtzug wenigstens von Berlin bis Wittenberge verlangte, traten auch die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg dem entgegen. Beide waren finanziell bei der Bahn interessirt. Auch hier drohte der Minister für jeden nicht gefahrenen Zug vom 1. April 1852 ab 100 Thaler Geldbusse an. Eine Versammlung des Ausschusses der Gesellschaft am 30. März 1852 in Ludwigslust beschloss, trotzdem die Züge nicht zu fahren und die Direktoren für die Geldstrafen schadlos zu halten. Die Kommissare der beiden genannten Regierungen untersagten sogar die Fahrt der Nachtzüge und diese wurden wirklich nicht gefahren. Darauf wurde den Direktoren von dem preussischen Minister eröffnet, wenn sie bis zum 15. April die Züge nicht führen, so werde ihnen die Verwaltung der Bahn abgenommen werden und der Minister traf alle Vorbereitungen, um der damals schon in Staatsverwaltung befindlichen niederschlesischen Bahn den Betrieb zu übergeben, auch wurde am 14. April die Geldstrafe mit 2800 Thalern eingezogen. Da fuhren die Züge am 15. April. Gerichtliche Klagen gegen Preussen, die darauf angestellt wurden, hatten keinen Erfolg. Obgleich sich auch diese Züge gut bezahlt machten, erhoben die beiden Regierungen von Mecklenburg und Hamburg am 1. Dezember 1853 beim Bundestag Beschwerde gegen Preussen mit dem Antrage, eine Entscheidung im Austrägalverfahren herbeizuführen. Preussen wehrte sich durch seinen Bundestagsgesandten von Bismarck energisch dagegen, die Angelegenheit hat mehrere Jahre den Bundestag beschäftigt und ist erst 1858 im Sande verlaufen.

Kehren wir von dieser Abschweifung zu der Schweiz zurück, so liegen ausser den vorerörterten allgemeinen noch zwei besondere, durch die dortigen Verhältnisse bedingte Gründe vor, die die Einführung des Staatsbahnsystems geradezu zu einer Nothwendigkeit machten. Das ganze Bestreben einer grossen Partei geht seit Jahren auf eine Stärkung der Macht des Bundes, auf eine grössere Centralisation der Bundesregierung. Wenn der Bund im Besitze und in der Verwaltung eines grossen leistungsfähigen Eisenbahnnetzes sich befindet, so wird er schon durch diese Thatsache gekräftigt und in die Lage versetzt, auch in anderen Beziehungen seinen Einfluss besser geltend zu machen. Dieser Gesichtspunkt kommt übrigens in der Botschaft des Bundesraths nicht scharf zum Ausdruck. Um so eingehender beschäftigt sie sich mit einer anderen Frage der Nothwendigkeit, die ausländischen Einflüsse auf die Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen thunlichst einzuschränken. Während anfänglich die Aktien und Obligationen der Eisenbahnen wesentlich in den Händen der Schweizer waren, sind sie allmählich, insbesondere die Aktien, mehr und mehr in den Besitz ausländischer Kapitalisten übergegangen. Die nach Erlass des vorgenannten Gesetzes von 1895 angestellten Erhebungen ergaben, dass im Besitze von Ausländern waren:

bei der Jura-Simplonbahn .	von	181 070	Aktien	33 226,
„ „ Centralbahn . . .	„	34 464	„	20 484,
„ „ Nordostbahn . . .	„	68 527	„	37 600,
„ den vereinigt. Schweizerb.	„	28 900	„	8 082,
„ der Gotthardbahn . .	„	27 694	„	26 347.

Die Botschaft bezeichnet es als geradezu beschämend, „dass die Eigenthümer der Hauptverkehrsstrassen zum grossen Theile sich im Auslande befinden, dass deren Einfluss die Generalversammlung beherrscht und dass fremde Grosskapitalisten im Verein mit den durch vielfache Interessen mit ihnen verknüpften und zum Theil von ihnen abhängigen Gesinnungsgenossen aus den einheimischen Finanzkreisen bestimmend sind für die Geschicke der schweizerischen Hauptbahnen.“ „Das Geld,“ so heisst es an einer anderen Stelle, „das durch hohe Tarife und mangelhafte Zugsverbindungen zu reichlich verdient wird, wandert in Form von Dividenden zum grossen Theile ins Ausland, während der einheimische Verkehr unter den Uebelständen leidet.“

Es wird noch besonders darauf hingewiesen, dass die Obligationszinsen durch Konvertirung immer herabgesetzt würden. Dies habe eine Erhöhung der Dividenden zur Folge. Die Obligationen seien meist im Besitz von Schweizern. Durch solche Maassnahmen werde das Geld aus der Tasche der Schweizer in die der Ausländer übergeleitet.

Die Begründung des Bundesraths hat natürlich die Gegner der Maassregel in keiner Weise überzeugt. Zu den Gegnern gehörten vor allem die grossen Privatbahnen selbst und ihr zahlreicher Anhang, insbesondere auch die Vertreter der Aktionäre im Auslande. Diese haben einen Theil der deutschen Presse auch gegen die Maassnahme beeinflusst. Man blieb dabei, dass das ganze Vorgehen ein Eingriff in wohlerworbene Rechte, eine Vergewaltigung, eine Konfiskation wohlerworbenen Besitzes sei. Vor allem fürchteten die Bahnen, dass der Preis, den die Regierung zahle, dem Werth der Bahnen in keiner Weise entspreche, dass es darauf abgesehen sei, die Bahnen unter ihrem wirklichen Werthe zu erwerben. Im Gegensatze hierzu führt allerdings ein anderer Gegner der Maassregel, der Altbundesrath Numa Droz, in der obenerwähnten Schrift aus, dass zur Zeit der Preis ein zu hoher sei, dass man besser thun werde, den nächsten Rückkaufstermin abzuwarten, zu dem man erst übersehen könne, wie die Bahnen sich unter den vielen neuen Gesetzen entwickelten. Droz ist denn auch kein grundsätzlicher Anhänger des Privatbahnsystems. Uebrigens aber meinen die Gegner, dass durch den Ankauf der Bahnen in keiner Weise die Abhängigkeit der Schweiz vom Auslande beseitigt werde, denn die Anleihe, die zum Erwerb der Bahnen erforderlich sei, werde auch zum grossen Theile im Auslande untergebracht werden müssen.

Von den sonstigen Gegnern sind es natürlich vor allem die grundsätzlichen Gegner des Staatsbahnsystems, die auch diese Vorlage bekämpfen und da kam es ihnen allerdings zu statten, dass gerade um die Zeit, als in der Schweiz der Kampf hin und her wogte, in anderen Ländern des Staatsbahnsystems, vor allem in Preussen, gewisse Mängel beim Eisenbahnbetriebe sich zeigten, die man in der Schweiz nun natürlich dem Staatsbahnsystem zur Last schrieb. Mit wahrem Vergnügen wurden in den Zeitungen die Unfälle, der Wagenmangel auf den preussischen Staatsbahnen immer wieder erörtert und darauf hingewiesen, dass es auch in diesen Ländern um nichts besser im Eisenbahnwesen bestellt sei, als in der Schweiz.

Daneben hielt man vielfach das Vorgehen des Bundesraths für verfassungswidrig, man glaubte überhaupt, dass ein freihändiger Rückkauf den Vorzug vor dem konzessionsmässigen Rückkauf verdiene, man war gegen die Stärkung der Bundesgewalt, insbesondere erschien es bedenklich, eine solch grosse Anzahl von Beamten vom Bundesrath abhängig zu machen.

III.

Wir haben gesehen, dass die überwiegende Mehrheit des schweizer Volkes auf die Seite der Freunde der Staatsbahnpolitik getreten ist. Es bleibt mir noch übrig, den Hauptinhalt des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 zu beleuchten, und zwar des Gesetzes, wie es aus den Berathungen der Eidgenossenschaftsräthe hervorgegangen ist. Denn diese haben an dem Entwurfe des Bundesraths manche wichtige Aenderungen vorgenommen, Aenderungen, durch die eine ganze Anzahl von Gegnern des Gesetzes für dieses gewonnen sind.

Das Gesetz zerfällt in drei Abschnitte von im ganzen 50 Artikeln.

Der III. Abschnitt enthält Uebergangsbestimmungen von denen die wichtigste erst durch die Räthe in das Gesetz aufgenommen ist. Es bestand nämlich die Besorgniss, dass der Bund, wenn er in den Besitz der Gotthardbahn gelange, sein Interesse an dem Zustandekommen der Simplonbahn und an den in der Ostschweiz geplanten grossen Gebirgsbahnen verlieren würde. Um diese Besorgniss zu zerstreuen, wurde Art. 49 eingefügt, der bestimmt:

„Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplonbahn, verpflichtet sich gegenüber den subventionirenden Kantonen zur Ausführung der durch Bundesbeschluss vom 24. September 1873 ertheilten Konzession einer Simploneisenbahn und der italienischen Konzession für Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der schweizerisch-italienischen Grenze bis Iselle, vom 22. Februar 1896, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien, vom 25. November 1895, bedungenen Subventionen geleistet werden.

Der Bund wird in gleichem Maasse auch die Bestrebungen für Realisirung einer dem Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 entsprechenden Alpenbahn im Osten der Schweiz fördern."

Infolgedessen war ein grosser Theil der Ostschweiz für das Gesetz.

Abschnitt I handelt vom Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes,

Abschnitt II von der Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

In Abschnitt I werden die zu erwerbenden Linien aufgezählt und bestimmt, in welcher Art mit dem Ankaufe vorgegangen werden soll.

Bei den Berathungen des Parlaments ist dann folgender neue Art. 5 eingefügt worden:

„Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung den Betrieb von Nebenbahnen zu übernehmen, sowie in die zwischen den genannten Hauptbahnen und Nebenbahnen etwa vereinbarten Betriebsverträge einzutreten."

Eine Anzahl der bestehenden Nebenbahnen und der Bewohner der von diesen durchzogenen Gebiete befürchtete, dass der Bund, wenn er einmal im Besitze der Hauptbahnen sei, die Nebenbahnen vernachlässigen und ihnen Verkehr entziehen, auch wenig geneigt sein würde, sie zu erwerben. Durch die vorstehende Bestimmung sollen diese Besorgnisse zerstreut werden. Nebenbahnen können hiernach, ohne dass es einer Volksabstimmung bedarf, späterhin vom Bunde angekauft werden.

Von den übrigen Bestimmungen ist von besonderer Bedeutung der folgende Artikel 8:

„Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, dass ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt.

Von den weiteren Ueberschüssen sind 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 000 000 Frcs. erreicht haben wird. Die übrigen 80 % sind im Interesse des Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden.

Reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen."

Er enthält die Bestimmung, durch die die volle finanzielle Unabhängigkeit der Eisenbahnverwaltung von der allgemeinen Verwaltung, die Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld (und zwar in 60 Jahren) und die Verwendung der Erträge der Eisenbahnen ausschliesslich für Eisenbahnzwecke sichergestellt werden soll. Bekanntlich ist ein Versuch, die Eisenbahnfinanzverhältnisse unabhängig von den allgemeinen Staatseinnahmen zu regeln, zuerst im früheren Königreich Hannover, später in Preussen in dem Gesetze vom 21. März 1882 gemacht. Dass die durch das letztere Gesetz geschaffene Regelung keine vollkommene ist, darüber bestehen wohl kaum noch Meinungsverschiedenheiten und seit Jahren ist ein grosser Theil der preussischen Volksvertretung bestrebt, das Gesetz so zu ändern, dass die Ziele, die man beim Uebergang zum Staatsbahnsystem im Auge hatte, auch wirklich erreicht werden. Auf die Schwierigkeiten, die einer solchen Aenderung entgegenstehen, will ich hier nicht näher eingehen und nur darauf hinweisen, dass man in der Schweiz offenbar bei Entwurf dieser Bestimmungen die preussischen Vorgänge vor Augen gehabt hat und bemüht gewesen ist, etwas besseres zu schaffen, als das, was zur Zeit in Preussen Rechtens ist. Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist also zunächst nicht nur zur Verzinsung, sondern auch zur Tilgung der Eisenbahnschuld bestimmt. Diese Eisenbahnschuld lässt sich allerdings in der Schweiz später sehr leicht feststellen und es lässt sich daher ohne Schwierigkeit auch ein Tilgungsplan entwerfen. Das war in Preussen s. Zt. viel schwieriger und ist heute, wo eine scharfe Trennung zwischen Eisenbahnkapital- und allgemeiner Staatsschuld nicht durchgeführt ist, noch mehr erschwert. Nachdem dies geschehen, soll nun ein Reservefonds geschaffen werden, der gleichzeitig als Ausgleichfonds dient, wenn einmal die reinen Einnahmen nicht ausreichen zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals. Der Reservefonds soll einen Höchstbetrag von 50 000 000 Frcs. haben und selbständig verwaltet werden. Die weiteren Einnahmen sollen zum Bau von Eisenbahnen und zur Ermässigung der Personen- und Gütertarife verwendet werden. Eine Verwendung der Eisenbahnen für allgemeine Staatszwecke ist überhaupt nicht in Aussicht genommen.

Diese gesetzlichen Bestimmungen haben den Vorzug, dass sie ganz klar und ganz unzweideutig sind. Ihre wirkliche praktische Bedeutung wird allerdings erst dann zur Erscheinung kommen, wenn Etatsüberschüsse über die zur Deckung der Betriebskosten und zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erforderlichen Beträge erzielt werden. Solange dies nicht geschieht, steht der Art. 8 nur auf dem Papier. In der Botschaft des Bundesraths wird angenommen, dass alsbald, ungeachtet der in Aussicht genommenen Tarifermässigungen und sonstiger Verbesserungen zunächst ein Ueberschuss von 2 108 082 Frcs. jährlich zur Verfügung stehen werde, mit dem man also einen Reservefonds zu bilden in der Lage wäre.

In dem II. Abschnitte des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 wird zunächst das Aufsichtsrecht der Bundesversammlung und des Bundesraths festgestellt und dann die eigentlichen Organe der Verwaltung aufgezählt. Auch hier ist das Gesetz gegen den Entwurf wesentlich geändert.

Der Entwurf hatte als Verwaltungsorgane vorgesehen

a) Verwaltungsrath,
b) Generaldirektion,
c) drei Kreisdirektionen.

Ausserdem war ein Eisenbahnrath in Aussicht genommen, dem im wesentlichen die Befugnisse unseres preussischen Landeseisenbahnraths zufielen, der ausserdem eine, wenn auch nur mittelbare Betheiligung an der Verwaltung selbst haben sollte. Aus der Begründung der Botschaft ergibt sich, dass der Gesetzgeber auch hier von der Absicht geleitet wurde, eine preussisch-deutsche Einrichtung, die sich nach seiner Meinung wohl bewährt hatte, auf schweizerische Verhältnisse zu übertragen. Es wird in vollem Umfange gewürdigt, dass durch die Einsetzung der wirthschaftlichen Beiräthe in Deutschland eine enge Fühlung von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft mit den Eisenbahnen selbst erreicht sei und

dass danach gestrebt werden müsse, in der Schweiz etwas ähnliches fertig zu bringen.

Das Gesetz hat nun diesen Landeseisenbahnrath beseitigt und zwar wesentlich aus konstitutionellen Gründen. Die Mitglieder des Raths sollten nach dem Entwurf von den Kantonen, aber innerhalb dieser von den wirthschaftlichen Körperschaften gewählt werden. Da diese wirthschaftlichen Körperschaften in der Schweiz frei organisirt sind und keine politische Einrichtung darstellen, so trug man in den Räthen Bedenken, ihnen ein Wahlrecht in eine politische Behörde zu gewähren.

Statt dessen sind nun die Befugnisse der wirthschaftlichen Beiräthe theils auf den Verwaltungsrath, theils auf eine in dem Gesetze neu geschaffene Behörde, die Kreiseisenbahnräthe, übergegangen. Der Verwaltungsrath steht der Generaldirektion, die Kreiseisenbahnräthe den Kreisdirektionen zur Seite. Der Verwaltungsrath besteht aus 55 Mitgliedern, von denen 25 durch den Bundesrath, 25 durch die Kantone und Halbkantone und 5 durch die Kreiseisenbahnräthe aus ihrer Mitte gewählt werden; die Kreiseisenbahnräthe aus 15—20 Mitgliedern, von denen der Bundesrath 4, die Kantone und Halbkantone 11—16 wählen.

Aus der Art und Weise, wie die Zuständigkeiten der Generaldirektion und der Kreisdirektionen gegen einander abgegrenzt sind, ergibt sich weiterhin, dass das Gesetz die Absicht verfolgt, die Verwaltung mehr zu decentralisiren, als dies im Entwurfe vorgesehen war. Zu diesem Zwecke ist auch die Anzahl der Kreisdirektionen vermehrt. Hiermit aber konnte man auch eine Anzahl der Gegner, die aus lokalen Gründen das Gesetz bekämpften, zu Freunden machen. Es wurde nämlich im Gesetz der Sitz der Kreisdirektionen (Lausanne, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen) festgesetzt, womit viele Einwohner dieser Städte für die Pläne des Bundesraths gewonnen waren. Die Generaldirektion ist natürlich in Bern, der Bundeshauptstadt, geblieben.

Auf die Befugnisse der verschiedenen Behörden einzugehen, will ich hier unterlassen, nur möchte ich nicht unerwähnt lassen, dass auch hier mancherlei Bestimmungen offenbar der neuen preussischen Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen nachgebildet sind.

Die Bundeseisenbahnbeamten werden unter denselben grundsätzlichen Bedingungen angestellt, wie die übrigen schweizerischen Bundesbeamten, d. h. jedesmal auf drei Jahre und ohne Pensionsberechtigung. Es dürfen ausserdem in den Dienst der Bundesbahnen „in der Regel“ nur schweizer Bürger, die in der Schweiz einen festen Wohnsitz haben, genommen werden (Art. 40).

IV.

Wenn es auch für den Ausländer, der den schweizerischen Verhältnissen persönlich fern steht, nicht leicht ist diese neue Wendung der schweizerischen Eisenbahnpolitik in vollem Umfange zu würdigen, die Gründe für und wider nach allen Seiten hin zu verstehen, so möchte ich doch meinen Eindruck dahin zusammenfassen, dass hier eine wohldurchdachte Maassnahme von hoher wirthschaftlicher und politischer Tragweite mit ausserordentlicher Gründlichkeit und Gediegenheit vorbereitet und mit seltenem Geschick durchgeführt ist. Zwar sucht die Botschaft den Beweis zu führen, dass das jetzige Gesetz eigentlich nur das Endziel sei, auf das man von Beginn des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz zugestrebt habe. Es wird mit besonderer Genugthuung in allen Kundgebungen auf eine Aeusserung der Mehrheit der Kommission des Nationalraths aus dem Jahre 1852 hingewiesen, die also lautet: „Das Eisenbahnwesen der Schweiz soll eine nationale Schöpfung, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue That der lebenskräftigen Demokratie, ein grosses Denkmal unseres neuen Bundes sein!“ Indessen, wie diese Auffassung doch nur von einer kleinen Minorität des ganzen Nationalraths getheilt wurde, so hat offenbar bis gegen Mitte der 80er Jahre der Staatsbahngedanke zwar in den Köpfen einzelner bedeutender Männer, auch vielleicht in gewissen Bevölkerungskreisen gelebt aber weder Regierung noch Volk waren bis dahin von der Nothwendigkeit der Beseitigung des Privatbahnsystems durchdrungen. Erst unter dem Eindrucke der Staatsbahnpolitik Deutschlands und Oesterreichs zu Beginn der 80er Jahre scheinen grössere Kreise sich für die Durchführung ähnlicher Pläne in der Schweiz erwärmt zu haben. Die erste Volksabstimmung des Jahres 1891 beweist indessen, dass damals selbst unter dem mächtigen Einfluss einer so hoch angesehenen und bedeutenden Persönlichkeit, wie Bundesrath Welti, es noch nicht gelungen war, den Gedanken des Uebergangs zum Staatsbahnsystem einer Mehrheit der Bevölkerung schmackhaft zu machen. Denn damals sprach sich, wie wir gesehen haben, noch eine Mehrheit von 130 729 Stimmen gegen den Uebergang zum Staatsbahnsystem aus. Erst dann ist der Umschwung eingetreten, und wie stark dieser gewesen ist, das ergeben wieder die beiden Zahlen der Volksabstimmungen von 1896 und 1898. In ersterer ist aus der Minderheit von 130 729 Stimmen eine Mehrheit von 46 650 Stimmen geworden und diese Mehrheit ist 1½ Jahre später auf 203 926 Stimmen angewachsen.

Als die Bundesregierung sich überzeugt hatte, dass die Einführung des Staatsbahnsystems in der Schweiz eine politische und wirthschaftliche Nothwendigkeit sei, ist sie dann allerdings in dem Kampfe für die Durchführung ihrer Pläne mit den Mitteln nicht allzu wählerisch gewesen, sie hat insbesondere nicht durchweg die edelsten Leidenschaften des Volkes angerufen. So ist von den Freunden des Staatsbahngedankens recht deutlich der Hass gegen das ausländische Kapital gepredigt worden, obgleich diesem Kapital doch ohne Zweifel der Bau eines grossen Theils der schweizerischen Eisenbahnen zu danken ist. Auch mit den grossen Privatbahnen ist man nicht gerade sanft umgegangen, man hat ihnen gegenüber nicht entfernt jene Rücksichten walten lassen, wie sie die preussische Regierung den Privatbahnen gegenüber beobachtet hat. Die beiden Rechnungsgesetze, insbesondere das letzte, haben offenbar nicht allein bezweckt, eine solidere Finanzwirthschaft bei den Bahnen zu erzwingen, sondern wesentlich auch den Kaufpreis der Bahnen herabzudrücken. Die weiteren Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des zu zahlenden Kaufpreises werden sich nun aber allerdings vor Gericht abspielen und also sicherlich unparteiisch entschieden werden, und die Frage, die auch in unserer Presse viel Staub aufgewirbelt hat, ob in der Botschaft des Bundesraths der Werth der Bahnen zu niedrig geschätzt ist, scheint mir heute praktisch bedeutungslos geworden zu sein.

Eine besonders glückliche Fügung für das Gelingen des ganzen Werkes war, dass an der Spitze der Bewegung nach dem Rücktritt Welti's ein Führer der Partei stand, die bisher auch an der Spitze gegen jede Stärkung der Bundesgewalt und insbesondere gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen gewesen war. Als dieser Führer, der Bundesrath Zemp, sich überzeugt hatte, dass sein Vorgänger auf dem richtigen Wege in seiner Eisenbahnpolitik gewesen war und als er danach handelte, zog er einen grossen Theil seiner politischen Parteigenossen auf die Seite der Staatsbahnfreunde. Er hat es denn auch verstanden, mit geradezu bewunderungswürdiger Geschicklichkeit die schwierige Aufgabe, die er sich gestellt hatte, einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.

Die Schweiz hat auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zahlreiche und grosse Verdienste schon früher zu verzeichnen gehabt. Ich will hier nur erwähnen, dass in keinem Lande grossartigere, bewunderungswürdigere Eisenbahnbauten ausgeführt worden sind, als in der Schweiz. Eine Anlage, wie die des Gotthardtunnels ist noch heute nirgends in der Welt übertroffen, die Zahnradbahnen sind zuerst in der Schweiz gebaut, das Riesenwerk einer Bahn auf die Jungfrau ist in der Ausführung begriffen. Neben diesen technischen Leistungen ersten Ranges aber hat kein Land so bedeutende, in mancher Beziehung geradezu mustergültige Arbeiten auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung geliefert, wie die Schweiz, und sie hat sich nicht darauf beschränkt, innerhalb ihrer eigenen Grenzen für

alle wichtigen Theile des Eisenbahnwesens feste gesetzliche Grundlagen zu schaffen. Ihr Verdienst in erster Linie ist auch die Schöpfung des grosssen internationalen Gesetzgebungswerkes, des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, des ersten Abschnittes eines internationalen Gesetzbuchs für den grössten Theil von Europa. Diesen Schöpfungen reiht sich die neueste Leistung auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik würdig an. Den Staatsmännern und Volkswirthen der kleinen Republik ist es gelungen, in dem Gesetze vom 15. Oktober 1897 das Problem der Umwandelung eines zersplitterten und verworrenen Netzes von sich bekämpfenden Aktienbahnen in ein einheitliches Staatseisenbahnnetz zum ersten Male auch in einem Bundesstaate zu verwirklichen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung des Güterverkehrs auf den Nebenbahnen der Strassburger Strassenbahngesellschaft. Am 6. Juni d. J. ist der Güterverkehr zwischen Strassburg und Kehl bezw. den badischen und elsässischen Stationen der Nebenbahnen der Strassburger Strassenbahngesellschaft unter Beschränkung auf Frachtstückgüter und Wagenladungen aufgenommen worden. Eilgutbeförderung ist bis zur Durchführung der Personenzüge der Linie Kehl-Bühl und Kehl-Ottenheim nach Strassburg ausgeschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2074 vom 6. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr. 2076 vom 7. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 10. Juni d. J.).

Nr. 2128 vom 9. Juni d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Statistik des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. 2158 vom 10. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf Abänderung der §§ 1 und 4 der Anlage VII zum Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 11. Juni d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

Entgleisungen auf freier Bahn . .	11
in Stationen . .	17
Zusammenstösse auf freier Bahn .	—
in Stationen . .	14
sonstige Betriebsunfälle	127
zusammen	169

Die Betriebslänge betrug 40 282 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28 382 547, so dass je ein Unfall auf 238 km Betriebslänge oder auf 167 944 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

	getödtet	verletzt
Reisende	5	13
Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst .	29	63
Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst	—	3
fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder	14	9
zusammen	48	88

— Die **ständige Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat am 6./7. Juni 1898 zu Baden-Baden unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten, Wirklichen Geheimen Oberregierungsraths Kranold und unter gleichzeitiger Betheiligung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten die 65. Sitzung abgehalten, in welcher über die nachstehenden Berathungsgegenstände Beschluss gefasst worden ist.

Es gelangten zur Annahme die Anträge auf: Erhöhung des frei zu lassenden Mehrgewichts bei Wagenladungsgütern; Aufnahme von Zusatzbestimmungen zu den §§ 61 (4) und 73 (1) der Verkehrsordnung, betreffend Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsansprüchen; Festsetzung der Frachtberechnung für die hauptsächlich aus Eisen bestehenden Getreidereinigungsmaschinen, Getreidesortirmaschinen, auch Trieurs; Aufnahme von Garneelen und Miesmuscheln in den in Aussicht genommenen Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Aufnahme von Griebenkuchen in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Tarifirung von rohen Glasfliesen mit Drahteinlage (Drahtglas) nach Spezialtarif I; Tarifirung fournirter Holzwaaren; Aufnahme von Frühbeetfenstern in den Spezialtarif I und in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Aufnahme von Holzzellstoffabfall, Strohstoff- bezw. Strohzellstoffabfall in den Spezialtarif III; Aufnahme von Moorerde unter die Erden des Spezialtarifs III, Tarifirung von Bäumen und Gesträuchen mit Wurzelverpackung; Herabsetzung der Fracht für Zuchtvieh in Käfigen auf $^2/_3$ der Eilgutfracht.

Vertagt wurden die Anträge auf: Aenderung der Frachtberechnung im Falle der Erhebung doppelter oder $1\,^1/_2$ facher Fracht; Aufnahme von mineralischen Phosphaten aller Art unter die bedeckt zu befördernden Güter. An einen Unterausschuss sind verwiesen die Anträge auf: Abänderung der Geschäftsordnung hinsichtlich der Behandlung von Anträgen, betreffend Aufnahme neu gewonnener oder solcher Güter, welche bisher in Wagenladungen nicht oder nur ausnahmsweise zur Aufgabe gelangt sind, in die Güterklassifikation; Tarifirung von Feld- und Gartenfrüchten.

Abgelehnt wurden die Anträge auf Detarifirung von Wagenfett (Wagenschmiere); Versetzung von denaturirtem oder zur Denaturirung bestimmten Branntwein in den Spezialtarif III; Versetzung von Zucker aller Art zur Ausfuhr in den Spezialtarif III.

— Auf den Eisenbahnen im **Ruhrkohlenrevier** macht sich der sonst gewöhnlich erst im Herbst in Erscheinung tretende **Wagenmangel** schon jetzt stark geltend. Dazu schreiben die „Berl. Pol. Nachr.“:

> Die Ursachen der ausserordentlichen Verkehrssteigerung der letzten Zeit sind nicht im Inlande zu suchen. Wohl dauert der Aufschwung unserer Industrie noch fort, und ihr Bedarf an Kohlen und Erz ist noch im Steigen begriffen. Allein die Hauptursache der Verkehrssteigerung ist in dem Ausstande der Arbeiter der zahlreichen Kohlengruben Englands zu suchen. Dort feiern gegen 90 000 Arbeiter, und die Kohlenförderung ist entsprechend eingeschränkt worden. Unter diesen Umständen drängt sich naturgemäss alles, was in der deutschen und ausländischen Industrie bisher Kohlen von England bezog, danach, den Bedarf namentlich im Ruhrkohlenrevier zu decken. Mit den Bestellungen inländischer Kohlenverbraucher, welche sich bisher aus England versorgten, treffen die Ankäufe aus dem Auslande zusammen, so dass die Zechen alle Kräfte anspannen müssen, um der Nachfrage nach Ruhrkohlen zu genügen.

— In der Generalversammlung der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft** am 10. d. Mts. wurde die Bilanz genehmigt und die Vertheilung von 5 % Dividende für die Prioritätsaktien, von 2,25 % für die Stammaktien beschlossen.

— Am 1. d. Mts. ist das bekannte Bad Steben bei Hof an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden und zwar durch Eröffnung der 4,13 km langen **Lokalbahnstrecke Marxgrün-Bad Steben**, welche eine Fortsetzung der Bahnlinie Hof-Marxgrün bildet. Die Bahn ist vollspurig, dient dem Personen- und Güterverkehr und ist dem Oberbahnamt Bamberg unterstellt. Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Marxgrün. An Verkehrsstellen sind vorhanden der Halteplatz Höllenthal und die Haltestelle Bad Steben.

Ferner wurde am 25. Mai die Verlängerung der von München (Isarthalbahnhof) nach Wolfrathshausen und Beuerburg führenden Isarthalbahn von **Beuerberg nach Bichl** mit den Verkehrsstellen Fletzen, Heilbrunn und Bichl eröffnet. In Bichl schliesst sich diese neue Bahn an die ebenfalls erst seit kurzem dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Penzberg nach Kochel (am Kochelsee), man kann daher bei Touren nach den oberbayerischen Alpen von München aus entweder mit der München-Starnberg-Penzberger Bahn oder mit der vorherbezeichneten Isarthalbahn nach Bichl und Kochel reisen.

— Gleichwie die bayerischen Staatseisenbahnen (siehe Nr. 44 S. 677 d. Ztg.) haben auch die **württembergischen Staatseisenbahnen** am 16. d. Mts., dem Tage der **Reichstagswahlen**, die **Benutzung der Arbeiterwochenkarten** in den Personenzügen ohne Rücksicht auf die Tageszeit zugelassen. Ferner berechtigen auf letzteren Bahnen die in der Regel nur am Montag und Sonnabend benutzbaren **Arbeiterrückfahrkarten** zur Fahrt am 16. d. Mts. in den gewöhnlichen Personenzügen ohne Beschränkung auf bestimmte Tagesstunden. Aus Anlass der Wahlen werden ausnahmsweise auch Arbeiterrückfahrkarten am Freitag, den 17. d. Mts., mit der Berechtigung zur Rückfahrt am 18. oder 19. d. Mts. ausgegeben.

— Sozialdemokratische Blätter bemängeln, dass die Eisenbahndirektion Hannover dem Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, wonach am Wahltage den Beamten die nöthige freie Zeit zur **Ausübung des Wahlrechts** zu gewähren ist, folgenden Zusatz hinzugefügt hat:

> Im weiteren werden die Dienststellenleiter angewiesen, die nachgeordneten Beamten und Arbeiter mit Bezug auf die bevorstehenden Wahlen mündlich in geeigneter Weise darauf hinzuweisen, dass von ihnen die Ausübung des jedem Staatsbürger verfassungsmässig zustehenden Wahlrechts in patriotischer Pflichterfüllung erwartet wird.

Der „Vorwärts“ sieht hierin eine unzulässige „politische Agitation der vorgesetzten Behörde, die den unteren Beamten gegenüber eine Bevormundung ihrer politischen Meinung bedeute“, eine „Wahlbeeinflussung, von der sich jede Behörde fernzuhalten hat.“ Hierzu bemerken die „B. N. N.“ mit Recht: „Während also die unverantwortliche Sozialdemokratie schrankenlos, wenn sie nur nicht direkt gegen das Gesetz verstösst, die Wähler in ihrem Sinne bearbeiten darf und thatsächlich maasslos aufhetzt, soll den verantwortlichen Behörden die geringste Belehrung und Mahnung an ‚patriotische Pflichterfüllung‘ bei den Wahlen untersagt sein! Wo bleibt da selbst nur die sozialistische Grundforderung von gleichem Recht und freier Meinungsäusserung.“

Oesterreich-Ungarn.

— Am 10. d. Mts. wurde unter Vorsitz des Eisenbahnministers die regelmässige Frühjahrssitzung des **österreichischen Staatseisenbahnraths** abgehalten.

Unter den verhandelten Gegenständen verdienen zunächst die Anträge wegen Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest sowie wegen Ausbau der Bahn Wien - Aspang nach Hartberg Erwähnung. Was den ersteren Antrag betrifft, so beschloss der Staatseisenbahnrath, die Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest dem Eisenbahnministerium zur ehebaldigsten Durchführung zu empfehlen, ohne sich für eine bestimmte Linie auszusprechen. Ebenso wurde der Antrag, betreffend den Ausbau der Aspangbahn bis Hartberg, durch welchen Wien eine zweite Verbindung mit Steiermark erhalten würde, angenommen.

Ueber die Frage der Vermehrung des Güterwagenparkes entspann sich eine längere Diskussion. Seitens des Vertreters des Eisenbahnministeriums wurde hierbei darauf hingewiesen, dass der jährliche Zuwachs an Güterwagen bei den Staatsbahnen 6 % des Gesammtstandes betrage und für das laufende Jahr ausserdem 1 700 Leihwagen angemiethet wurden. Im übrigen werde das Eisenbahnministerium alles veranlassen, um dem gesteigerten Verkehr sowohl bei den Staats-, als auch bei den Privatbahnen gerecht zu werden.

Durch einen weiteren Beschluss wurde die Regierung aufgefordert, den Franz Josefbahnhof in Prag in einen Centralpersonenbahnhof für alle in Prag einmündenden Bahnen (österreichische Staatsbahnen, Staatseisenbahngesellschaft, Nordwestbahn, böhmische Nordbahn, Buschtêhrader Bahn) umzuwandeln.

Betreffend die beantragte Führung der III. Wagenklasse bei sämmtlichen Schnellzügen wurde die Erklärung des Eisenbahnministers, dass die österreichischen Staatsbahnen diesem wiederholt ausgesprochenen Wunsche in vollem Maasse Rechnung tragen werden, sobald der Stand an entsprechend starken Schnellzugsmaschinen dies ermöglichen wird, sowie die weitere Mittheilung mit lebhaftem Beifall zur Kenntniss genommen, dass der Minister auch auf die Privatbahnverwaltungen entsprechend einwirken werde.

Bei Besprechung der Grundzüge der nächsten Winterfahrordnung wurde der Staatsbahnverwaltung für die rasche Einführung des neuen frühmorgens von Prag nach Wien verkehrenden Schnellzuges, welcher zugleich ins Salzkammergut und nach Tirol Anschluss findet, der Dank ausgesprochen. Im übrigen wurden in Fahrplanangelegenheiten zahlreiche Wünsche vorgebracht, welche zumeist ohne allgemeines Interesse sind, auch gegen den Fahrplan der erst vor wenigen Tagen eröffneten Wiener Stadtbahn wurden mehrfache Beschwerden gerichtet, deren eingehende Prüfung seitens der Vertreter des Eisenbahnministeriums zugesichert wurde.

Bei Berathung der Verkehrsangelegenheiten wurde unter anderem beschlossen, die Regierung aufzufordern, den Preis der Bahnhofeintrittskarten, welcher in Oesterreich 10 kr., in Deutschland dagegen nur 10 ₰ beträgt, herabzusetzen.

Was die tarifarischen und Transportangelegenheiten betrifft, so befasste sich der Eisenbahnrath mit der Frage der allseits als sehr dringend bezeichneten Unterstützung des österreichischen Malzexports seitens der Regierung, sowie mit dem Antrage auf Aufhebung der 5 % Tarifermässigung für den Export von „Schleifholz“ und Ermässigung der Frachtsätze für Grafit, Pergamentpapier, Lokomotiven usw. Allgemeine Zustimmung fand der Antrag, dahingehend, die Regierung zu ersuchen, dieselbe möge nicht nur tarifarische, sondern auch anderwärtige Maassnahmen treffen, um der schwierigen Lage der Weinproduzenten von Tirol abzuhelfen.

Von sonstigen Transportfragen wurden u. a. besprochen der Hilfsroutenverkehr über den Arlberg bei Verkehrsstörungen, die Einführung von Rückmeldekarten, mit welchen die Bestimmungsstation auf Verlangen des Absenders demselben den Bezug des Gutes anzuzeigen hätte, die Beseitigung gewisser, für die Parteien lästiger Bestimmungen, welchen sich dieselben in den Schleppbahnverträgen mit einzelnen Privatbahnen bisher unterwerfen müssen usw.

Nachdem der Staatseisenbahnrath noch einige den Personentarif betreffende Fragen erledigt hatte, schloss der Eisenbahnminister die Sitzung und gedachte hierbei ausdrücklich der warmen Anerkennung, welche seitens des Staatseisenbahnraths während der Verhandlungen bei wiederholten Anlässen der Thätigkeit der Staatseisenbahnverwaltung gezollt worden war.

— **Eine Novelle zum Lokalbahngesetze.** Es wurde schon vor einiger Zeit mitgetheilt, dass man im österreichischen Eisenbahnministerium mit dem Studium und den Vorarbeiten für eine Novelle zu dem Lokalbahngesetze vom Jahre 1894 beschäftigt sei, in welcher die in den letzten vier Jahre auf dem Gebiete des Lokal- und Kleinbahnwesens gewonnenen Erfahrungen verwerthet werden sollen. Diese Vorarbeiten sind, wie das österreichisch - ungarische Eisenbahnblatt erfährt, allerdings weit gediehen, doch dürfte derzeit die Einbringung dieser Vorlage im Abgeordnetenhause gleichwohl kaum erfolgen, da unter den obwaltenden parlamentarischen Verhältnissen eine baldige Erledigung des Gesetzes wohl ausgeschlossen erscheint. Die Novelle soll mit Rücksicht auf die Entwickelung, welche die elektrischen Bahnen in den letzten Jahren genommen haben, diese Bahnen unter gewissen Voraussetzungen unter den Begriff „Lokalbahnen“ subsumiren.

— Der österreichische Eisenbahnminister hat an die Privatbahnen, sowie an die Staatsbahndirektionen nachstehenden Erlass, betreffend die **Vorkehrungen zur Bewältigung des im Herbste zu gewärtigenden erhöhten Güterverkehres**, gerichtet: „Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass die heurige Exportkampagne früher als sonst beginnen und grosse Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der österreichischen Eisenbahnen stellen wird. Insbesondere werden die am Kohlenverkehr betheiligten Bahnen voraussichtlich deshalb stark in Anspruch genommen werden, weil infolge des spanisch - amerikanischen Krieges und des Kohlenarbeiterstrikes in England eine wesentliche Steigerung des Kohlenverkehres nach dem In- und Auslande zu gewärtigen ist. Ich fordere deshalb die geehrte Verwaltung dringend auf, alle zur anstandslosen Bewältigung des zu erwartenden Verkehres nothwendigen Maassnahmen in der umsichtigsten Weise nach bestem Wissen zu treffen und bezeichne diesbezüglich ganz besonders Verfügungen in folgender Richtung als nothwendig: 1. Sollte sich noch Gelegenheit ergeben, den Fahrpark rechtzeitig zu vermehren, sei es auch nur durch Anmiethung von Wagen, so ist hiervon ungesäumt Gebrauch zu machen. 2. Um zur Zeit des stärksten Verkehres möglichst viele Wagen für die Parteigüter verfügbar zu haben, sollen Regiesendungen aller Art thunlichst vor oder erst nach der Zeit des stärksten Verkehres abbefördert werden. Es gilt dies insbesondere von der Regiekohle und den Baumaterialien, deren Versendung in der Regel eine grosse Anzahl Wagen erfordert. 3. Die seitens der Bahn üblichen Maassnahmen zur Beschleunigung der Wagenzirkulation sind in umfassendster Weise zu treffen, und zwar ist die Wiederherstellung der in Reparatur stehenden Fahrbetriebsmittel zu forziren, auf die rechtzeitige Kürzung der Ladefristen Bedacht zu nehmen, und sind möglichst viele Güterzüge mit nur direkten Frachten und kurzen Aufenthalten, eventuell auch solche mit reduzirter Belastung einzuleiten, damit die Beförderungsdauer der beladenen und leeren Wagen abgekürzt werde. 4. Ausserdem sind die grösseren Verfrachter, und zwar vorzugsweise die mit Bahngleisen verbundenen Etablissements, um ihre Mitwirkung bei der Verkehrsabwickelung in der Richtung anzugehen, dass ihre

Versendungen und Bezüge, so weit dies irgend angängig ist, nicht zur Zeit des stärksten Verkehres, sondern vorher oder nachher effektuirt und die sonstigen Transportdispositionen, sowie die die Parteien treffenden Einrichtungen und Vorsorgen für die unaufgehaltene Ver- oder Entladung der Wagen in einer Weise vollzogen werden, dass der thunlichst rasche Umsatz der Wagen gesichert erscheint." — Der Eisenbahnminister hat gleichzeitig mit dem Erlasse an die Staatsbahndirektionen die Einladung zu einer unter seinem Vorsitze stattfindenden Konferenz in dieser Angelegenheit gerichtet.

— **Verkehr der österreichischen Eisenbahnen im April d. J.** Im Monate April wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 9 466 414 Personen und 7 430 342 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 21 032 975 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 1 203 fl. Im gleichen Monate 1897 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8 768 090 Personen und 7 114 279 t Güter 20 555 241 fl. oder für das Kilometer 1 212 fl., daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,7 %.

In den ersten vier Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 31 319 766 Personen und 29 857 325 t Güter, gegen 28 948 505 Personen und 28 451 886 t Güter im Jahre 1897, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1898 auf 80 570 432 fl., im Jahre 1897 auf 78 352 434 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die viermonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 17 481 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 16 825,4 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer und die vorerwähnte Betriebszeit auf 4 609 fl., gegen 4 657 fl. im Vorjahre, d. i. um 48 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1898 auf 13 829 fl., gegen 13 971 fl. im Vorjahre, d. i. um 144 fl., mithin um 1,0 % ungünstiger.

Bei nachfolgenden Hauptbahnen hat die kilometrische Einnahme in den ersten vier Monaten d. J. gegen die gleiche Zeitperiode 1897 zugenommen und zwar:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) . .	9,9 %
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	9,1 „
Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn	8,2 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B	6,0 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . .	5,7 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5,3 „
Eisenbahn Wien-Aspang	4,2 „
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien)	4,1 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb)	4,0 „
österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . .	1,6 „

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1898 ergibt sich gegen die gleiche Zeitperiode 1897 die nachstehende Reihenfolge der Hauptbahnen:

südnorddeutsche Verbindungsbahn	0.9 %
österreichische Nordwestbahn (garantirte Strecken) .	1,3 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich)	1,4 „
Graz-Köflacher Eisenbahn	1,7 „
böhmische Nordbahn	1,9 „
österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien)	5.2 „
Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A	6 9 „

— In den letzten Tagen sind die zwischen der Verwaltung der **Bukowinaer Lokalbahnen** und der Regierung gepflogenen Verhandlungen zum Abschlusse gelangt, welche den Ausbau des Netzes dieser Gesellschaft zum Zwecke haben. Der Gesellschaft wird, wie das „Eisenbahnblatt" meldet, die Konzession zum Bau der neuen, an die bestehende Linie Hatna-Kimpolung anschliessenden Linie Kimpolung-Dorna-Watra mit einer Abzweigung nach Louisenthal ertheilt und derselben gleichzeitig die Ausgabe von Prioritätsobligationen im Betrage von ungefähr 3 000 000 fl. bewilligt. Die Baukosten der neuen Linie sammt Flügel sind mit rund 4 000 000 fl. präliminirt. Von diesen wird seitens des Landes sowie des griechisch-orientalischen Religionsfonds zusammen 1 000 000 fl. in Form der Uebernahme von Stammaktien beigetragen, während der Rest durch Ausgabe von Prioritätsobligationen aufgebracht werden wird, deren Verzinsung durch den Ertrag des dieserart ausgestalteten Bahnnetzes gesichert ist. Die neue Linie stellt einerseits eine Verbindung zum Badeorte Dorna-Watra, anderseits zu den Montanwerken in Louisenthal her und wird überdies durch die Verfrachtung der Forstprodukte des griechisch-orientalischen Religionsfonds eine erhebliche Alimentation erfahren. Ausserdem ist in den Verhandlungen noch eine andere Transaktion zum Abschlusse gebracht worden, deren Durchführung in den nächsten Wochen bevorsteht. Die Bukowinaer Lokalbahnen haben die Linie Hadikfalva-Radautz in der Länge von 8,14 km an die Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft um den Preis von 350 000 fl. verkauft, da die Linie sich besser in das Netz der letzteren Gesellschaft einfügt. Die neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft gewinnt durch den Ankauf der genannten Linie, da ihr bereits die Verlängerung derselben, nämlich die Linie Radautz-Frasin, konzessionirt wurde, eine Verbesserung der Ertragsfähigkeit ihres Netzes. Die Bukowinaer Lokalbahnen repräsentiren gegenwärtig ein Netz von rund 176 km mit einem Anlagekapital von 6 650 000 fl., von denen 4 520 000 fl. Prioritätsaktien und 2 130 000 fl. Stammaktien sind. Durch die bevorstehende Vermehrung des Anlagekapitals wird sich dasselbe auf rund 11 650 000 fl. erhöhen.

— Die soeben eröffnete elektrische **Pöstlingbergbahn**, welche vom Endpunkte der Strassenbahn Linz-Urfahr auf den Pöstlingberg führt, ist die erste elektrische Bergbahn Oesterreichs. Die 3 km lange Bahn ist von der Berliner „Union"-Elektrizitätsgesellschaft gebaut und weist grösstentheils eine Steigung von 10,5 % auf. Auf der Höhe des Pöstlingberges wird von der Bahngesellschaft ein geräumiges Hotel erbaut.

— **Vorbereitungen für den Exportverkehr.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ist, um den voraussichtlich grossen Getreideverkehr nach der Ernte mit möglichster Raschheit bewältigen zu können, bemüht, ihren Wagenpark vollständig in stand zu setzen. Demgemäss sind die Werkstätten angewiesen, sämmtliche in Reparatur gestellte Lastwagen mit grösster Beschleunigung in betriebsmässigen Zustand zu bringen, und es wird demzufolge in allen Werkstätten Tag und Nacht gearbeitet.

— Für die **Auswechselung von Holzbrücken** durch Eisenkonstruktionen stehen für das laufende Jahr den ungarischen Staatsbahnen 400 000 fl. zur Verfügung.

— **Wagenbestellungen in Ungarn.** Die ungarische Eisenbahnwagenleihgesellschaft, die ungarische Verkehrsanstalt in Budapest und die österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt in Wien haben bei den ungarischen Wagenfabriken 2 000 Lastwagen bestellt.

— Dem offiziellen statistischen Ausweise zufolge betrug der **Bedarf an Maschinen**, Maschinenbestandtheilen und Materialien zur Erzeugung derselben, sowie zur Erhaltung wie immer genannter Betriebsmittel **der ungarischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen** im Jahre 1897 54 350 248 fl., von welcher Summe 48 031 155 fl. die ungarische Industrie gedeckt hat. Zu bemerken ist, dass die ungarischen Staatsbahnen, die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen und das Diósgyörer Stahl- und Eisenwerk im vorigen Jahre zusammen den überwiegend grossen Theil von den 54 300 000, und zwar für 44 000 000 fl. Waarenartikel angeschafft haben, bei welchen 91,64 % der Anschaffungen ungarischen Ursprunges waren.

Vereins-Ausland.

— In **Belgien** werden schon seit einiger Zeit **Probefahrten** auf der Strecke zwischen Brüssel und Lüttich **mit eigens konstruirten, elektrisch angetriebenen Personenwagen** vorgenommen. Die mit Akkumulatoren ausgerüsteten, 15 m langen Interkommunikationswagen, deren Gewicht einschliesslich der Akkumulatorenausrüstung 40 t beträgt, wurden zu einem Kostenpreis von 75 000 Frcs. hergestellt. Was die Leistungsfähigkeit dieser Wagen betrifft, so wird mit denselben eine Zuggeschwindigkeit von 100 km in der Stunde erreicht, und zwar bei Wahrung voller Betriebssicherheit. Durch Einführung solcher in den normalen Zugverkehr eingeschalteten Wagen sollen auch die Eilpostkurse wesentlich vermehrt werden.

— Man schreibt der „Fr. Ztg.": Obschon die **Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen** auf dem Wege des konzessionsmässigen Rückkaufs erst im Jahre 1903 vollzogen werden kann, so trifft das Eisenbahndepartement doch schon jetzt eine Reihe von Vorbereitungen. Dies ist um so nöthiger, als es nicht unmöglich erscheint, dass über den Rückkauf zwischen dem Bund und einzelnen Gesellschaften gütliche Vereinbarungen getroffen werden. Art. 2 des Rückkaufsgesetzes ermächtigt den Bundesrath bekanntlich, die Erwerbung der Hauptbahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen. Die Hauptfrage der Verstaatlichung liegt in der Finanzirung sowie in der Lösung einer Reihe damit zusammenhängender Rechtsfragen. Um die Finanzfragen usw. einlässlich zu prüfen, hat Bundesrath Dr. Zemp eine Expertenkommission einberufen, der eine Reihe von Fachmännern angehören. Die Verhandlungen der Kommission sind streng konfidentiell. Die „Ostschweiz" theilt mit, aus bestimmten Anzeichen könne man schliessen, dass die Verstaatlichung vor dem Jahr 1903 erfolgen werde, auch eine gütliche Verständigung mit der Nordostbahn

erscheine nicht mehr unmöglich. Es lägen Akten vor, welche die Annahme rechtfertigen, dass sich die Beziehungen zwischen dem Bund und den fünf Hauptbahnen gebessert haben. Ich gebe diese Mittheilungen des St. Galler Blattes jedoch mit allem Vorbehalt wieder.

— Der schweizer Bundesrath beschloss einstimmig den **Bau des Schmalspurbahnnetzes in Graubünden** mit 800 000 Frcs. zu subventioniren.

— Die **Gotthardbahn** erzielte im Jahre 1897 eine Betriebseinnahme von 17 084 247 Frcs. (gegen 16 285 908 Frcs. im Vorjahre), wozu noch 738 968 (709 660) Frcs. verschiedene Einnahmen kommen. Die Ausgaben erforderten 10 530 007 (9 977 703) Frcs., sodass ein Betriebsüberschuss von 7 293 208 (7 017 865) Frcs. verbleibt, der sich durch 591 519 (238 248) Frcs. Saldovortrag, 117 242 (219 172) Frcs. Zinsen der Kapitalien, 193 218 (306 921) Frcs. Zinsen des Baukapitals neuer Linien und 656 393 (821 446) Frcs. Zuschüsse aus der Spezialreserve auf 8 851 580 (8 603 651) Frcs. erhöht. Zur Verzinsung der Anleihen wurden 3 904 868 (3 601 083) Frcs. verwendet, zu Tilgungen von alten Aktivposten 349 845 (330 000) Frcs. und zu Vergütungen 19 225 (16 861) Frcs. Die Dividende wird, wie schon in Nr. 42 d. Ztg. gemeldet, mit 5,8 (6,8) % in Vorschlag gebracht, die Spezialreserve enthält 656 393 (674 189) Frcs. und 1 021 249 (591 510) Frcs. sollen auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— Die 1897er Abschlusszahlen **der schweizerischen Centralbahn** ergeben als Betriebseinnahme 19 061 560 Frcs. (gegen 17 821 791 Frcs. im Vorjahre), abzüglich der Betriebsausgaben mit 11 438 280 (10 274 394) Frcs. ergibt sich ein Ueberschuss von 7 623 280 (7 547 397) Frcs, dazu kommen an Vortrag 360 417 (349 217) Frcs. Der Antheil der Centralbahn betrug aus dem Betrieb der Bötzbergbahn 756 271 (647 939) Frcs., der aargauischen Südbahn 347 695 (318 603) Frcs.; ferner flossen der Centralbahn zu an Zinsen usw. 357 980 (425 341) Frcs., Zuschuss des Erneuerungsbestandes 1 736 072 (1 323 421) Frcs., aus dem Tilgungsbestand 11 404 (11 060) Frcs., aus der Rücklage 6 622 (69 118) Frcs, zusammen 11 205 812 (10 692 096) Frcs. Hiervon gehen ab: Betriebsverlust bei Wohlen-Bremgarten 11 800 (9 914) Frcs., Zinsen usw. 60 353 (45 946) Frcs., Anleihezinsen 4 279 856 (4 255 873) Frcs., Kapitaltilgung 700 303 (673 368) Frcs., Rücklage 211 622 (199 118) Francs, Erneuerungsbestand 1 350 000 (1 350 000) Frcs., Betriebsverlust Winterthur-Aarau 32 000 (32 000) Frcs., Hilfskasse 180 00 (180 000) Frcs., Belohnungen 45 751 (16 312) Frcs., Beitrag für Unfälle 6 622 (69 118) Frcs. Es verbleibt sonach ein Reingewinn von 4 320 228 (3 860 417) Frcs. Hieraus werden als Dividende 4 000 000 (3 500 000) Frcs. gleich 8 (7) % vertheilt und 320 228 (360 417) Frcs. vorgetragen.

— Der Reingewinn der **schweizer Nordostbahn** beträgt für das Jahr 1897 5 149 000 Frcs. (gegen 5 949 554 Frcs. im Vorjahre). Der Bundesrath verlangt jedoch 885 000 Frcs. Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds, so dass nur 4 264 195 Frcs. verfügbar bleiben. Nach Vertheilung von 5 % Dividende werden 264 195 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen, bis auf welchen Betrag der vorjährige Vortrag von 1 709 554 Frcs. absorbirt ist.

— In der neuen **Gesetzesvorlage der italienischen Regierung über die Angestellten der Eisenbahnen, Post und Telegraphen** usw. wird nicht die militärische Organisation dieser Angestellten in Aussicht genommen, sondern es verlangt die Regierung nur die Ermächtigung, jederzeit alle im Militärverhältniss stehenden Angehörigen der Verkehrsanstalten einzuziehen und den übrigen durch schwere Strafandrohungen die Vereinigung zu Ausstandszwecken unmöglich zu machen.

— In Norwegen steht seit einigen Jahren als wichtigste und auch für den Reiseverkehr interessante Eisenbahnfrage der **Ausbau der Bergener Bahn oder die Eisenbahnverbindung zwischen Christiania und Bergen** auf der Tagesordnung, und in dieser Frage hat das Storthing jetzt endlich einige entscheidende Beschlüsse über Spurweite und Richtung dieser Strecke gefasst. Das Innere Norwegens hat immer noch ein verhältnissmässig wenig entwickeltes Eisenbahnnetz. So fehlt es im Innern des grossen westlichen Theiles der untern Hälfte des langgestreckten Landes gänzlich an Eisenbahnen; etwas besser bedacht ist der östliche Theil, in dem sich die grösste Bahnstrecke Norwegens entlang zieht, die ihren Endpunkt in der alten Krönungsstadt Drontheim hat, wohin man in langer Fahrt mit einem Schnellzug kommt, dessen Geschwindigkeit die sonst in Europa üblichen Schnellzüge „nicht ganz“ erreicht; indessen söhnen die schöne Gegend und die gute Küche der Hauptstationen den Reisenden einigermaassen mit dem gemüthlichen Tempo aus. Nördlich von Drontheim gibt es in Norwegen überhaupt keine Eisenbahnen mehr, während sich Schwedens Bahnnetz weit über den Polarkreis erstreckt. Erst wenn die geplante Gellivara-Ofotenbahn, die, soweit sie Schweden berührt, bereits bewilligt ist, durchgeführt sein wird, wird auch Norwegen eine über den Polarkreis hinausreichende Strecke besitzen. Im übrigen aber ist das Innere Norwegens, wie gesagt, arm an Eisenbahnen. Doch liegt das an den besondern Verhältnissen des Landes. Alle wichtigeren Städte mit der grössten Einwohnerzahl überhaupt liegen an der gewaltig ausgedehnten Küste, und zwar in der Regel an den tief ins Land schneidenden Fjorden, von denen manche, wie z. B. der Drontheimer Fjord, von mächtigem Umfange sind. Demgemäss spielen hier auch die Dampfschiffe den vornehmsten Verkehrsvermittler. An der ganzen norwegischen Küste entlang, von Christiania bis Vadsö am Varangerfjord in der Nähe der russischen Grenze, hält im Sommer und im Winter ein regelmässiger Dampferverkehr die Verbindung aufrecht. Selbst zwischen den beiden grössten Städten Norwegens, der alten Hansestadt Bergen, einem lebhaften Centrum für den Nordlandtouristenverkehr, und Christiania, besteht bis zur Stunde nur Dampferverbindung. Ein Glied der einstigen Eisenbahnverbindung Christiania-Bergen bildet die etwas über 100 km lange Bahn, die von Bergen bis zu dem vielbesuchten Touristenort Voss geht. Vor einigen Jahren beschloss das Storthing die Fortsetzung bis Taugewand, eine Strecke von etwas über 70 km, an der jetzt gearbeitet wird und deren Hauptschwierigkeit die Sprennung eines mächtigen Tunnels durch das Hochgebirge bildet. Schon damals wollte die Regierung die Bahn Bergen-Christiania unter Dach bringen, aber es wurden nur die genannte kleine Strecke und daneben noch ein halbes Dutzend anderer kleiner Bahnstrecken für verschiedene Theile bewilligt. Auch über die Spurweite der künftigen Bahn Bergen-Christiania war man bisher im Zweifel, indessen hat sich das Storthing jetzt für Normalspur entschieden, und demgemäss wird auch die Bahn Bergen-Voss, die schmalspurig ist, in eine breitspurige Bahn umgewandelt werden. Gleichzeitig machte sich das Storthing über die innezuhaltende Hauptrichtung von Taugewand nach Christiania schlüssig und bewilligte die Mittel zu Vorarbeiten für diese Bahn, die eine Summe von weit über 40 000 000 ℳ erfordert. Einen erheblichen Theil verschlingen die vielen Tunnels, denn die Bahn Bergen-Christiania wird eine jener Eisenbahnen Europas sein, die die meisten Tunnels enthalten. Die Vollendung der ganzen Bahnstrecke wird natürlich eine Reihe von Jahren in Anspruch nehmen. („Köln. Ztg.“)

— Für den s. Zt. von der königlichen Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen ausgeschriebenen **Wettbewerb um Entwürfe zu neuen Bahnhofsanlagen für Stockholm** (siehe Nr. 5 S. 75 und Nr. 10 S. 152 d. Ztg.) ist der Einlieferungstermin bis zum 31. Dezember d. J. Mittags verlängert worden.

— Fremden Börsenblättern zufolge hat die türkische Regierung mit der erfolgten Zahlung von 266 000 Pfund ihre ganze Schuld an die **Orientbahngesellschaft** (früher Hirsch) getilgt. Die Gesellschaft hatte gegenüber der türkischen Regierung liquide Forderungen in der Höhe von mehr als 7 000 000 Frcs., von denen mehr als 6 000 000 Frcs. offiziell anerkannt wurden. Dieselben setzten sich in folgender Weise zusammen: Militärtransporte bis zum 31. Dezember 1896 etwa 4 000 000 Frcs., Neuanlagen der Station Konstantinopel 1 020 000 Frcs., Erweiterungsbauten aus den Jahren 1893 bis 1896 1 000 000 Frcs. und eine Reihe kleiner Forderungen 470 000 Frcs. Zu dieser Summe von rund 7 000 000 Frcs. trat 1897 eine Forderung von 2 700 000 Frcs. aus Militärtransporten während des griechisch-türkischen Krieges. Diese Forderungen erreichten demnach insgesammt die Höhe von 10 000 000 Frcs. oder 400 000 Pfund. Die Pforte hat bereits früher eine Abschlagszahlung geleistet. Bekanntlich ist die Orientbahngesellschaft aus den Zeiten des Baron Hirsch her formell eine österreichische und für ihre Forderungen war vor einiger Zeit mit Nachdruck der österreichisch-ungarische Botschafter in Konstantinopel eingetreten.

— **Bahnprojekt Romodan-Nishni Nowgorod.** In einer der letzten Sitzungen der beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten eingesetzten Kommission zur Prüfung der Neubauprojekte wurde der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge, das Projekt einer neuen Eisenbahn nach Nishni Nowgorod durchgesehen. Die geplante Linie soll von der Station Romodan der Moskau-Kasanbahn in der Nähe der Kreisstadt Ssaransk ausgehen und eine Länge von 290 Werst haben. Die projektirte Bahn kann erstens von sehr grosser lokaler Bedeutung sein, indem sie einen grossen Bezirk im südlichen Theil des Gouvernements Nishgorod bedienen würde, und zweitens würde die neue Linie auch im Transitverkehr insofern von Bedeutung sein, als sie die Entfernung zwischen den Wolgastädten verkürzen würde.

Die neue Eisenbahn wird acht Kreise des Gouvernements Nishgorod und den Kreis Ssaransk des Gouvernements Pensa berühren. Das von der Bahn bediente Areal beträgt über 1 700 000 Dessjatin mit einer Bevölkerung von 743 000 Seelen, durchschnittlich kommen auf eine Quadratwerst 45 Seelen. Der lokale Waarenumsatz ist von der Gesellschaft der Moskau-Kasaneisenbahn, welche den Bahnbau plant, auf 7 665 000 Pud veran-

schlagt worden, doch ist das Departement der Ansicht, dass bald nach Eröffnung der Linie der Waarenverkehr viel bedeutender sein wird. Die Bedeutung der projektirten Linie für den Transitverkehr lässt sich jetzt noch nicht genau feststellen. Im Projekt sind die Transitwaaren mit 2 500 000 Pud veranschlagt worden. Durch die neue Linie wird die Entfernung zwischen Nishni Nowgorod und Zarizyn um 220 Werst verkürzt, bis Kamyschin um 285 Werst, bis Ssaratow um 390 Werst usw. Da der Bau der neuen Bahn von der Moskau-Kasan-Eisenbahngesellschaft ausgeführt werden soll, läuft die Regierung nicht das geringste Risiko. Daher sprach sich die Kommission auch einstimmig dahin aus, dass das Projekt baldmöglichst ausgeführt werde.

— Nach dem „Jenissei" steht die Vollendung der Eisenbahnbrücke über den Jenissei, an welcher Tag und Nacht bei elektrischem Licht gearbeitet wird, in nächster Zukunft bevor. Die Brücke kostet schon bis jetzt nicht weniger als 10 000 000 R. Der Bau der transbaikalischen Strecke der **sibirischen Eisenbahn** ist nach den „Sabaik. Obl. Wed." soweit fortgeschritten, dass die Arbeiterzüge schon bis zum Fluss Onon verkehren. Im April wird die Schienenlegung bis zum Fluss Nertscha vollendet sein, so dass man bald Nertschinsk mittelst Bahn erreichen kann. Mit Ungeduld erwarte man die Eröffnung des Verkehrs in Transbaikalien. Es sei hier ein Leben in kürzester Zeit entstanden, worüber man sich nur wundern könne.

— Nach französischen Quellen soll es der englischen Regierung gelungen sein, den **Verkauf der ägyptischen Staatsbahnen** im Sudan an eine englische Gesellschaft durchzusetzen. Der Chediwe habe trotz allen Sträubens schliesslich nachgeben müssen. Die englische Forderung wurde mit dem Hinweis darauf begründet, dass England, das den Sudan mit seinem Gelde und seinem Blute erobere, der Bahnen unbedingt bedürfe und sie in Besitz nehmen müsse. Als gleichzeitig ein starkes englisches Geschwader den Befehl erhielt, sich vor Alexandrien zu zeigen, war der Widerstand des Chediwe gebrochen. Er erklärte, der Gewalt zu weichen, und so beschloss der ägyptische Ministerrath Ende Mai grundsätzlich, die Staatsbahnen im Sudan an eine englische Gesellschaft zu verkaufen. Die Bahnen bilden den Schlüssel zum Eintritt in den Sudan. Wer sie besitzt, beherrscht, wenn erst einmal die Derwische aus Chartum vertrieben sind, das obere Nilgebiet. Dass die Engländer gerade jetzt, wo sie sich rüsten, den letzten und entscheidenden Vorstoss gegen den Mahdi zu unternehmen, versucht haben, sich den Besitz der Sudanbahnen für die Zukunft zu sichern, ist sehr wahrscheinlich. Sie liefen anderenfalls Gefahr, wenn später der französische oder russische Einfluss am Hofe des Chediwe zu grösserer Geltung gelangt wäre, der Früchte ihrer Anstrengungen um Rückeroberung des Sudans verlustig zu gehen.

— Wie dem Reuter'schen Büreau aus Peking gemeldet wird, ist das einzige Hinderniss, welches sich dem Abschlusse des belgischen Vertrages wegen der **Eisenbahn von Hankau nach Peking** entgegenstellt, die belgische Forderung, dass die Bonds der Eisenbahnanleihe für die Seezölle in Zahlung genommen werden. Die chinesische Regierung lehnte die Bewilligung dieser Forderung ab. Der französische und der russische Gesandte suchen zu vermitteln.

— Aus Brüssel wird der „V. Ztg." geschrieben: Unter grosser Feierlichkeit dampften am 10. d. Mts. Mittags aus dem Antwerpener Hafen auf dem eigens eingerichteten Dampfer „Albertville" alle zur **Einweihung der Kongoeisenbahn** Geladenen nach Afrika ab. Der Generaldirektor der Kongoeisenbahn und Adjutant des Königs Major Thys, die Seele aller Kongounternehmungen, der jetzt von dem König zum Oberstlieutenant befördert worden ist, führt die Geladenen nach Matadi, dem Ausgangspunkte der Kongoeisenbahn. An Bord des Dampfers befinden sich: der Vertreter des belgischen Königs General Dallman mit seinem Adjutanten, dem Kommandanten Bourgoingnie, die Vertreter der Mächte, die die Berliner Kongoakte unterzeichnet haben: Deutschland: Freiherr von Danckelmann, England: Konsul Arthur, Italien: Konsul Dr. Villa, Oesterreich-Ungarn: Direktor Ritter von Sarnfeld vom Auswärtigen Amte, Russland: Geheimrath von Kologriwow vom Eisenbahnministerium und Belgien: Graf von Ursel, Ministerialdirektor van Cutsem, Direktor Seegers und Graf von Robiano vom Auswärtigen Amte. Major Monthaye vom Generalstabe und Eisenbahningenieur Francken; 17 besonders geladene, meist der Kongoverwaltung und den Kongohandelsgesellschaften angehörige Offiziere und Persönlichkeiten, unter ihnen der Brüsseler Bürgermeister Buls, der Kanzler der deutschen Gesandtschaft in Brüssel Lentze und der Generalvikar Mgr. Seghers, endlich 23 Journalisten. Zwei Brüsseler Aerzte begleiten die Geladenen. Am 1. Juli trifft der Dampfer in Boma ein, wo der Generalgouverneur, die Spitzen aller Kongobehörden, alle ausländischen Konsuln und die Vertreter aller Handelsfaktoreien und Missionen den Dampfer besteigen. In Matadi schliesst sich ihnen der Gouverneur des französischen Kongo de Lamothe mit seinen Beamten an. Vom 2.—8. Juli finden in den Eisenbahnstationen Matadi, Tumba, Dolo und am Stanleypool die Einweihungsfestlichkeiten statt.

— **Neue Luxuszüge auf der Chicago-Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn.** Die Bahn hat am 22. Mai d. J. ein neues Zugpaar für den Verkehr zwischen Chicago, St. Paul und Minneapolis in Betrieb gesetzt, das nach den übereinstimmenden amerikanischen Nachrichten alles bisher dagewesene an Bequemlichkeit für die Reisenden und Eleganz der Ausstattung übertrifft. Die als „Pioneer limited" bezeichneten Züge sind von der Barney & Smith Car Cy. gebaut; sie bestehen je aus 10 Durchgangswagen in der Art unserer Harmonikazüge, freilich mit ungleich reicherer Ausstattung. Es folgen auf einander ein Post-, Gepäck-, Express-, Buffet-, Rauch-, Gesellschafts-, Ruhesitz- und mehrere Schlafwagen. Der Gepäckwagen am Zuganfang enthält eine Westinghousedampfmaschine, die eine Dynamo antreibt, mit der der Zug elektrisch beleucht wird und unter jedem Wagen befindet sich eine Sammelbatterie zur Speisung von 12 Lampen. Der Gepäckwagen enthält übersichtlich und gedrängt angeordnete Gestelle für Fahrräder. Der Buffetwagen hat eine Abtheilung für Raucher, eine für Kartenspieler und ein Buffet; die beiden ersten Räume sind durch einen durchbrochenen bronzenen Bogen geschieden, der auf Säulen ruht. Die Schlafwagen sind 10 cm breiter und 15 cm länger als die bisherigen und haben eine Gesammtlänge von 22 m; sie zerfallen in 16 Abtheilungen, doch laufen im Zuge auch Schlafwagen mit sieben doppelten Abtheilungen und zwei Aufenthaltsräumen. Die Tageswagen — auch die Ruhesitzwagen — haben Sitze neuerer Art und jeder hat eine besondere Raucherabtheilung und einen Toilettenraum an den Enden. In Bezug auf die innere Ausstattung steht der im Empirestil gehaltene Speisewagen obenan; die Gänge sind recht geräumig und ausgiebig elektrisch beleuchtet, reiche Schnitzarbeit und eingelegte Arbeit schmücken Wände und Decken. Auf sorgfältige Abstimmung der Farben ist grosse Sorgfalt verwendet. Der Reisende findet ferner im Zuge bequeme Sophas, einen Leseraum mit ausgesuchter Bibliothek und Schreibtische. In den Schlafwagen finden die reisenden Damen Brennscheeren zum Kräuseln des Haares. Die Fussböden sind reich mit Teppichen belegt und die Querwände mit Spiegeln geschmückt; das Tafelleinen ist schwerer irischer Damast, das Geschirr ist feinstes Haviland-Chinaporzellan und das Silberzeug nach altem englischen Muster hergestellt. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge beträgt bis zu einer Meile in der Minute (96 km in der Stunde). Die Lokomotiven für diese Züge sind nach besonderen Entwürfen gebaut und die Kosten jedes Zuges belaufen sich auf rund 500 000 ℳ.

— Seit mehr als einem Dezennium war es der lebhafte Wunsch aller am Welthandel betheiligten Nationen, eine möglichst kurze Verbindung zwischen Europa und Asien mit China und Japan, sowie der Westküste des amerikanischen Festlandes zu erhalten. Musste doch noch bis vor wenigen Jahren eine Reise von Europa nach der Pacificküste ausschliesslich mittelst Schiff über Kap Horn gemacht werden. Bereits in den 40er Jahren beschäftigte man sich mit der Idee des Baues einer Eisenbahn über den Isthmus von Panama, verbunden mit einem Kanal, um den Weg um Kap Horn zu vermeiden. Später kam das Projekt auf, den atlantischen und stillen Ozean durch eine Bahn auf mexikanischem Gebiet zu verbinden; die Entfernung zwischen Coatzacoalcos und Salina Cruz den beiden Endpunkten am Isthmus von Tehuantepec, beträgt nur 310 km und die grösste Bodenerhebung auf dieser ganzen Strecke weist nur 720 Fuss auf. Die mexikanische Regierung ertheilte auch Don José de Garay die Konzession zur Erbauung einer **Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec**, um sich durch eine solche Bahn einen grösseren Antheil am Weltverkehr zu sichern. Aber gleich wie das ganze Panamaunternehmen für seine Aktionäre, so sollte auch die Tehuantepeceisenbahn für die mexikanische Regierung ein Schmerzenskind werden. Schon vor Beginn der Arbeiten zum Bau der Eisenbahn brach ein Krieg zwischen Mexiko und den Vereinigten Staaten aus und die Folge davon war, dass José de Garay von seinem Vertrage mit der Regierung zurücktrat, den im Jahre 1847 ein Newyorker Kapitalist, namens P. A. Hargous übernahm. Er organisirte eine Gesellschaft von Finanzleuten; ehe jedoch diese Gesellschaft ihre Thätigkeit begann, war dieselbe wegen Uneinigkeiten der Theilhaber schon wieder verkracht. Das Gleiche passirte mit W. H. Sidell, welcher im Jahre 1857 die Konzession zum Bau dieser Eisenbahn erwarb. In 1870 wurde wiederum seitens der mexikanischen Regierung einem Simon Stevens aus Newyork die Konzession zum Bau der Tehuantepeceisenbahn mit einer Subsidie von 7 500 Pesos für jedes Kilometer fertiges Eisenbahngleis verliehen, aber auch dieser Unternehmer kam seinen Verpflichtungen nicht nach und nach Verlauf von etwa 10 Jahren, in welchem Zeitraum nur

40 km Gleis gelegt waren, wurde auch dessen Vertrag aufgehoben. Diese stetigen Misserfolge veranlassten die Regierung später, den Bau dieser Eisenbahn in eigene Hände zu nehmen. Nachdem der Nationalkongress den benöthigten Kredit dafür bewilligt, begann man im Jahre 1882 mit den Arbeiten zum Weiterbau der Bahn, die dann auch endlich im Jahre 1893 mit einem Kostenaufwande von 27 000 000 Pesos beendet und in Betrieb gesetzt wurde. Leider entsprechen die Hafeneinrichtungen in Coatzacoalcos und Salina Cruz bis auf den heutigen Tag in keiner Weise den Anforderungen des Weltverkehrs und da auch die in Händen der Regierung befindliche Betriebsleitung dieser Eisenbahn in den vier Jahren seit Eröffnung derselben stetig grosse Verluste im Betriebe der Bahn ergab, die sich im Jahre auf etwa 2 500 000 Pesos belaufen, so hat sich die mexikanische Regierung neuerdings nach reiflicher Ueberlegung der Sachlage dazu entschlossen, die Tehuantepeceisenbahn für den Zeitraum von 50 Jahren an Sir Weetman Pearson in London zu verpachten. Sir Weetman Pearson verpflichtet sich, die Häfen von Coatzacoalcos und Salina Cruz nebst ihren Einrichtungen derart zu verbessern, dass sie gute Einfahrten und einen sicheren bequemen Anker- und Löschplatz für die grössten Schiffe gewähren. In gleicher Weise ist die Tehuantepeceisenbahn umzugestalten, zu welch letzterem Zwecke die mexikanische Regierung an Pearson die Summe von 5 000 000 Pesos zahlt. Letzterer hat ausserdem die Verpflichtung, Ozeandampfschiffslinien zu etabliren, welche Frachten befördern und Reisende aufnehmen, um solche beiden Häfen der Tehuantepeceisenbahn zur Weiterbeförderung zuzuführen. So hofft man nach und nach den Fracht- und Personenverkehr von beiden Ozeanen über den Isthmus von Tehuantepec führen zu können. Dass diese Reorganisation der Tehuantepeceisenbahn für eine rasche kulturelle Entwickelung der am Isthmus von Tehuantepec gelegenen reichen Landgebiete von grösster Wichtigkeit sein wird, unterliegt keinem Zweifel.

(„B. B.-Z.“)

Allgemeines.

— Die ersten Versuche mit dem **elektrischen Betriebe von Vollbahnen** wurden in Amerika gemacht. Die Fahrgeschwindigkeit der elektrischen Züge ist dort — wie Gustav Wilhelm Meyer im „Elektrotechnischen Anzeiger“ ausführt — beständig gesteigert und im Vorortverkehr bis auf 68 km in der Stunde gebracht worden. Bei der im Bau begriffenen Columbia- und Marylandeisenbahn soll auf der Strecke Baltimore-Washington eine regelmässige Zuggeschwindigkeit von 100 km in der Stunde eingeführt werden. Nebenbei bemerkt fuhren bereits im vergangenen Jahre auf der Nantasked-Beachstrecke der Newyork- und Newhampshirebahn Züge mit einer Geschwindigkeit von über 100 km in der Stunde. Diese Geschwindigkeiten wurden auch auf der Hollylinie der Pensylvaniabahn erreicht.

Im allgemeinen spielt der Luftwiderstand bei derartig hohen Geschwindigkeiten eine grosse Rolle. Es ist jedoch durch Versuche und Probefahrten auf Dampfbahnen sowie durch Probefahrten mit elektrischen Wagen, bei denen eine höchste Fahrgeschwindigkeit von 190 km in der Stunde erreicht wurde, festgestellt, dass der Luftwiderstand keineswegs so hoch ist, wie dies theoretische Erwägungen ergeben würden. Die Untersuchungen von Crosby haben in dieser Beziehung zu höchst interessanten Ergebnissen geführt. Die geringste Angriffsfläche bot selbstverständlich ein Fahrzeug, das an seinem Kopfende keilförmig zugespitzt war. Bei seinen Versuchen fand Crosby, dass Fahrgeschwindigkeiten von selbst 200—240 km keineswegs unüberwindliche Widerstände hervorrufen, sofern der Zug eine geeignete Gestalt besitzt. Allerdings sind diese überaus günstigen Ergebnisse, die mit der Theorie in schroffem Widerspruch stehen, bei unbewegter Lut gewonnen.

Während Zipernowsky seinerzeit annahm, dass es möglich wäre, mit einem elektrischen Zuge eine höchste Geschwindigkeit von etwa 190 km zu erreichen, berechnet Dr. Duncan die erreichbare Fahrgeschwindigkeit auf ungefähr 160 bis 193 km in der Stunde, „Für den Anfang könnte man sich mit einer Fahrgeschwindigkeit von 135 km in der Stunde wohl zufrieden geben.“ Ganz abgesehen davon, dass hierbei die mittlere Fahrgeschwindigkeit weit grösser wäre als bei den Dampflokomotiven, muss ganz besonders die erhöhte Betriebssicherheit in Betracht gezogen werden, da bei tiefliegendem Schwerpunkte ein Entgleisen viel weniger leicht eintreten kann. Ueberdies ist der elektrische Betrieb sehr ökonomisch. Seine Rentabilität wird, nach Meyer, ausser Frage stehen, wenn der elektrische Strom ausser zum Bahnbetriebe noch zur Beleuchtung und Kraftübertragung verwendet wird. Die Leistungsfähigkeit eines Elektromotors lässt sich genau den Anforderungen anpassen, die jeweilig an die Zugkraft gestellt werden, was bei dem Dampfbetriebe mehr oder weniger ausgeschlossen ist. Während der Elektromotor z. B. bei einer Thalfahrt ausgeschaltet bezw. als Bremsdynamo verwendet werden kann, ist die Ausnutzung der lebendigen Kraft bei der Dampflokomotive nicht möglich. Alle diese Vortheile des elektrischen Betriebes bei Vollbahnen sichern diesem, nach Meyer's Ansicht, gegenüber dem Dampfbetriebe die Zukunft.

— Wie in dieser Zeitung bereits früher erwähnt, werden seit geraumer Zeit grössere Mengen **Metallpfeifen mit gesundheitschädlichem Bleigehalt** in den Handel gebracht; da dieselben seitens des Eisenbahnbetriebspersonals ihrer Billigkeit wegen vielfach als Signalinstrumente verwendet werden, hat in neuerer Zeit auch die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sich veranlasst gesehen, mit besonderer Verfügung die in Betracht kommenden Beamten und Bediensteten, die sich der Hornsignale nicht bedienen wollen, in ihrem eigensten Interesse vor dem Gebrauche derartiger Metallpfeifen ausdrücklich zu warnen.

— **Ein neues System einschieniger Bahnen.** Der Erfinder des Fernsehers, Jan Szczepanik, hat, wie die „Reichswehr“ meldet, ein eigenthümliches Oberbausystem konstruirt. Das Gleis besteht allerdings aus zwei Strängen, diese sind jedoch nicht zusammenhängend gelegt, sondern durch in Abständen von einander verlegte Schienenstücke und zwar derart gebildet, dass an denjenigen Stellen, an welchen Stücke des einen Stranges liegen, der andere unterbrochen ist. Der Radstand der Fahrzeuge sowie die Zahl und Anordnung ihrer Achsen ist hierbei so gewählt, dass das Fahrzeug in jedem Augenblick der Fahrt wenigstens drei Stützpunkte auf den Schienenstrangstücken oder Gleistheilen findet, und zwar zwei Stützpunkte auf einem Schienenstrang und einen dazwischenliegenden Stützpunkt auf dem anderen. Die Schienenstücke, deren Summe ungefähr gleich der Länge eines einzigen vollen Stranges der zur Zeit üblichen zweischienigen Bahnen ist, sind mit ihren Enden auf Schwellen befestigt. Zufolge dieser Anordnung ist zur Herstellung eines Stranges nur die Hälfte der bisher nothwendigen Schienenmenge erforderlich.

Von der Jungfraubahn.

In einem Feuilleton der „N. Zür. Ztg.“ lesen wir:

Selbst die Zweifler muss es doch seltsam packen, wenn sie nach Lauterbrunnen kommend, die grossartige, schon im Betrieb stehende Wasserwerkanlage sehen, die sich im laub- und wasserfrischen Thal der Lütschine erhebt und von der sich stark fingerdicke, in der Sonne rothschillernde Kupferdrähte an Leitungsstangen empor gegen das Alpenidyll von Wengi ziehen und geheimnissvoll die Kraft der Lütschine zum Eiger leiten und dort die Bohrer drehen, die unermüdlich den Weg zur Jungfrau bahnen.

Unmittelbar bei der Kirche von Lauterbrunnen, die sich so stimmungsvoll aus üppigen Baumwipfeln hebt, und gar nicht fern vom flatternden Schleierband des Staubbaches, an dem die Sylphiden auf- und niederschweben, ist im Grund der Lütschine der Einlasskanal gebaut, der einen Theil des raschströmenden, gletscherkühlen Flusses in mächtige, mehr denn mannshohe Stahlröhren leitet, die zum Theil schon wieder mit Erde eingedeckt sind, zum Theil offen liegen. Folgen wir der gewaltigen Leitung, über die hin für die Gäste Lauterbrunnens eine lauschige Promenade angelegt werden soll, so erkennen wir ein Werk von unendlicher Mühe der Anlage und erreichen ein sogenanntes „Wasserschloss“, einen runden Thurm, der sich über den wie ein Lindwurm an der Flusshalde dahinziehenden Röhren erhebt. Bei diesem Bau, der zur Entfernung der Luft aus der Leitung und zu Reinigungszwecken dient, geht die Zuleitung, die nur ein schwaches Gefälle besitzt, in die starkgeneigte Druckleitung über, eine Brücke führt sie ans rechte Ufer der Lütschine und nachdem das Wasser von der Einfangstelle an einen Weg von 1 300 m zurückgelegt und ein Gefälle von insgesammt 40 m erreicht hat, schiesst es mit aller Gewalt in die Werke des Turbinenhauses, das sich in schmuckem Schlossstil in der grünen Kluft der Lütschine erhebt. In der hohen geräumigen Halle sind bereits vier Turbinen in Thätigkeit, zwei kleinere Erreger und Turbine, und zwei grosse, mit welchen die Generatoren der elektrischen Kraft durch gemeinsame Wellbäume verbunden sind. Ein weiteres Paar grosser Turbinen und Generatoren sind in der Halle im Bau.

Mit leichtem Hebeldruck auf die vielen uhrenähnlichen Zeigerscheiben des Schaltbrettes ordnet die Hand des Maschinisten die elektrischen Kräfte, entfesselt sie, stellt sie still, verstärkt oder schwächt sie, leitet sie empor zum Eiger oder hinüber in das Dörfchen Lauterbrunnen, das durch die Wasserwerkanlage zu seiner eigenen Kraftstation noch etwa 60 PS unentgeltlich erhalten wird.

Die Ingenieure rühmen die Anlage, die, seit letztem Herbst im Betrieb, noch keine wesentliche Störung erfahren hat.

Hinter dem Schaltbrett ist die „Todtenkammer“, jener Raum eines elektrischen Werkes, wo auf Hunderten der be-

kannten Telegraphenhütchen hingesponnen die Leitungsdrähte einsetzen. Heisst er so, weil die Berührung mit den Drähten uns den Raum leicht zur wirklichen Todtenkammer werden liesse und enthält der Name also eine Warnung oder ist er ein Scherz der Ingenieurkunst, die in den gleichmässig angeordneten Isolatoren gewissermaassen Reihen von Todtenköpfen sah? — Ich weiss es nicht.

Die elektrische Kraft wird vom Wasserwerk Lauterbrunnen in offener Leitung mit 7000 Volt Spannung nach der kleinen Scheidegg geführt und während des Baues zur Bohrung und Beleuchtung des Tunnels benutzt; eine besondere Anwendung findet sie im Winter in den Arbeiterbaracken am Eigertunnel dadurch, dass sie bei dem Mangel an Wasser dazu dient, das Trink- und Brauchwasser durch das Schmelzen von Schnee oder Eis zu erzeugen.

Tritt einmal zu dem Wasserwerk in Lauterbrunnen, das seiner Vollendung nahe ist, das noch grössere zu Burglauenen im Thal von Grindelwald, so werden beide zusammen, wie die Ingenieure sagen, nicht nur genug Kraft erzeugen, um ein ganzes Spiel von Wagen an der Jungfraugruppe auf- und niedersteigen zu lassen und die Tunnels taghell zu erleuchten, sondern um auch noch allerlei Lichtkünste an der Jungfrau selber zu entfachen.

So besteht der Plan, auf der Spitze zwei Riesenreflektoren von bisher nie erreichter Lichtstärke nach einem System anzubringen, dessen praktische Anwendung zuerst im Jahre 1900 an der Pariser Weltausstellung dargethan werden soll. Der eine Reflektor ist als ein regelmässiges, sich mit der Gleichmässigkeit eines Gestirns um seine Achse drehendes Licht gedacht, das in dunkeln Nächten mit mildem Schein wie ein grosser Stern weit über den Bodensee, den Jura und die Alpen leuchten soll, das andere als ein verstellbares Riesenin strument, mit dem die nächtlichen Gäste der Jungfrau nach Belieben bald den anderen Gipfel, jetzt das Finsteraarhorn, dann den Monterosa, das Matterhorn, einen Augenblick später das Wildhorn, dann meinetwegen den Weissenstein, den Pilatus, den Uetliberg, den Säntis, den Urirothstock, das Wetterhorn in Beleuchtung setzen und Tausenden von Schläfern im tiefen Thal in die Kammer leuchten können. Ja, ich hörte die Meinung, es sei möglich, mit dieser künstlichen Sonne in besonders günstigen Nächten noch einen Schein über das Münster von Strassburg und den Dom zu Mailand zu werfen, doch möchte ich meine Unterschrift für das Zustandekommen dieser Wunder nicht geben. Man sieht die Jungfrau allerdings vom Dom von Mailand ziemlich häufig und vom Münster in Strassburg alle Jahre ein paar Mal, aber meines Wissens ist kein Fall bekannt, dass irgend einer der dritthalb hundert Bergsteiger, die bis jetzt auf der Spitze der Jungfrau gestanden haben, einen der Dome in der tiefen Ferne zu erkennen vermochte. Und doch sind sie manchmal von der Sonne so hell erleuchtet. Daraus schliesse ich, dass auch das stärkste Instrument auf diese Entfernungen kaum mehr einen wahrnehmbaren Beleuchtungseffekt hervorzubringen vermag, sondern höchstens als heller Stern im tiefen Grunde der Nacht funkelt.

Wer es erleben wird, wird es sagen können, es gibt noch mehr Probleme an der Jungfraubahn, wo selbst die Gelehrten noch nicht wissen, wie sich einst Theorie und Wirklichkeit decken werden.

Nur eins ist sicher: die Leute, die an der Leitung der Jungfraubahn stehen, sind mit vollem Ernst, ja mit Enthusiasmus dabei und rechnen sicher auf die volle Ausführung des Werkes.

Die anderen belehrt das Wasserwerk in Lauterbrunnen, dass es Ernst mit dem Bau gilt und das beste Zeichen, wie die Arbeit vorwärts geht, war die erste Lokomotive, die gestern, Sonntag, mit uns zur Scheidegg fuhr. Lokomotive? nein, der erste Motorwagen der Jungfraubahn, der als elektrisches Werk mit einer Dampflokomotive nur wenig Aehnlichkeit hat. Die Maschinen sind in einem Holz- und Glasgehäuse untergebracht, das einem Personenwagen gleicht.

Wie war die Fahrt entzückend schön empor zur Scheidegg, was lacht uns für ein herrliches Wetter in der Höhe, wo Schneeschmelze und erster Frühling regieren, die Lawinen der Jungfrau psaltern und donnern, als bräche von Zeit zu Zeit ein weissschäumender Wasserfall aus den silbernen Flanken des Berges, wo ein Meer von Blumen, Farbenteppich an Farbenteppich, sich der Sonne freut, die mit unendlichem Licht, doch mit nur milder Wärme aus dem Azur herniederleuchtet.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 20. Juni d. J. wird die an der Bahnstrecke Osberghausen - Wiehl gelegene, bisher für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Alperbrück auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 8. Juni 1898. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Berlin-Elsterwerda gelegene Haltestelle Clasdorf, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für den Gepäck-, Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Halle a/S., den 9. Juni 1898. (1396)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Main - Neckareisenbahn. Die Gültigkeitsdauer der gemäss unserer Bekanntmachung vom 22. März l. J. gewährten Frachtermässigung für Eis in Wagenladungen im eigenen und direkten Verkehr wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Darmstadt, den 7. Juni 1898. (1397)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Der durch unsere Bekanntmachung vom 2. Juni d. J. bekundgegebenen Verlängerung des Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen bis zum 31. Oktober 1898 sind für den Verkehr mit ihren Stationen ferner die Verwaltungen der mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Paulinenaue-Neuruppiner, der Neuhaldensleber, der Neubrandenburg-Friedländer und der holländischen Eisenbahn (letztere für ihre auf deutschem Gebiet liegenden Stationen) beigetreten.

Hannover, den 7. Juni 1898. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden nach den Stationen der Neubaustrecken Rothfliess - Bischofsburg, Rudczanny - Sensburg und Gerdauen-Nordenburg des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg neue Frachtsätze eingeführt, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 4. Juni 1898. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband. Die Gültigkeitsdauer des durch Bekanntmachung vom 8. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Berlin, den 9. Juni 1898. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eis in Wagenladungen. Die Gültigkeitsdauer des vorbezeichneten Ausnahmetarifs ist in den nachbezeichneten Verkehren bis 31. Oktober d. J. ausgedehnt worden:

a) nassau-badischer Verkehr,
b) nassau-württemberg. Verkehr,
c) nassau-pfälzischer Verkehr,
d) rheinisch - nassau - bayerischer Verkehr,
e) Frankfurt a. M. etc.-bayerischer Verkehr,
f) oberhessisch-pfälzischer Verkehr und
g) Main-Neckarbahn-oberhessischer Verkehr.

Frankfurt a/M., den 7. Juni 1898. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II, Heft 9 des Verbandsgütertarifs vom 1. Februar 1898.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 gelangt für Thonsendungen der Abtheilungen I und II des Ausnahmetarifes Nr. 33 im Verkehr zwischen den Stationen Michelob der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn und Grünstadt der pfälzischen Eisenbahnen ein Frachtsatz von je 1,50 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 11. Juni 1898. (1402)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. ist die Güterstation Köln Hafen für die Abfertigung von Gütern in Wagen-

ladungen dem Verkehr übergeben und am 31. Mai Abends die Güterstation Köln Rheinstation für den öffentlichen Verkehr geschlossen worden.

Die Vorbemerkung 12 auf Seite 102 des Tariftheiles II ist, wie folgt, zu ändern:

„12. Köln. Bei Köln Bonnthor ist die Abfertigung auf Wagenladungen, bei Köln Deutz B. M. auf Frachtstückgut im Versande der angeschlossenen Werke sowie Frachtgut in Wagenladungen, bei Köln Gereon auf Frachtgut, bei Köln Hafen auf Frachtgut in Wagenladungen nach und von der Hafenbahn der Stadt Köln und bei Köln Süd auf Wagenladungen und den Versand von Frachtstückgut beschränkt. Die Stationen Köln Gereon und Köln Süd sind während der Monate April bis einschliesslich September für den Verkehr mit Knochen geschlossen."

Auf Seite 110, 121, 127, 138 und 139 ist Köln Rheinstation mit den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen und hinter Köln Gereon überall „und Köln Hafen" nachzutragen.

München, den 7. Juni 1898. (1403)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Am 14. d. Mts. treten für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs b von verschiedenen Stationen der westlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Falkenstein und Wülknitz der sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei diesen Stationen zu erfahren.

Dresden, am 11. Juni 1898. (1404)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr der Stationen der Tarifgruppe V an Stelle des gleichnamigen Tarifs vom 1. April 1895 in Kraft.

Die im Abschnitt II A enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind unverändert aus dem alten Tarif nebst Nachträgen übernommen; dieselben sind gemäss der unter Ziffer I 2 der vorerwähnten Verkehrsordnung enthaltenen Vorschrift genehmigt.

Durch den neuen Tarif treten im Verkehr zwischen den Stationen Neuhof (Kreis Teltow)-Dobrilugk-Kirchhain (Ort und Uebergang) einerseits und Berlin (Uebergang) andererseits, Entfernungserhöhungen von 2—3 km und im Verkehr zwischen Halle-Falkenberg (Ort und Uebergang) einerseits und Halle (Uebergang) andererseits theilweise Erhöhungen von 1 km ein.

Ferner gelangen der Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. infolge Aufnahme des Artikels Eisenerze in den Rohstoffausnahmetarif und die Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen des Ausnahmetarifs 8 a im Versande von der Station Ilsenburg zur Aufhebung.

Frachterhöhungen treten am 15. August d. J. in Kraft.

Abzüge des Tarifs sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 13. Juni 1898. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1898 ab wird die Station Niedersachswerfen der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der preussischen, preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, der mitteldeutschen Privatbahnen, der Breslau-Warschauer, Cronberger, Farge-Vegesacker, Hansdorf-Priebuser, Hoyaer, Kerkerbach, Kreis Oldenburger, lausitzer, Marienburg-Mlawkaer, ostpreussischen Süd- und Hildesheim-Peiner Kreisbahn (Tarifhefte 2 bis 5 des mitteldeutschen Privatbahntarifs) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der zur Erhebung gelangenden Frachtsätze ertheilen vom 15. Juni 1898 ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 9. Juni 1898. (1406)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahngütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit tritt für Petroleumsendungen in Mengen von 10 000 kg von den Stationen Bremen, Bremerhaven und Geestemünde nach Station Ruhla der Ruhlaer Eisenbahn ein Ausnahmetarifsatz von 1,91 ℳ für 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 9. Juni 1898. (1407)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarife vom 1. November 1896 der Nachtrag V in Kraft, welcher unter anderen neue Frachtsätze für Stationen der niederlausitzer Eisenbahn enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erlangen.

Dresden, den 10. Juni 1898. (1408)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Köln Hafen in den Ausnahmetarif 9 für Stahl und Eisen aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die Verkehrsbüreaus.

Köln, den 10. Juni 1898. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing. Mit Geltung vom 13. Juli 1898 wird zum Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing der VI. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält die Ergänzung der besonderen Bestimmungen, die Ausdehnung der Nomenklatur des Tarifs auf die Artikel „Flachs- und Hanfheede, getheert" und „Flachs- und Hanfflocken", die Einbeziehung neuer russischer Stationen in den Tarif und Berichtigungen. Druckstücke dieses Nachtrags sind bei den am Tarif betheiligten Stationen zu haben.

Bromberg, den 9. Juni 1898. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württemb.-schweizerischer Güterverkehr. Am 1. September d. J. treten nachstehende Tarife ausser Kraft:

a) Der Tarif Theil II, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1891 nebst Nachträgen I—IV — Verkehr zwischen Stationen der württb. Staatsbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschl. der Bötzbergbahn) andererseits.

b) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen im Verkehr von Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschl. der Bötzbergbahn) nach Stationen der württemb. Staatseisenbahnen vom 10. Oktober 1896.

c) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von frischen Aepfeln und Birnen im Verkehr von Stationen der schweizerischen Centralbahn (einschl. der aargauischen Südbahn), der schweiz. Seethalbahn, der Langenthal-Huttwilbahn, der Huttwill-Wollhusenbahn, der Emmenthalbahn und der Jura-Simplonbahn (einschl. der Thunerseebahn) nach Stationen der württbg. Staatseisenbahnen vom 10. Oktober 1896.

Wegen der Einführung neuer bezüglicher Tarife wird seiner Zeit besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Stuttgart, den 8. Juni 1898. (1411)
K. Genaldirektion der Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen). Zum 15. Juni d. J. erscheint zum obigen Kohlenausnahmetarife der Nachtrag III.

Derselbe enthält neue mässig erhöhte Frachtsätze nach den Stationen Baudach, Laesgen, Niewerle und Oberklinge und neue Frachtsätze nach den übrigen Stationen der lausitzer Eisenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, ferner ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn und mit Erhöhungen verbundene Berichtigungen je eines Satzes nach Kobylin und Gross-Selten.

Die Erhöhungen treten erst zum 1. August d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Kattowitz, den 9. Juni 1898. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr. Die Gültigkeitsdauer des durch Bekanntmachung vom 30. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird im obengenannten Verkehr bis zum 31. Oktober d. J. verlängert. (1413)

St. Johann-Saarbrücken, 8. Juni 1898.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-rechtsrheinischer, rechtsrheinisch-hessischer Verkehr. Vom 20. d. Mts. ab werden die Stationen Blankenstein (Saale) mit dem Frachtsatze von 0,84 ℳ und Stockstadt a. Main mit demjenigen von 0,45 ℳ in den Ausnahmetarif 7 c für Schwefelkies ab Grevenbrück einbezogen.

Essen, den 8. Juni 1898. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarifheft 1 in Kraft. Er enthält ausser einigen bereits im Verfügungswege eingeführten und vorschriftsmässig bekanntgegebenen Tarifmaassnahmen Frachtsätze des allgemeinen Tarifs für den Verkehr Campina-Rosdzin, Frachtsätze des allgemeinen Tarifs und der Ausnahmetarife Nr. 1, 3, 4, 23, 61 für den Verkehr mit Târgul-Ocna, Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren nach Baicoi, Monteor und Plopeni, Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 65 für Nüsse für den Verkehr von Bacau, Focsani, Pufesti, Racaciuni, Târgul-Ocna, neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 66 für Schwefelsäure,

ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 67 c für Zinkblech, Abänderungen des Artikelverzeichnisses der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Der ermässigte Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A c für eiserne Wasserleitungsröhren von Aachen und Aachen-Templerbend nach Braila wird aufgehoben.

Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. August 1898 in Geltung.

Preis des Nachtrags 0,30 ℳ.

Breslau, den 3. Juni 1898. (1415)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft E vom 1. April bezw. 10. Juni 1895 in Kraft. Derselbe enthält: Uebergang der auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der grossen belgischen Centraleisenbahn in die Verwaltung und den Betrieb der niederländischen Staatsbahn sowie Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a./M. zu beziehen.

Elberfeld, den 10. Juni 1898. (1416)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsbahn. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag IX in Kraft, der ein anderweites Vorwort, anderweite Vorbemerkungen sowie Frachtsätze für Station Triebischthal der sächsischen Staatseisenbahnen enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 8. Juni 1898. (1417)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Die Gültigkeitsdauer des nach unserer Bekanntmachung vom 26. März d. J. eingeführten Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

Münster, den 7. Juni 1898. (1418)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 15. Juni d. J. der Nachtrag XXV in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Versand von Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb nach der Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und von der Station Nürnberg Ostbahnhof der bayerischen Staatsbahnen sowie für den Versand von Eisenerz etc. zum Bleihüttenbetrieb von den Stationen Carlshütte, Homberg (Reg.-Bez. Cassel), Langschede, Ludwigshütte und Wilhelmshütte des Direktionsbezirks Cassel, Amalienhütte und Friedrichshütte-Laasphe des Direktionsbezirks Elberfeld und Station Peine des Direktionsbezirks Hannover. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 11. Juni 1898. (1418a)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-belgisch-englischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die Station Köln Hafen für die Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen in den rheinisch-westfälisch-belgisch-englischen Gütertarif, Theil II vom 1. Dezember 1893 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Köln Hafen.

Köln, den 13. Juni 1898. (1418b)

Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr. 1. Mit dem 15. Juni d. J. werden die Artikel Schlacken, ungeformt, Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) aufgenommen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen gelten die gleichen Bestimmungen wie für Erde usw.

2. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eis wird bis zum 31. Oktober d. J. verlängert.

3. Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab wird die Tarifentfernung für die Stationsverbindung Weferlingen - München Ostbahnhof von 643 km auf 653 km richtig gestellt.

Magdeburg, den 8. Juni 1898. (1419)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Berlinchen-Arnswalde, welcher noch besonders bekannt gemacht wird, tritt ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. Mai 1896 zur Aufhebung gelangt.

Der neue Tarif enthält unter anderem Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Stationen der obengenannten Neubaustrecke, ferner Bestimmungen für die Beförderung von Land- (Strassen-) Fahrzeugen und Wasserfahrzeugen sowie von Leichen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Soldin, den 8. Juni 1898. (1420)

Die Direktion.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 250 Stück Wagendecken soll in zwei Loosen vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsichtnahme ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagendecken“

versehen, zu dem auf

Mittwoch, den 13. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr

im diesseitigen Dienstzimmer Nr. 1 anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Juli d. J.

Stendal, den 9. Juni 1898. (1421)

Königl. Eisenb.-Werkstätteninspektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckareisenbahn. Die auf Stationen der Main-Neckareisenbahn lagernden Altmaterialien an Stahl- und Eisenschienen und Schienenstücke, Hartgussherzstücke, Weichen, Schweiss- und Gusseisenabfälle, flusseiserne Schwellen, Laschen, Roststäbe, Drehspäne, Eisenblechabfälle, Feuerbüchsen von Kupfer, Kupfer- und Messingspäne, Kuppel-Tender- und Wagenradsätze mit und ohne Radreifen, Trieb-Tender- und Wagenradsterne mit und ohne Radreifen, Wellblechtafeln, Fusswärmer, Kopierpressen etc. sollen am 22. Juni l. J., Vormittags 10 Uhr durch Anbietung vergeben werden.

Der Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen sowie die Verzeichnisse der zum Verkauf kommenden Altmaterialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ in baar auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. Die Angebote müssen bis zum genannten Termin bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 7. Juni 1898. (1422)

Der Ober-Betriebsinspektor.

6. Offene Stellen.

Für die hiesige Haupt-Reparaturwerkstatt wird zum 1. September d. J. ein nicht zu junger, im Eisenbahn-Werkstätten- und Betriebsdienst erfahrener Werkmeister gesucht.

Bewerber muss im Besitze des Befähigungszeugnisses zur selbständigen Führung von Lokomotiven auf Haupt- oder Nebeneisenbahnen sein.

Anfangsgehalt 2200 ℳ, einschliesslich Wohnungsgeldzuschuss.

Meldungen sind unter Beifügung eines Lebenslaufes und von Zeugnissabschriften bis spätestens zum 30. Juni d. J. hierher einzureichen.

Soldin, den 9. Juni 1898. (1423)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Anzeigen.

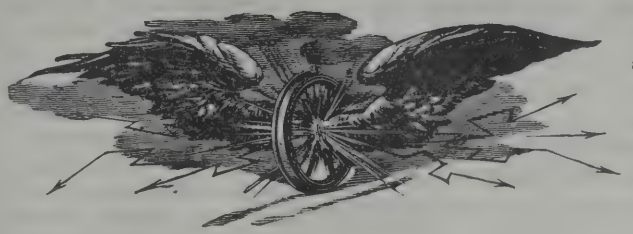
Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 46. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3 gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. Juni 1898.

Inhalt:

Mechanik des Zugsverkehrs.
„Strengstens verboten."
Noch einmal die Stückgutstaffeltarife und die Spediteure.
Vom nordamerikanischen Eisenbahnwesen.
Vereinsmittheilungen:
Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Bezeichnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Ueber die Betriebssicherheit d. deutschen Bahnen. — Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnverhältnisse. — Wagenmangel im Ruhrkohlenrevier. — Eine „betriebsgefährliche" Neuerung im Berliner Stadtbahnverkehr. — Preuss. Kleinbahngesetz. — Empfangsbestätigungs-Karten im Güterverkehr. — Gewährung von Urlaub und freier Fahrt an Hilfsbedienstete und Arbeiter der bayer. Staatseisenbahnen. — Stundung der Frachten landwirthschaftlicher Genossenschaften seitens der bayer. Staatseisenb. — Ausbau d. bayer. Main-Donau-Wasserstrasse. — Dampffähreverbindung Gjedser-Warnemünde. — Ist die in einem Wagenabtheil eines Zuges begangene unsittliche Handlung eine öffentliche? — Verein Berliner Lokomotivführer. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Einführung von Frankirungsmarken bei den österr. Staatsbahnen. — Stückgutaufgabe in Haltestellen der österr. Staatsbahnen. — Güternebenstellen der österr. Staatsbahnen. — Tarifirung von Wolle. — Dux-Bodenbacher E. — Friauler E. — Kaiser Ferdin.-Nordbahn. — Verstadtlichung der Prager Tramway. — Ausbau des Eisenbahn-Anschlusses Pressburg-Hainburg. — Geltendmachung von Frachterstattungs-Ansprüchen.
Vereins-Ausland: Eisenbahnverstaatlichung in Belgien. — Bau des Simplontunnel. — Jungfraubahn. — Besondere Fahrkarten für Radfahrer in England. — Aenderung des allgemeinen Statuts der russ. Bahnen. — Verkehrsverhältnisse im Donezkohlenrevier. — Neue russ. Bahnprojekte. — Verkauf d. ägyptischen Bahnen im Sudan. — Chinesische Eisenbahnanleihe usw. — Erste südamerikanische Pacificbahn. — Ausländische Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten. — Thätigkeit nordamerikanischer Bahnen für Verbesserung des Viehstandes.
Gerichtsentscheidungen.
Bücherschau:
Leitfaden durch das Bürgerliche Gesetzbuch für gerichtliche und Verwaltungsbeamte. — Kritik des Entwurfs des Reichsgesetzes, betr. die Sicherung der Bauforderungen.
Druckfehlerberichtigung.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Mechanik des Zugsverkehrs.

Unter diesem Schlagworte hat der bekannte Eisenbahnfachmann Gustav Gerstel, Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen, für das Jubiläumswerk „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" einen überaus interessanten Beitrag geliefert. Es handelt sich dabei nicht etwa, wie man nach dem Titel vermuthen könnte, um eine wissenschaftliche Behandlung der Gesetze der Bewegung der Eisenbahnzüge, sondern vielmehr um eine gemeinfassliche Darstellung der Entwickelung der Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen von den ersten primitiven Formen bis zu der Stufe der Vervollkommnung, welche diese Einrichtungen seither erreicht haben.

Um den Unterschied zwischen einst und jetzt klar zu machen, entwirft Gerstel auf Grund eingehender Quellenstudien ein äusserst anschauliches Bild der Einrichtung des Eisenbahnbetriebes zu jener, bereits 60 Jahre hinter uns liegenden Zeit, in welche die Einführung des Lokomotivbetriebes in Oesterreich fällt. Bekanntlich war die Nordbahn von Floridsdorf nach Deutsch-Wagram die älteste Lokomotivbahn Oesterreichs, der erste Probezug auf dieser Strecke verkehrte am 19., der zweite am 23. November 1837. 13 km war diese Probestrecke lang, aus 8 Wagen mit zusammen 38 t Gewicht, 164 Personen fassend, bestand der Zug und wurde eine Geschwindigkeit von 33 km in der Stunde bei den Probefahrten erreicht.

Wie kurz war diese Strecke, wie leicht der Zug, wie langsam die Fahrt und wie entzückt war man gleichwohl über das neue Verkehrsmittel; denn allzu gewaltig war der Kontrast gegen die bis dahin allein gekannte Postwagenfahrt auf steinigem, holperigem Wege.

„Mit Sturmwindeseile flog der imposante Zug — so äussert sich der Berichterstatter von Bäuerle's „Theaterzeitung" — vorbei, ein herrliches, imposantes Schauspiel."

„Die ausserordentliche Schnelligkeit des Zuges gewahrte man nur an dem magischen Vorübergleiten der an der Bahn

stehenden Zuschauer, welche wie in einer Laterna magica erscheinen und verschwinden!!"

Charakteristisch für einen Vergleich der damaligen Stationsanlagen mit den heutigen ist schon die Anlage des ersten Bahnhofes in Oesterreich-Ungarn, des Kaiser Ferdinands-Nordbahnhofes in Wien.

Der Gesammtbahnhof bedeckte im Jahre 1839 eine Fläche von 2,5 ha mit 1900 m Gleise und 7 Wechseln gegen heute 92 ha Fläche, 88000 m Gleise und 416 Wechsel.

Und doch erschien der damalige Bahnhof im Vergleiche zu den sonst üblichen Bauten von so abnormer Grösse, dass ein Ingenieur jener Zeit in seiner vorzüglichen Abhandlung über den Bau der Nordbahn im Jahre 1839 schreiben konnte:

„Die Anlage dieses Bahnhofes habe eine Ausdehnung, welche auf die Grossartigkeit des Unternehmens schliessen lasse, das sich würdig an die grossartigsten Eisenbahnunternehmungen Englands und Nordamerikas anschliesse und sich hoch über alle jetzt begonnenen Eisenbahnbauten auf dem Kontinente stellen werde."

Perrons in den Stationen kannte man nicht; die Wagen, für die I. Klasse mit Fenstern, für die II. Klasse mit Stirnwänden und Ledermänteln an den offenen Seiten, für die III. Klasse mit Dach, jedoch nach allen Seiten offen, für die IV. Klasse endlich ohne Dach und ohne jeden seitlichen Abschluss nur zum Stehen eingerichtet, waren durchwegs ohne Laufbretter, und hatten, insoweit sie nicht Interkommunikationswagen waren, nur vor jeder Kupeethüre oder Seitenöffnung drei Einsteigestufen oder Eisentritte, weshalb die Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Kondukteuren vorschrieb, darauf zu achten, „dass niemand nach dem dritten Läuten versuche, auf einen der Wagen des Trains hinaufzuklettern". War schon das Einsteigen bei spärlichem Lichte und für ältere, kränkliche oder unbeholfene Personen misslich, so steigerte sich diese Unzukömmlichkeit noch mehr beim Aussteigen. Dies führte dazu, dass an jedem Personenzugsgleise, wenigstens in den grösseren Stationen, eine Anzahl transportabler Treppen bereitstand, für welche die Bedienung — meist Wagenschieber — anwesend sein musste, um den abgehenden oder ankommenden Reisenden die Treppen an die Kupeeöffnung zu stellen. Des Nachts kamen hierzu noch Träger mit Stangenlaternen, die zugleich den Kondukteuren zur Fahrkartenkontrole Licht zu spenden hatten.

Später wurden wohl allmählich Perrons eingeführt, doch glich selbst bei derselben Bahn ein Perron dem anderen weder an Höhe, noch an Gleisdistanz, und betrugen die Höhenunterschiede bis zu 60 cm, was zu vielen Unfällen Anlass bot. Die Wagenkonstruktion war bei den einzelnen Bahnen eine höchst ungleichartige und bot dieselbe beim späteren Aneinanderschlusse der Bahnen dem freien Wagendurchlaufe die grösste Schwierigkeit. Beispielsweise besassen noch im Jahre 1858 die Nordbahn und Südbahn verschiedene Pufferhöhen und Pufferweiten mit Abweichungen bis zu 30 bezw. 100 cm, welche nur durch eingeschobene sogenannte Pufferbretter ausgeglichen werden konnten.

Trotz der wenigen Signalmittel, die man damals kannte, war es schon in den ersten Jahren im Interesse des sicheren Betriebes der nur bei Tag verkehrenden Personenzüge geboten, die Lastzüge bei Nacht fahren zu lassen, wofür die behördliche Erlaubniss wegen der Gefahren, welche aus den Nachtfahrten für das Personal und die Bahnanrainer erwachsen könnten, nur schwer zu erreichen war.

Auch die 1841 bis Wiener Neustadt und ein Jahr darauf bis Gloggnitz eröffnete Wien-Raaber Bahn, welche wegen des überaus starken Verkehres schon im ersten Betriebsjahre in den Sommermonaten täglich von Wien 13 Personen- und 2 Lastzüge führte, scheute anfangs den Nachtverkehr überhaupt und hatte zwischen 11 Uhr Nachts und 4 Uhr früh keinen Zugsverkehr.

Im Jahne 1844 verkehrten und zwar auf der Nordbahn zwischen Wien und Brünn die ersten Personenzüge zur Nachtzeit.

Zur grösseren Bequemlichkeit der Reisenden liess die Nordbahn sogar Nachts die Wagen I. und II. Klasse beleuchten.

Das damit verbundene Wagniss war kein geringes, denn erst im folgenden Jahre erhielten die Streckenwächter in allen Bahnkrümmungen Masten mit aufziehbaren Körben und farbigen Laternen, um nothdürftig Signale geben und empfangen zu können.

Bis dahin bestand die gesammte Signalisirung bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nur in verschiedenfarbigen Fahnen, welche die Züge sichtbar mitführten oder die Bahnwächter anzuwenden hatten, und bei Nacht aus brennenden Pechpfannen, die vornehmlich zum Beleuchten der Wechsel und Fahnen dienten. Nur bei Krümmungen in Einschnitten wurden bei Nacht, wenn ein Zug in dieselben eingefahren, an vorher bezeichneten Punkten brennende Laternen mit rothem Glase aufgezogen. Ausser in diesen beiden Fällen durfte der Bahnwärter kein Feuer oder Licht zeigen, ausser der Zug wäre schon dicht bei ihm. Er hatte jedoch eine Blendlaterne bei sich zu tragen, mit welcher er dem Zuge, falls dieser schneller als mit 15 km per Stunde in der Nacht fuhr, durch Hin- und Herschwingen das Haltesignal zu geben hatte.

Selbst das Signalhorn des Zugführers war anfangs unbekannt und kam erst 1843 aus Belgien nach Oesterreich, während das wichtigste Signalmittel, die Dampfpfeife des Lokomotivführers, im Geburtslande der Eisenbahnen 1833, das war vier Jahre nach Eröffnung der ersten für Personenbeförderung erbauten Lokomotivbahn Liverpool-Manchester, erfunden wurde. Doch legte man anfangs letzterem Signale nicht die heutige Bedeutung bei, wonach eine unbrauchbare Dampfpfeife die Maschine im allgemeinen untauglich zur Weiterführung des Zuges macht, sondern ersetzte sie in Oesterreich durch die Tenderglocke, mit welcher, wie mit drehbaren Laternen an den Wagen das Signal zum Langsamfahren und Stillhalten gegeben werden durfte. Stationsglocken zum Anzeigen der Zugsabfahrt gab es nur in den grösseren Stationen, weshalb die Abfahrtssignale in den kleineren Stationen durch die vom Lokomotivführer bediente Tenderglocke gegeben wurden.

Infolge Fehlens optischer oder elektrischer Telegraphen wusste keine Station vom Verkehr oder Verbleib eines Zuges, bis er wirklich eingetroffen war, daher die Nordbahn die Vorschrift erlassen hatte, dass, wenn ein Zug in der Ingenieurstation eine Stunde (bei der Wien-Gloggnitzer Bahn ½ Stunde) nach seiner angenommenen Ankunft nicht eingetroffen sei, der Ingenieur ihm mit einer Hilfsmaschine vorsichtig entgegenzufahren habe, um ihn zu suchen. Das Mittel, dem Streckenpersonal wie den Stationen den Verkehr eines aussergewöhnlichen Zuges oder einer einzelnen Maschine in der einen oder in der anderen Richtung zu avisiren, waren Fahnen von rother beziehungsweise blauer Farbe am Tender, während der Wächter mit der rothen Fahne „Vorsicht!", mit der schwarzen Fahne „Halt!" signalisirte, ausserdem aber noch weisse, gelbe und blaue Fahnen besass. Beispielsweise bedeutete eine blaue Fahne auf dem Tender, dass die betreffende Maschine noch am selben halben Tage zurückfahren werde; hingegen signalisirte der Bahnwächter seinem Nachbarwächter mit der blauen Fahne, dass eine Maschine in der Richtung von Wien nach der nächsten Station abgehen solle (mit der gelben Fahne für die Gegenrichtung) und wenn noch eine weisse Fahne daneben verwendet wurde, dass die Maschine einen Transportwagen mitzunehmen haben werde.

Auf jeder Fahne musste mit gut leserlicher Schrift die der Farbe zugehörige Bedeutung derselben kurz und bezeichnend angedeutet sein.

In der Dunkelheit gab es für den Bahnwächter nur brennende Pechpfannen oder Pechkugeln neben oder im Gleise, mit denen statt mit den rothen und schwarzen Fahnen „Vorsicht" und „Halt" signalisirt wurde.

Bemerkte ein Wächter, dass ein von ihm gegebenes Signal von dem betreffenden Nachbarwächter nicht wahrgenommen wurde, so hatte er denselben durch Pfeifen aufmerksam zu machen, und wenn dies nichts half, „sich unverzüglich und schleunigst nach diesem Wächterhause selbst zu verfügen und seinem Nachbarwächter sich mitzutheilen."

Nicht nur die fast gänzlich mangelnde Signalisirung und Verständigung der Stationen untereinander müssen gegenüber dem heutigen Verkehre berücksichtigt werden; auch die sonstigen primitiven Einrichtungen boten Schwierigkeiten, so beispielsweise die Wechsel, die zufolge des stumpfen Anstosses eines beweglichen Gleistheiles an seine gerade Fortsetzung oder gegen die Seitenbahn bei unrichtiger Stellung jeden Zug zum Entgleisen bringen mussten.

In ihrer jeweiligen Stellung waren sämmtliche Wechsel durch Schlösser (bei der Nordbahn nur durch Vorsteckstifte) gesperrt, deren Schlüssel in der Hand der Wächter wie der Lokomotivführer war, während letzteren heute jede Einflussnahme auf die Wechselstellung strengstens untersagt ist.

Die doppelgleisige Bahn nach Wiener Neustadt war von Strecke zu Strecke auch ausserhalb der Stationen durch Weichenverbindungen („Verbindungsbahnen") untertheilt, wie auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn streckenweise „Ausweichbahnen" besass. Fand der Lokomotivführer auf seiner Fahrt ein Hinderniss, so durfte er den Weichenquadranten der nächsten Verbindungsbahn öffnen und das andere Gleise, soweit nothwendig, benutzen; allerdings aber hatte er hierbei fortwährend die Dampfpfeife ertönen zu lassen und einen Mann zum Aufhalten eines etwa entgegenkommenden Zuges vorauszusenden.

Damit aus einem längeren Aufenthalte in einer Station kein Nachtheil durch Zusammenstossen mit einem nachfolgenden Zuge erwachse, hatte der stehende Zug sich in ein Seitengleise zu begeben. War dies nicht thunlich, so musste der Standpunkt des Zuges bei Tage durch Fahnen, bei Nacht durch Pechpfannen in gehöriger Entfernung bezeichnet werden. Der neu ankommende Zug hatte sich in diesem Falle in ein anderes Gleise zu begeben.

Was die Zugsbegleiter betrifft, so hatten diese vor der Fahrt die Wagen zu untersuchen und zu schmieren, die Passagiere zu bedienen, wiederholt die Fahrkarten zu revidiren (auf der $2^1/_2$ Stunden währenden Fahrt zwischen Wien und Gloggnitz durchwegs dreimal), Gepäck ein- und auszuladen, den Maschinenführer in allen seinen Verrichtungen zu überwachen und vornehmlich darauf zu achten, ob und wo er Brennmaterial vom Tender werfe.

Sie hatten darauf zu sehen, dass die Passagiere die Füsse nicht auf die Sitze legen, „sich nicht über die Wagenseite hinaushalten", sowie überhaupt „jede Ungebührlichkeit zu verhüten."

Waren in einer Zwischenstation viele Passagiere aufzunehmen, ohne dass Reservewagen vorhanden waren, so hatten „die Kondukteure die zu vielen Passagiere auf den nächstfolgenden Train zu verweisen oder sie zum Stehen einzuladen."

Ueber das Zeichen des Lokomotivführers, eines Kondukteurs oder eines Wächters hatten „sie sogleich zur Premsung *) zu schreiten."

Zur Beobachtung des Zuges und zum Geben der Signale mussten die Kondukteure durchwegs auf den Stiegen derselben Wagenseite stehen. (!) Um das Signal zum Langsamfahren oder Halten geben zu können, besass bei der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn jeder Wagen nach aussen bewegliche, mehrscheinige Laternen, während der erste Kondukteur den Lokomotivführer mittelst der Tenderglocke auf diese Signale aufmerksam machte, falls nicht eine eigene Tenderwache vorhanden war.

Kondukteure ausser Dienst, die in eine andere Station entsendet wurden, durften nicht in den Wagen sitzen, sondern waren verpflichtet, während der Fahrt auf den Stiegen zu stehen. Waren sie nicht zur Zugsbegleitung bestimmt, so waren sie als Handwerker, welches sie sein mussten, bei der Reparatur und Instandhaltung der Wagen zu verwenden.

Fahrgeschwindigkeiten kannte man anfangs nur zweierlei, und zwar die eine für Personen-, die zweite für Güterzüge. Das Maximum derselben bei den einzelnen Bahnen war dem Lokomotivführer vorgeschrieben, und „durfte den Anforderungen des Publikums zur Vermehrung der Geschwindigkeit durchaus keine Folge gegeben werden," eine Warnung die sich in Vorschriften verschiedener Bahnen wie der Kaiserin Elisabeth- und der Turnau-Kraluper Bahn noch bis zum Jahre 1870 findet.

Für die Fahrten auf der Strecke war den ersten Lokomotivführern nur die zwischen je zwei grösseren Stationen inklusive der Aufenthalte einzuhaltende Gesammtfahrzeit, später sämmtliche Abfahrtszeiten und die normalen Fahrgeschwindigkeiten vorgeschrieben sowie gestattet, im Falle von Verspätungen, jedoch nur über Auftrag des Stationsbeamten oder Zugführers, bis zur Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

Die erste staatliche Vorschrift über die Fahrgeschwindigkeit in Oesterreich-Ungarn wurde im Jahre 1842 erlassen (Höchstgeschwindigkeit 5 Meilen = 38 km ausschliesslich des Aufenthalts bei Personenzügen und 3 Meilen = 23 km bei Lastzügen für die Stunde); durch das Polizeigesetz für Eisenbahnen vom Jahre 1847 wurde sodann das Maximum der anwendbaren Fahrgeschwindigkeit mit 6 Meilen (46 km) für die Personenzüge und 4 Meilen (30 km) für die Güterzüge festgesetzt, später aber auf 7 und 5 Meilen (53 beziehungsweise 38 km) erhöht, während schon 1862 unter gewissen Beschränkungen eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Meilen (später auf 80 km abgerundet) als zulässig erklärt wurde.

Bei einer auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1839 vor der Betriebseröffnung vorgenommenen Probefahrt, an welcher auch Se. k. Hoheit Erzherzog Stephan theilnahm, war mit der Maschine Bucephalus übrigens schon eine Geschwindigkeit von 63 km in der Strecke von Gänserndorf bis Wien erreicht worden.

Erst ab 1. August 1857 verkehrte nachweisbar ein Schnellzug in Oesterreich, und zwar zweimal per Woche zwischen Wien und Laibach mit Wagen I. und II. Klasse bei erhöhten Fahrpreisen, welcher nach Eröffnung der Linie bis Triest mit 37 km Durchschnittsgeschwindigkeit bei 24 Zwischenhaltestellen bis dahin ausgedehnt wurde, und ab da im Sommer dreimal, im Winter (mit Unterbrechungen) zweimal per Woche mit Wagen I. Klasse und gewöhnlichen Personenzugspreisen, später bei erhöhtem Fahrtarife, ab 15. April 1867 aber täglich verkehrte.

Im Beginne des Eisenbahnwesens und noch 1847 rechnete man nicht nach Minuten und Zehntelminuten wie jetzt, um die Grundlage für den Fahrplan zu gewinnen, sondern berechnete Abfahrt und Ankunft der Züge für die wichtigeren Stationen auf Viertelstunden, den Mittelstationen überlassend, danach die beiläufige Ankunft der Züge zu kalkuliren.

Die für das Publikum bestimmten Fahrpläne enthielten nicht wie jetzt die Stationen nach ihrer Reihenfolge mit Ankunft und Abfahrt der einzelnen Züge, sondern nur ein chronologisches Verzeichniss der beiläufigen Abfahrten aller einzelnen Züge von den grösseren Stationen, sodass die Ankunft in der Endstation überhaupt nicht bekannt gemacht war.

Aehnlich wurde bei den ersten Lastzügen vorgegangen, die auch Personen — meist in der IV. Wagenklasse — beförderten und deren Abgangszeiten deshalb sowie um Anhaltspunkte für die zweckmässigste Zeit der Aufgabe von Frachtsendungen zu bieten (noch 1850) dem Publikum bekannt gegeben wurden. Bei reinen Lastzügen begnügte man sich oft nur mit der Fixirung der Fahrgeschwindigkeit, und entsendeten selbst grosse Bahnen noch in den sechziger Jahren bei starkem Verkehre eine Reihe von Lastzügen nach einander ohne bestimmte Fahrordnung aus den Ausgangsstationen, anordnend, dass nach deren Eintreffen in einer bestimmten Station die indess dort sich ansammelnden Gegenlastzüge abgelassen werden dürfen.

Als die Bahnen Anschlüsse fanden und die Reiselust mehr geweckt war, sandten sich die Bahnen wohl bald gegenseitig ihre schon besser ausgestatteten Fahrpläne zu, die in den verschiedenen Wartesälen affichirt wurden. Diese oft sehr umfangreichen Behelfe enthielten aber so zahlreiche Angaben in

*) Noch in Instruktionen aus dem Jahre 1852 wurde „Premsung" geschrieben.

abweichender Anordnung, und die Formate waren so verschieden, dass der Reisende, der sich eine weitere Fahrt zusammenstellen wollte, mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Die Zeit selbst wurde nach den stabilen Uhren der Stationen wie nach den Dienstuhren der Zugführer und Lokomotivführer, die mit sperrbaren Uhren ausgerüstet wurden, bemessen, und erstere vor Einführung des elektromagnetischen Telegraphen nach der Uhr der Hauptstation im Wege des Zugsverkehrs gerichtet.

Später wurde allen Stationen einer Linie telegraphisch eine bestimmte Zeit zum Richten der Uhren übermittelt, und zwar theils dreimal des Tages, theils zwei- und einmal, wie letzteres heute zur genauen Mittagsstunde auf Grund der von den Sternwarten Wien und Budapest vorher übermittelten richtigen Zeit geschieht. Die solcherart für die ganze betreffende Bahnlinie gültige Bahnzeit wurde gewöhnlich dem am meisten westlich gelegenen von der Bahn berührten Orte entnommen. Derart rechneten die österreichisch-ungarischen Bahnen bis 1876 nach Lindauer, Münchener, Linzer, Prager, Lemberger und Pester Zeit. Die Differenzen, welche sich danach gegen die Nachbarbahnen ergaben, wurden auf den Anschlusspunkten, wo gewöhnlich grössere Aufenthalte bestanden, ausgeglichen.

Die genaue Bahnzeit spielt in Oesterreich-Ungarn vornehmlich bei Zugskreuzungen eine grosse Rolle, weil hier nicht wie in Deutschland Zugskreuzungen nur bei möglicher telegraphischer Korrespondenz verlegt werden dürfen. Da aber stets mit nicht ganz richtig gehenden Uhren zu rechnen ist, so wurden anfangs Uhrendifferenzen von 10, später bis zur Gegenwart aber von 5 Minuten binnen 24 Stunden als Sicherheitskoeffizient mit in Rechnung gezogen.

Anfangs kamen Zugskreuzungen wohl nur selten vor; doch musste immerhin dafür sowie für das Nachfahren der Züge vorgesorgt werden.

Nach der Lokomotivführerinstruktion der Wien-Gloggnitzer Bahn vom Jahre 1841 durfte „kein Train den Ausweichplatz, auf welchem er mit einem entgegenkommenden Zuge zusammentreffen soll, früher passiren als bis er die sichere Nachricht erhalten hat, dass der erwartete Train nicht komme, und die Hauptbahn frei sei, welche er sodann sehr vorsichtig zu befahren hat.“

Wie schwierig es ist, dem Zugsverkehre die heute als selbstverständlich geltende Regelmässigkeit zu wahren, erhellt aus den Instruktionen der böhmischen Westbahn vom Jahre 1861, in welchen eine Verspätung von einer Stunde bei einem 80 km weit verkehrenden Personenzuge noch als zulässig erklärt wurde.

Hinsichtlich des Nachfahrens der Züge findet sich bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon im Jahre 1839 auf Grund einer Regierungsverordnung die Vorschrift, dass Züge in einer und derselben Richtung nur in Zwischenfristen von 30 Minuten (später 15 Minuten) nach einander abgehen dürfen. Holte trotzdem ein Zug den vorausfahrenden ein, so hatte er sich doch stets in einer Entfernung von 600, später 1000 m, zu halten. Konnte ein Zug aus was immer für einem Grunde seine Fahrt nicht fortsetzen, so war die Lokomotive „abzuspannen“, um aus der nächsten Reservestation Hilfe zu holen, während die Wagen auf 600 m nach beiden Seiten durch schwarze Signalfahnen, bezw. brennende Pechpfannen zu decken waren.

Auch für die Wien-Gloggnitzer Bahn war anfangs von der Regierung eine halbe Stunde für die rascheste Aufeinanderfolge von Zügen vorgeschrieben worden, und wurde die Hinausgabe dieser Bestimmung in dem Hofkanzleidekrete vom 24. September 1841 damit begründet: „dass, nachdem die Gestattung, die einzelnen Wagenzüge, ohne einen Zeitzwischenraum zu bestimmen, sich folgen zu lassen, den Kondukteuren zu viel Spielraum zu Ausreden lassen würde, wenn bei Dunkelheit, Schneegestöber und so vielen anderen, die Fernsicht hemmenden Umständen ein Unglück durch das Zusammenstossen des nachfolgenden mit dem vorausgegangenen Wagenzuge entstünde — eine Zeitbestimmung in dieser Beziehung vorzüglich deshalb unerlässlich werde, damit bei dem Vorhandensein ersterwähnter Hindernisse der Oberkondukteur hinreichende Zeit habe, die Warnungszeichen für den nachfolgenden Zug aufzustellen.“

So sah es mit den Einrichtungen des Zugsverkehrs in Oesterreich in den ersten Betriebsjahren aus. Bei jeder einzelnen Betriebseinrichtung gibt Gerstel eine kurze Darstellung ihrer allmählichen Entwickelung bis zu dem heutigen Stande und zeigt, welch Unsumme von technischem Wissen und Erfindungsgeist, eiserner Thatkraft, Hingebung und fieberhafter Thätigkeit bei sorgfältigster Erwägung und scharfsinnigster Kombinationsgabe dazu gehörte, den Betrieb der Bahnen in die gegenwärtigen geregelten Gleise zu leiten, die heutige Leistungsfähigkeit und Vielseitigkeit derselben zu erreichen.

Gerstel schliesst, nachdem er all die modernen Einrichtungen, insbesonders auf dem Gebiete der Weichensicherung, des Signalwesens usw. besprochen, mit dem Hinweise darauf, dass sich bei den Eisenbahnen der neuesten Periode — es sind dies fast ausschliesslich Lokal- und Kleinbahnen — der Kreislauf der Dinge bewähre.

Aller beschwerende Ballast wird nun über Bord geworfen und man kehrt für diese jüngsten Schöpfungen unserer Zeit wieder zu den einfachen Formen der Kindheit des Eisenbahnbetriebes zurück, Telegraphie, Signalisirung und Bewachung, Zugskreuzungen und grössere Fahrgeschwindigkeiten vermeidend, meist mit nur einer Zugsgarnitur aus leichter gebauten Wagen den Verkehr bedienend, und damit die Haupterschwernisse des Betriebes fast gänzlich hintanhaltend.

Nur die letzten Einführungen im Eisenbahnwesen, die Telephonie und die Centralstellung der Weichen, finden dabei zur rascheren, sicheren und ökonomischeren Abwickelung des Frachten- und Zugsdienstes ausgebreitete Anwendung.

„Strengstens verboten!“

Eine ergötzliche Schilderung bringt unter dieser Spitzmarke die „Kölnische Zeitung“ in ihrer ersten Beilage zur Sonntagsausgabe vom 12. d. Mts. über Erfahrungen, welche ein Reisender hinsichtlich des Plakatenwesens der Eisenbahnverwaltung bei Benutzung eines Speisewagens zwischen Nord- und Süddeutschland gemacht haben will. Es wird dort geschrieben:

„Wenn man in Deutschland auf der Eisenbahn fährt, so ist das meiste bekanntlich verboten, vieles sogar strengstens verboten, zumal in einem D-Zuge. In einem zwischen Süd- und Norddeutschland verkehrenden Speisewagen fand ich kürzlich an den Wänden und Fenstern nicht weniger als 39 derartiger Verbote. Zweimal war nämlich das Rauchen untersagt; viermal war verboten, sich während einer längeren, als der zur Einnahme einer Mahlzeit ‚erforderlichen angemessenen Zeit‘ in dem Raume aufzuhalten; sechsmal las ich: ‚Hinauslehnen des Körpers aus dem Fenster ist wegen der damit verbundenen Lebensgefahr strengstens untersagt.‘ Sechsmal stand auf den Fensterrahmen kurz und bündig: ‚Nicht hinauslehnen!‘ Sechsmal stand über der benachbarten Scheibe: ‚Non sporgersi!‘ Ausserdem hing die Bekanntmachung einer süddeutschen Eisenbahnverwaltung aus, die mit den Worten anfing: ‚Es ist verboten‘; dann folgten 15 Todsünden gegen den Eisenbahnbetrieb, z. B. aussteigen und einsteigen, bevor der Zug hält; Gegenstände aus

dem Fenster werfen; Hunde mitbringen; sich betrinken; eine ekelerregende Krankheit besitzen; sich unehrerbietig gegen den Schaffner benehmen; über die Eisenbahnverwaltung Witze machen und dergleichen mehr. Zusammen also, wie gesagt, 39 Verbote. Bei mehreren waren auch die Gründe angegeben, die Strafen mitgetheilt, einzelne besonders wichtige Worte durch Fettdruck hervorgehoben. Dem aufmerksamen Leser entging ferner nicht die feine Unterscheidung derjenigen Thaten, die verboten, streng verboten und strengstens verboten waren. Ein mitfahrender Italiener, dem die Adverbialendigung des Wortes ‚strengstens' unbekannt war, fragte mich nach der Bedeutung dieses Ausdrucks. Ich versuchte zu übersetzen: rigorosissimamente. Er lächelte und erwiderte: Ma dunque basta: non sporgersi! (Aber dann genügt doch: nicht hinauslehnen!) Im Herzen musste ich ihm Recht geben; aber angesichts des Verbots der Unehrerbietigkeit gegen die Eisenbahnverwaltung bemühte ich mich, die Fürsorge der letzteren um das leibliche Wohl der Reisenden in das beste Licht zu setzen. Was heisst hinauslehnen? Man muss doch wissen, was und wohin man nicht hinauslehnen darf. Deshalb ist die Beifügung des Objekts, ‚des Körpers', und die Ortsbezeichnung ‚aus dem Fenster' von Wichtigkeit; nur aus Sparsamkeitsrücksichten und im Vertrauen auf die Kombinationsgabe des gebildeten Deutschen hat man den Zusatz ‚oder einzelner Theile des Körpers' unterlassen; denn auf den Gedanken, seinen ganzen Körper oder gar den Körper eines andern hinauszulehnen, kommt ein vernünftiger Reisender doch nicht. Wohl aber würde er das Verbot des Hinauslehnens örtlich auf das Oberlicht oder auf die Korridorthür beziehen können, und dann wäre die ganze Sache eine lex imperfecta, also im kritischen Falle unbrauchbar. Ebenso ist, so sagte ich, bei der betrübenden Freiheit, mit welcher manche Deutsche ihre Meinung über Maassnahmen der Obrigkeit äussern, die Angabe des Grundes, nämlich wegen der damit verbundenen Lebensgefahr, von politischer, sozialer und moralischer Bedeutung; denn ein als unnöthig empfundenes Verbot stört die Liebe des Bürgers zur Staatsgewalt. Aber warum ‚strengstens?' fragte mein Reisegefährte; das ist doch entbehrlich. Ich musste im Stillen ihm zwar wiederum Recht geben, aber Ausländern gegenüber habe ich noch stets unsere Staatseinrichtungen vertheidigt, wie es Pflicht ist. Ich legte deshalb dar, wie freilich der gute Staatsbürger schon durch die blosse Ankündigung der Lebensgefahr sich veranlasst finden würde, das Hinauslehnen des Körpers oder einzelner Theile desselben aus dem Fenster zu unterlassen. Aber die Staatsregierung hat auch mit minder guten Individuen zu thun, die nicht blosse Andeutungen, sondern klare Gesetze verlangen, damit auch der gemeine Bürger, der sogenannte kleine Mann, es verstehe. Deshalb die ausdrückliche Aussprache, dass das Hinauslehnen nicht blos lebensgefährlich, sondern auch verboten sei. Aber warum strengstens, fragte wiederum der Italiener. Ich kann eine Pause der Verlegenheit nicht leugnen. Dann aber suchte ich als guter Deutscher die Steigerung vom einfachen Verbot zum strengen und vom strengen zum strengsten Verbot zu erläutern. Kleinere Vergehen, wie Stehlen, Betrügen, Wechselfälschen u. dergl. sind blos verboten; ernstere Versündigungen dagegen, wie z. B. Nachts auf der Strasse singen, die Reinigung des Bürgersteigs verabsäumen, Sonntags Griesmehl verkaufen, trifft das strenge Verbot. Einige Verbrechen sind jedoch so staats- und gesellschaftswidrig, dass der Superlativ ‚strengstens' unentbehrlich ist; dazu gehören Brandstiftung, Gefährdung eines Eisenbahnzuges, Selbstmord, Hinauslehnen aus dem Fenster u. dergl., letzteres sowohl wegen Gefährdung der Tunnelwandungen, als weil es dem Selbstmord nahe kommt. Das sind die lebensgefährlichen Unternehmungen, die unter Umständen mit dem Tode bestraft werden. Ich glaubte meinen italienischen Genossen überzeugt zu haben. Aber nach kurzem Schweigen vernahm ich die murmelnden Worte: dalla mia opinione basta: non sporgersi. Nach seiner Meinung genügte: Nicht hinauslehnen! Im Herzen musste ich ihm wieder Recht geben, aber ich that, als ob ich ihn nicht verstanden hätte.

Glücklicherweise fragte er mich nicht nach dem Grunde des viermaligen, ziemlich barschen Verbotes, länger als eine ‚angemessene' Essenszeit im Speisewagen zu verweilen; ich würde doch verlegen geworden sein. In italienischen, französischen und englischen Speisewagen steht so etwas nicht; dort genügt nöthigenfalls die höfliche Bitte des Kellners: Würden Sie wohl so freundlich sein, Platz zu machen; der Herr dort wollte auch speisen. Aber selbst das ist selten nöthig, denn der Satte macht dem Hungrigen ganz von selbst Platz.

Ein höherer Eisenbahnbeamter, den ich eines Tages nach der Ursache der merkwürdig grossen Zahl von langathmigen Ankündigungen, Warnungen und Verboten in unseren deutschen Eisenbahnzügen fragte, antwortete mir ziemlich unhöflich: das wisse er nicht, auch sei das nicht seine Sache, sondern sei ein juristisches Dezernat; er habe für einfachere Dinge zu sorgen. Er war nämlich Maschinentechniker. Dies veranlasste mich, nachzudenken. Und in der That, die Sache ist nicht so einfach, wie sie zu sein scheint. Dem gewöhnlichen Sterblichen möchte es zwar so vorkommen, als ob drei Viertel aller Ankündigungen in den Eisenbahnwagen überflüssig seien, weil man sie entweder nicht liest oder weil ihr Inhalt selbstverständlich ist. Das übrig bleibende Viertel aber möchte er gern in kürzeres, klares Deutsch übersetzen; namentlich scheint es ihm bedeutungslos, irgend etwas Verbotenes ‚streng' oder gar ‚strengstens' zu verbieten. Und doch liegt hier nicht etwa ein Verwaltungszopf vor. Die Staatseisenbahnverwaltung ist doch kein blosses Fuhrmannsgeschäft; sie hat vollen Grund, strengstens Werth darauf zu legen, dass sie zwar eine königliche Gewerbetreibende, aber zugleich eine wirkliche Wohlfahrtsbehörde ist, die mit mütterlicher Fürsorge über dem Wohle derjenigen Staatsbürger wacht, welche sich ihren Fahrzeugen anvertrauen. Deshalb alle diese freundlichen Unterweisungen, milden und strengen Untersagungen, diese erziehliche Bestimmtheit mancher Eisenbahnbeamten, die gastliche Begrüssung jedes neu einsteigenden Reisenden im D-Zuge unter Entgegennahme eines Scherflein für die allgemeine Wohlfahrt des Landes. Wie richtig es ferner ist, diese das Rechtsverhältniss zwischen der Allgemeinheit und dem einzelnen ordnenden, von altersher zu den schwierigsten Aufgaben menschlicher Gesittung gehörenden Probleme juristisch, d. h. rechtskundig, zu behandeln und zu lösen, das lehrte mich ein Fall, den ich jüngst auf der Linie Steele-Vohwinkel erlebte.

Ich war ausnahmsweise im gleichzeitigen Besitze eines brennenden Cigarrenstummels und einer Fahrkarte I. Klasse und stieg auf dem Bahnhofe zu Langenberg in ein Abtheil ein, an dessen Fenster inwendig, aber von aussen lesbar, ein Schild hing: ‚Für Raucher.' Kaum hatte ich Platz genommen, als ich gerade vor mir eine Bekanntmachung von dem bekannten, ungefähr wie folgt lautenden Inhalt bemerkte: ‚Das Rauchen ist in der I. Wagenklasse strengstens untersagt, sobald einer der in demselben Abtheil mitreisenden Fahrgäste dagegen Widerspruch erhebt.' Nun war ich zwar allein und hatte somit keinen Widerspruch gegen die Aufzehrung meines Stummels zu befürchten; ausserdem aber las ich deutlich die auf den beiderseitigen Wagenfenstern pendelnden Schilder, die beiderseits mit den Worten ‚Für Raucher' bedruckt waren. Ich legte mir aber doch die Frage vor, was wohl geschehen würde, wenn auf der nächsten Station ein unfreundlicher Mitreisender einstiege und auf Grund der schön eingerahmten Bekanntmachung Widerspruch gegen mein Rauchen erhöbe. Die juristische Schwierigkeit des Falles lag auf der Hand; aber dank dem

rechtskundigen Dezernenten war die Lösung, wie ich nunmehr zu meiner Freude gewahrte, schon gefunden. In einem gewissen Achtungsabstande von der glänzenden Einrahmung war nämlich eine vierte Kundmachung aufgehängt, welche lautete: ‚Zur Nachricht. Die in diesem Abtheil angebrachte Bekanntmachung, nach welcher das Rauchen strengstens untersagt ist, sobald ein in demselben Abtheil mitreisender Fahrgast dagegen Widerspruch erhebt, wird hierdurch ausser Kraft gesetzt.‘ Der Zug hielt in Neviges, und richtig stieg ein Herr ein, der mich etwas verwundert anblickte. Ich verwies auf die vier Kundgebungen der Eisenbahndirektion, und lachend qualmten wir bald alle beide in vollem Bewusstsein unseres Rechtes. Seit jenem Vorkommniss rathe ich jedermann, nicht vorschnell über Zahl und Inhalt behördlicher Ge- und Verbote zu urtheilen.

Und doch hatte der Italiener recht, als er sagte: ‚Nicht hinauslehnen, basta.‘

Das Vorstehende ist keine scherzhafte Erfindung, sondern es sind wahre und wirkliche Erlebnisse. Wer sollte auch über Eisenbahnangelegenheiten scherzen! Excellenz Thielen möge deshalb erwägen, ob ein Runderlass an sämmtliche Eisenbahndirektionen in betreff der in den Eisenbahnzügen aufgehängten, angebrachten und eingeschriebenen Bekanntmachungen, Verbote, Warnungen und Strafandrohungen Erfolg verspricht. Es geht ja auch so. Wenn aber der Finanzminister eines Tages die Eisenbahndrucksachenverwaltung unter seine prüfenden Blicke nähme und entbehrliche oder zu umfangreiche Schilder und Formulare entdeckte! Der Gedanke ist gar nicht auszudenken. Eheu me miserum!

Und doch sind andererseits die Eisenbahnen bei uns sparsam im Bekanntmachungswesen. Im Auslande gibt es manche Ankündigungen, die Nachahmung verdienen. So las ich kürzlich auf einem Bahnhofe in England ein Schild, dessen Aufschrift in der Uebersetzung ungefähr lautet: ‚Junge Damen in Eisenbahnzügen und Bahnhöfen zu belästigen, ist unschicklich und strengstens untersagt. Der Verein von Freunden junger Mädchen.‘ Solche menschenfreundlichen Hinweise sollten unsere Eisenbahnen sich zum Vorbild nehmen; auch der sparsamste und missmuthigste Steuerzahler würde von einer derartigen Kundmachung mit fröhlicher Genugthuung Kenntniss nehmen.“

Wenn diese feuilletonistische Plauderei nur den Zweck hat, den Leser in angenehmer Weise zu unterhalten, so hat der Verfasser seinen Zweck ohne Zweifel erreicht, denn die ganze Darstellungsweise ist in hohem Grade amüsant und wird selbst auf diejenigen nicht ihren Eindruck verfehlen, die die Kosten dieser scherzhaften Kritik zu tragen haben. Auch müssen wir ohne weiteres zugeben, dass die Bemängelung des Plakates wegen des Hinauslehnens zum Fenster nicht unbegründet ist. Die jetzige Fassung ist entschieden sehr schwülstig und könnte unseres Erachtens ohne Bedenken durch eine kürzere ersetzt werden. Die einfache Anschrift „Hinauslehnen ist lebensgefährlich“ sagt alles, was nöthig ist, und wird ihren Zweck als Warnung für unvorsichtige Reisende vielleicht noch besser erfüllen, wie das jetzige langathmige Verbot, das zu drei Viertheilen Ueberflüssiges oder vielmehr Selbstverständliches enthält.

Dagegen ist der allgemeine Vorwurf, dass in den deutschen Eisenbahnwagen zu viel Bekanntmachungen, Verbote, Warnungen und Strafandrohungen ausgehängt seien, grundlos. Die Eisenbahnverwaltungen haben stets darauf gesehen, dass die Zahl derartiger Publikationen in möglichst engen Grenzen gehalten werde — einmal um das Aussehen der Wagenabtheile nicht in unnöthiger Weise zu beeinträchtigen, sodann auch, weil erfahrungsgemäss die Mehrzahl der Reisenden durch eine übermässige, immer in die Augen fallende Bevormundung unangenehm berührt wird, und man schliesslich auch davon überzeugt sein darf, dass je mehr derartige Plakate vorhanden sind, sie um so weniger gelesen werden.

Gerade die hier bemängelten Vorschriften scheinen uns aber — und zwar im Interesse des Publikums — ganz unentbehrlich zu sein. Die Warnung wegen des Hinauslehnens zum Fenster — scil. in prägnanter, kurzer Form — ist unbedingt nöthig, um die Reisenden auf eine thatsächlich vorhandene Gefahr aufmerksam zu machen. Ebenso ist es selbstverständlich, dass in denjenigen Abtheilen, wo nicht geraucht werden darf, ein bezügliches Verbot angebracht sein muss, wenn nicht fortwährende Differenzen unter den Reisenden bezw. zwischen diesen und dem Fahrpersonal hervorgerufen werden sollen. Auch die Bekanntmachung im Speisewagen, dass der Aufenthalt dort nur für so lange Zeit gestattet sei, als zur Einnahme der Mahlzeit nöthig, hat ihre sehr guten Gründe, denn viele Reisenden sind rücksichtslos genug, nach eingenommener Mahlzeit selbst dann noch im Speisewagen sitzen zu bleiben, wenn ihnen bekannt ist, dass andere Mitreisende, die wegen Mangel von Raum noch nicht speisen konnten, sehnsüchtig auf das Freiwerden von Plätzen warten. Ob das Publikum in England, Frankreich, Italien in dieser Hinsicht rücksichtsvoller ist, wissen wir nicht. Jedenfalls würde aber bei uns in Deutschland — sofern jene Vorschrift nicht vorhanden wäre — der Kellner oft sehr üble Geschäfte machen, wenn er die Gäste zum Verlassen des Speisewagens auffordern wollte. Trotz der höflichsten Bitte würde mancher „Satte“ gerade sitzen bleiben, um zu zeigen, dass „er in seinem Rechte ist“. Die Erzählung von den im Wagen gebrandmarkten „15 Todsünden gegen die Eisenbahnverwaltung“ bezieht sich auf den sehr harmlosen Auszug aus der Betriebsordnung der deutschen Eisenbahnen, der auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnverwaltungen in den Personenwagen angebracht ist. Ganz genau kann der Herr Verfasser diesen Auszug — obwohl er am Schlusse des Artikels ausdrücklich versichert, dass seine Schilderung keine scherzhafte Erzählung sei, sondern wahre und wirkliche Erlebnisse wiedergebe — nicht gelesen haben. Wenigstens ist uns von einer Vorschrift, wonach der Reisende sich ehrerbietig gegen den Schaffner zu benehmen und über die Eisenbahnverwaltung keine Witze zu machen habe, absolut nichts bekannt. Wie es kommt, dass der Herr Verfasser das trotz des klaren Wortlautes aus dem Auszuge herausgelesen hat, ist uns ganz unerfindlich. Sollte er sich vielleicht selbst bei der fraglichen Gelegenheit etwas zu lange im Restaurationswagen aufgehalten haben?

Die Schilderung von dem Plakatenwesen im Raucherabtheil auf der Linie Steele-Vohwinkel möchten wir gleichfalls nicht ohne weiteres für baare Münze nehmen. Verhielte sich die Sache wirklich so, wie der Verfasser angibt, so würden wir ihm unbedenklich darin beistimmen, dass das Arrangement kein glückliches ist. Vorläufig müssen wir aber — wie gesagt — die Richtigkeit seiner Schilderung entschieden bezweifeln, um so mehr, als ja auch in seinen sonstigen „Erlebnissen“ etwas Dichtung mit Wahrheit verschmolzen ist. Der schliessliche Hinweis, dass die deutschen Eisenbahnen lieber solche Plakate aufnehmen möchten, wie z. B. das von einer englischen Verwaltung adoptirte, in welchem den Passagieren untersagt wird, etwa mitreisende junge Damen während der Fahrt zu belästigen, ist doch hoffentlich nicht ernst gemeint? Reisende, denen derartiges erst von der Eisenbahnverwaltung gesagt werden muss, pflegen auch behördlichen Bekanntmachungen nicht allzu viel Respekt entgegenzubringen; schon deshalb würde ein derartiges Plakat — an dem übrigens der anständige Theil des Publikums mit Recht Anstoss nehmen könnte — ganz nutzlos sein. Zudem müsste man, wollte man der Anregung des Herrn Verfassers Folge geben, konsequenter Weise noch weiter gehen und die Reisenden beispielsweise auch mittelst Anschlags ersuchen, Todtschläge und Taschendiebstähle während der Fahrt zu vermeiden.

Trotz dieser Einwendungen, die wir gegen die Ausführungen des Herrn Verfassers zu machen haben, stimmen wir mit ihm in dem Wunsche überein, dass die Eisenbahnverwaltungen dasjenige, was sie den Reisenden in den Bekanntmachungen zu sagen haben, möglichst knapp und präzis ausdrücken und alle nicht unbedingt nöthigen Redewendungen, namentlich aber die recht unnützen Superlative in den Strafandrohungen unterlassen. Vielleicht lässt sich in dieser Beziehung doch noch manches thun!

Noch einmal die Stückgutstaffeltarife und die Spediteure.

Ueber die bevorstehende Ermässigung der Stückguttarife enthält die neueste Nummer der „Speditions- und Schifffahrtszeitung“ eine anderweite Darlegung, die in eine grosse Zahl anderer Blätter übergegangen ist und wiederum den Nachweis liefern soll, dass das Publikum durch den neuen Stückgutarif — gegenüber den bisherigen Spediteurtarifen — geschädigt werde. Es heisst dort:

„Im Durchschnitt gilt auf Grund genauer Berechnungen folgendes: Der Berliner Spediteurtarif verbilligt 75 % aller Stationen um 12 %. Hingegen verbilligt der Staffeltarif auf Grund der Angaben des Ministeriums und für die mittleren Entfernungen berechnet: 50 % aller Güter gar nicht, 10 % um 3 % (75 km), 18 % um 5,5 % (150 km), 8 % um 8,4 % (250 km), 8 % um 12,3 % (350 km), 6 % um ungefähr 22 %. Der Staffeltarif verbilligt also im Durchschnitt blos 50 % aller Güter um 8,5 %! Hierzu kommt: Die äusserste Ermässigung durch den Staffeltarif beträgt ungefähr 32 % und sie tritt erst bei Entfernungen ein, die praktisch ohne Bedeutung bleiben; die Ermässigung durch den Spediteurtarif geht bis zu 40 % und sie tritt naturgemäss gerade in den wichtigsten Verkehrsrelationen ein, ohne Rücksicht auf die Entfernung, wie beispielsweise Berlin-Leipzig, Berlin-Frankfurt a/M. usw. . . . Mit Ausnahme von Augsburg, wo eine geringe Differenz zu Gunsten des Staffeltarifes besteht, sowie Aachen, wo Spediteurtarif und Staffeltarif die gleichen Sätze ergeben, ist in unseren wichtigsten Verkehrsrelationen der Spediteurtarif durchweg billiger, mitunter wie Leipzig, Breslau, Danzig, Frankfurt a/M., Köln, Königsberg i/Pr. in überaus einschneidender Weise, ebenso für Relationen wie Berlin-Stuttgart usw. von über 600 km Entfernung, bei welcher der Staffeltarif bereits seine volle Wirksamkeit entfalten müsste. Dieselben Verhältnisse aber, wie sie Berlin aufweist, weisen alle unsere grösseren Verkehrscentren auf: Leipzig, Hamburg, Frankfurt am Main, Köln usw. Allen diesen Orten bedeutet diese Tarifmaassregel keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung.“

Wir sind nicht in der Lage, ohne weiteres festzustellen, ob die hier gegebenen prozentualen Berechnungen allenthalben zutreffend sind. Sollte es der Fall sein, so würde dies der beste Beweis für die von uns in Nr. 44 d. Ztg. vertretene Behauptung sein, dass von einer „Vernichtung“ des Sammelverkehrs überhaupt nicht die Rede sein kann.

Im übrigen wird der Sachverhalt in der vorstehenden Notiz aus leicht begreiflichen Gründen wieder so dargestellt, als ob zwischen der Eisenbahnverwaltung einer- und den Spediteuren andererseits gewissermaassen ein Wettbewerbsverhältniss bestände, als ob die Spediteure dem Publikum gegenüber im Interesse des Verkehrs die grössere Opferwilligkeit bekundeten und als ob nunmehr von der Eisenbahnverwaltung die Bethätigung dieser Opferwilligkeit durch die Aufstellung des neuen Tarifs zum Schaden der Allgemeinheit unmöglich gemacht werden solle. Das ist — mit Verlaub zu sagen — eitel Dunst! Die Ermässigungen, welche gegenüber dem Stückguttarife in den Sammeltarifen gewährt werden, gehen überhaupt nicht auf Kosten der Spediteure, sondern auf Kosten der Eisenbahnverwaltung, welche sich eben bisher in unwirthschaftlicher Weise — wie ein bekannter Fachschriftsteller*) treffend sagt — „zu Gunsten der Spediteure gewissermaassen aus ihrem Leibe kostbare Stücke herausschneiden liessen.“ Der Spediteur ist an der Ermässigung, mit welcher man sich jetzt brüstet, nur insofern betheiligt, als er möglichst viel davon in die eigene Tasche zu stecken sucht und den Frachtinteressenten nur soviel überlässt, als unbedingt nöthig ist, um die Benutzung des Sammelverkehrs noch einigermaassen goutabel zu machen.

Von einer „Verschlechterung“ der Lage des Publikums könnte nur dann die Rede sein, wenn mit der Einführung des neuen Stückguttarifs eine Vertheuerung der Wagenladungsfracht — als der Grundlage des Sammeltarifs — verbunden wäre, oder aber wenn anzunehmen stünde, dass infolge der Stückgutverbilligung der bisherige Sammeltarif der Spediteure überhaupt in Wegfall komme — selbst dort, wo dieser Tarif auch künftig noch Ermässigungen gegenüber dem Stückguttarif enthalten wird. Dass dies letztere der Falle sein werde, werden die Spediteure kaum jemanden glauben machen. Soweit die bisherigen Spediteurtarife billiger sind als der neue Stückguttarif — und das wird nach den obigen Auslassungen des Speditionsblattes noch in ziemlich weitem Umfange der Fall sein — werden die Spediteure die bisherige Einrichtung aufrecht erhalten, vielleicht mit der Modifikation, dass sie ihre bisherigen, unverhältnissmässig hohen Sätze theilweise ermässigen, um gegenüber den ermässigten Regiestückguttarifen noch den erforderlichen Anreiz zur Benutzung des Sammelladungsverkehrs zu bieten. Auch dort aber, wo die bisherigen Spediteurtarife von den künftigen Stückgutsätzen unterboten werden, wo also seitens der Spediteure ein grösseres Opfer nöthig sein wird, um ihren Verkehr aufrecht zu erhalten, werden sich dieselben wohl besinnen, ob sie die Flinte einfach ins Korn werfen oder nicht doch durch entsprechende Ermässigung ihres Geschäftsgewinns eine Aufrechterhaltung ihres bisherigen Besitzstandes erstreben sollen. Die Ausführungen in unserer letzten Nummer liefern den Nachweis, dass die zwischen den Wagenladungssätzen der Klasse B und den neuen Stückguttarifen verbleibenden Differenzen immer noch ziemlich erheblich sind und selbst in den höheren Entfernungszonen nicht unter den Durschschnittsbetrag von 150 ℳ herabgehen, so dass die Voraussetzungen für einen leidlich lukrativen Sammelverkehr überall gegeben sein dürften. Die alleinige Ausnahme bildet, wie bereits früher erwähnt, der Fall, wo das zu transportirende Gut nur streckenweise im Sammelverkehr befördert wird, dergestalt dass es im Anschluss an den Sammeltransport zunächst vom Ursprungsort zum Sammelort und sodann von der Adressstation der Sammelladung zum Bestimmungsort als Regiestückgut gefahren wird; hier ist aber die Eliminirung des Sammelverkehrs unbedingt geboten, denn es ist der Gipfel der Unwirthschaftlichkeit, wenn die Eisenbahnverwaltung die ihr obliegende mehrmalige Expedirung noch mit einer Prämie gegenüber dem zusammenhängenden Regiestückguttransport bezahlt.

Die Sache liegt also im grossen und ganzen so, dass der Sammelverkehr da, wo er nicht vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung aus als absolut unwirthschaftlich bezeichnet werden muss, auch in Zukunft lebensfähig sein wird, vorausgesetzt, dass die Spediteure sich mit einer entsprechenden Ermässigung ihres Geschäftsgewinns abzufinden vermögen. Dass das der Fall sein wird, und dass insbesondere in frequenteren Relationen, wie in den im obigen Artikel der „Speditionszeitung“

*) Dr. von Weichs-Glon „Die Verstaatlichung des Spediteurwesens“.

namhaft gemachten, von einer Einstellung des Sammelverkehrs nicht die Rede sein kann, ist wohl zweifellos. Sollten selbst die bisherigen Spediteure oder ein Theil derselben, durch den bisherigen grossen Gewinn verwöhnt, auf eine Weiterarbeit unter ungünstigeren Gewinnchancen verzichten, so würde das für die Allgemeinheit immer noch keinen Nachtheil bedeuten. Denn es würden sich voraussichtlich ohne weiteres andere Unternehmer finden, welche mit den beaux restes gern fürlieb nehmen.

Für das Publikum dürfte — von besonders gearteten Ausnahmefällen abgesehen — ein Nachtheil hiernach überhaupt nicht zu erwarten stehen; entweder der Staffeltarif ist günstiger als der Sammeltarif, dann wird man eben vom Staffeltarif Gebrauch machen und gegen jetzt einen Vortheil haben, oder aber der Sammeltarif ist vortheilhafter, dann wird es für das Publikum und den Spediteur in der Hauptsache beim Alten bleiben, nämlich bei der Benutzung des Sammelverkehrs — nur mit dem Unterschiede, dass die Spediteure voraussichtlich zu entsprechenden Frachtkonzessionen gegenüber ihrer Kundschaft genöthigt sein werden. Die Frachtinteressenten werden also auch hier in der Regel günstiger gestellt sein.

Der Fall, dass in gewissen Relationen — einestheils infolge des verminderten Anreizes zur Benutzung des Sammelverkehrs überhaupt, sodann infolge Ausbleibens der Güter, deren Beförderungsstrecke sich nicht auf die des jeweilig benutzten Sammeldienstes beschränkt — der bisherige Sammelverkehr eingestellt wird, obwohl der bisherige Spediteurtarif billiger ist als der künftige Stückguttarif, wird entschieden zu den Ausnahmen gehören; wenigstens könnten hier jedenfalls nur Strecken von sehr untergeordneter Frequenz in Betracht kommen und die Differenzen, welche sich zu Lasten der Frachtinteressenten schlimmsten Falles ergäben, würden nur geringfügige sein, die für die einzelne Stückgutsendung nahezu belanglos wären. Denn wenn die Differenz, welche zu Gunsten des bisherigen Spediteurs verbleibt, nur einigermaassen grösser ist, dann wird der Spediteur im wohlverstandenen eigenen Interesse gar nicht an eine Einstellung des Sammelverkehrs denken, vorausgesetzt, dass es sich um Relationen handelt, in denen auch die sonstigen wirthschaftlichen Voraussetzungen für einen derartigen Verkehr gegeben sind.

Nach alledem ist mit Bestimmtheit anzunehmen, dass — im Gegensatz zu der Schwarzmalerei, die jetzt von den Spediteuren geflissentlich betrieben wird — eine Benachtheiligung des Publikums durch die bevorstehende Tarifänderung so gut wie ausgeschlossen ist, während andererseits die Vortheile für die grosse Mehrzahl der Stückgutinteressenten, namentlich für diejenigen, die bisher von der Benutzung des Sammelverkehrs ausgeschlossen waren, so auf der Hand liegen, dass darüber kaum noch ein Wort zu verlieren ist. Dass schon mit Rücksicht auf diese Interessenten die geplante Maassregel als ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit freudig zu begrüssen ist, wird jeder unbefangen Urtheilende — auch wenn er Spediteur ist — zugeben müssen.

Vom nordamerikanischen Eisenbahnwesen.

Als die nordamerikanische Republik den Krieg gegen Spanien erklärte, befand sie sich in einer Zeit aufsteigender wirthschaftlicher Entwickelung. Dazu hatte nicht sowohl das Inkrafttreten des Dingleytarifs beigetragen als vielmehr die unerwartet gute Ernte des Jahres 1897, die in ihrem Werthe noch erhöht wurde durch die ungenügenden Ernteergebnisse in den meisten europäischen Staaten. Das alte Wort: „Hat der Bauer Geld, so hat es die ganze Welt!“ wurde aufs neue bestätigt. Nachdem die Grundbesitzer gute Preise für ihre Erzeugnisse gelöst hatten, steigerte sich die Nachfrage nach den verschiedensten industriellen Erzeugnissen und auch die Eisenbahnen empfanden gar bald die Rückwirkungen des wirthschaftlichen Aufschwunges und hatten am Ende des Jahres mehr oder minder gestiegene Einnahmen aufzuweisen. Ende 1897 wurden in den Vereinigten Staaten insgesammt 184 464 englische Meilen Eisenbahnen betrieben, von den Reisenden rund 13 000 000 000 Meilen zurückgelegt und an Gütern 95 000 000 000 tkm gefahren. Etwa 30 % der Gesammteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr und 70 % auf den Güterverkehr. An die Aktionäre gelangten rund 88 000 000 Dollars Dividende zur Auszahlung.

Dividirt man die Anzahl der Personenmeilen durch die im Personenverkehr erzielte Dividende, also durch 30 % der Gesammtdividende, so ergibt sich, dass die Eisenbahnen durchschnittlich einen Reisenden 500 Meilen weit zu befördern hatten um 1 D., also 5 Meilen um 1 Cent zu verdienen. Im Güterverkehr musste 1 t Fracht 1 503 Meilen befördert werden, um den Bahnen einen Reingewinn von 1 D. abzuwerfen.

Infolge früherer Konjunkturen gingen 18 Eisenbahnen mit 1 537 Meilen Gleisen und einem Aktienkapital von 92 000 000 D. in die Hände von Massenverwaltern über, während 42 Eisenbahnen mit 6 675 Meilen Gleisen und einem Aktienkapital von 517 700 000 D. zum zwangsweisen Verkauf kamen.

Im Jahre 1887 hatte der Eisenbahnbau in den Vereinigten Staaten seine höchste Thätigkeit erreicht, denn es wurden in diesem Jahre nahezu 13 000 Meilen neuer Bahngleise angelegt. Von Jahr zu Jahr nahm der Umfang der Neubauten ab und erst in den letzten Jahren ist wieder eine kleine Zunahme bemerkbar. Immerhin wurden im Jahre 1897 nur 1 864 Meilen neuer Gleise gelegt. Im ersten Vierteljahre 1898 erfolgte die Legung von 375 Meilen neuer Gleise, ausserdem hatten 90 verschiedene Linien den Bau von 2 725 Meilen in Angriff genommen.

Fortschritte macht auch die Umänderung des Dampfbetriebes der Eisenbahnen in elektrischen Betrieb. Nach der Fachzeitschrift „Railway Age“ hat in den Neuenglandstaaten der Bau von Eisenbahnen mit Dampfbetrieb ganz aufgehört. Seit mehreren Jahren wurden in den 6 Neuenglandstaaten nur 33 Meilen neuer Gleise für den Bahnbetrieb gelegt. Hingegen wurde eine staunenswerthe grosse Anzahl neuer elektrischer Bahnen in Land und Stadt gebaut. Dieses trifft nun auch auf die anderen Staaten zu. In den mittleren atlantischen Staaten wurden 1897 170 Meilen, in den südlichen atlantischen Staaten 241 Meilen, in den centralsüdlichen Staaten 348 Meilen, in den südlichen Staaten 566, in den südwestlichen Staaten 341, in den nordwestlichen 64 und an der Pacificküste 287 Meilen neuer Gleise gelegt.

Die Zahl der elektrischen Strassenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika wird auf etwa 1 000 und das Kapital, das in diesen Unternehmungen angelegt ist, auf mehrere Hundert Millionen Dollar geschätzt.

Im Bahnbau ist das Eisen durch den Stahl fast ganz verdrängt worden. Zumeist werden nur noch Stahlschienen und Stahlschwellen verwendet. In seinem neuesten Bericht wirft das österreichisch-ungarische Konsulat zu Newyork einen Rückblick auf die Entwickelung der Stahlschienenindustrie. Im Jahre 1867 wurden die ersten Stahlschienen in den Vereinigten Staaten fabrizirt und kosteten 160 D. für die Tonne. Sechs Jahre später war der Preis auf 90 D. für die Tonne gefallen, und eine Fabrik erzeugte 30 000 t im Jahr. Die Produktionsfähigkeit wurde nach und nach auf 50 000 t im Jahr erhöht, was zu der Zeit als eine ungeheure Leistung erschien. Gegenwärtig bestehen Fabriken in den Vereinigten Staaten, die imstande sind, in einem Monate mehr Stahlschienen zu erzeugen, als die Fabriken vor 20 Jahren in einem Jahre herstellen konnten, und noch dazu mit weniger als einem Drittel der Arbeitskraft, die für die gleiche Menge damals verwendet wurde.

Im Jahre 1871 war der Zoll auf Stahlschienen 28 D. für 1 t und deren Durchschnittspreis 102 D.; im Berichtsjahre wurden hier Stahlschienen mit 16 D. für 1 t verkauft.

Die Vereinfachung der Herstellungsweise und dadurch die Verbilligung der Bessemerstahlerzeugung, die billigeren Transportmittel und hauptsächlich die im Vergleiche zur menschlichen billigere mechanische Kraft waren die Hauptfaktoren des Aufschwunges dieser Industrie. Im Jahre 1867 wurden nur 2277 t Stahlschienen gegen 410319 t eiserner hergestellt; im Jahre 1896 wurden schon 1117663 t Stahlschienen und nur 4375 eiserne erzeugt. Die Produktion von Bessemerstahlschienen im Jahre 1897 betrug 1614399 t.

Die Fabrikation von Lokomotiven für Eisenbahnen und von Dampfmaschinen für verschiedene Zwecke hat infolge auswärtiger Bestellungen im Jahre 1897 die Fabriken thätig gehalten. Auf dem Gebiete des Lokomotivenbaues gibt das neue System der ersetzbaren Bestandtheile den Vereinigten Staaten einen enormen Vorsprung vor anderen Industrien. Amerikanische Lokomotiven machen infolgedessen den englischen nicht nur in fremden Ländern, sondern in England selbst erfolgreiche Konkurrenz.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. Juli d. J. für den Personenverkehr während der Sommermonate zur Eröffnung gelangende 0,9 km lange Strecke Travemünde Stadt - Travemünde Strand der Lübeck-Büchener Eisenbahn ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 20. Juni d. J. wird die an der Strecke Osberghausen-Wiehl gelegene, bisher für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Alperbrück auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a./S. Die an der Strecke Berlin-Elsterwerda gelegene Haltestelle Clasdorf, welche bisher nur dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, wird am 1. Juli d. J. auch für den Gepäck-, Eilgut- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Vieh und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bezeichnung von Stationen. K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Attnang-Puchheim-Schärding gelegenen Station Andiesenhofen ist vom 15. Juni d. J. ab in Antiesenhofen abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2172 vom 11. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 6./7. Juni d. J. in Freiburg i/Br. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses für technische Angelegenheiten (abgesandt am 16. Juni d. J.). Die nächste Sitzung soll in Berlin stattfinden. Die nähere Zeitbestimmung bleibt der vorsitzenden Verwaltung überlassen.

Nachrichten

Deutschland.

— **Betriebssicherheit der deutschen Bahnen.** Das Reichseisenbahnamt hat zwei graphische Tabellen aufgestellt, welche einerseits die Zahl der Entgleisungen und Zusammenstösse auf 10000000 Zugkm, andererseits die Zahl der bei Zugunfällen auf 10000000 Personenzugkm getödteten und verletzten Reisenden auf allen vollspurigen deutschen Eisenbahnen von über 50 km Betriebslänge (mit Ausnahme der bayerischen) während der letzten 18 Jahre vom 1. April 1880 bis zum 31. März 1898 verzeichnen. Das Ergebniss ist überraschend und beweist schlagend, dass die Betriebssicherheit der deutschen Bahnen in den letzten Jahren nicht nachgelassen hat. Für die Beurtheilung dieser Frage ist selbstverständlich weniger die Zahl der Todesfälle und Verunglückungen, als die der Zusammenstösse und Entgleisungen maassgebend. Ein Zusammenstoss kann ohne jede Personenbeschädigung erfolgen, er kann, wie z. B. der schwere Zusammenstoss auf der badischen Bahn bei Hugstetten im Jahre 1882, zahlreiche Reisende schwer schädigen; für die Frage der Betriebssicherheit sind nicht die sehr häufig menschlicher Einwirkung sich entziehenden Folgen, sondern die Anzahl der Unfälle entscheidend. Nun ergibt sich aus jenen Tabellen, dass im letzten Jahre die Zahl der getödteten (21) und verletzten (297) Reisenden, auf 10000000 Personenzugkm berechnet, allerdings grösser gewesen ist, als in allen vorhergehenden 17 Jahren mit Ausnahme des einen Jahres 1882/83, wo das Hugstetter Unglück sich zugetragen hatte; sie betrug 0,99 getödtete und 13,94 verletzte Personen; doch sind die Schwankungen der Zahlen dieser Todesfälle in den letzten 18 Jahren überhaupt sehr niedrig gewesen. Dagegen ergibt sich, dass in keinem der 18 Vorjahre die Zahl der Zusammenstösse und Entgleisungen so gering gewesen ist, wie gerade im letzten Jahre 1897/98. Sie hat im ganzen 258 Zusammenstösse und 350 Entgleisungen, oder auf 10000000 Zugkm 7,40 Zusammenstösse und 10,00 Entgleisungen betragen. Die Verhältnisszahl für alle Zugunfälle bleibt mit 17,40 hinter der sämmtlicher früheren Jahre zurück. Dieses amtliche Ergebniss kann angesichts der wieder beginnenden Reisezeit nur mit Freuden begrüsst werden, zumal das Reichseisenbahnamt und alle Landeseisenbahnverwaltungen inzwischen weitgehende Anordnungen getroffen haben, um die Zahl der Unfälle, soweit menschliche Vorsicht es vermag, auf ein Mindestmaass herabzudrücken.

— Vor einiger Zeit ging die Nachricht durch die Presse, dass die Verhandlungen zwischen preussischen und Hamburgischen Kommissarien wegen der **Umgestaltung der Hamburger Eisenbahnverhältnisse** wieder aufgenommen worden seien.

Wie wir jetzt erfahren, haben dieselben nach langwierigen Berathungen zu einem beiderseits befriedigenden Ergebniss geführt, so dass, wenn die betheiligten Regierungen und Landesvertretungen die nunmehr gefundene Lösung gutheissen, ein der grössten Handels- und Seestadt Deutschlands würdiges Projekt zur baldigen Durchführung gelangen wird.

Wie wir weiter hören, handelt es sich um einen noch aufzuwendenden Gesammtkostenbetrag von mehr als 38000000 ℳ, welcher zu den in den letzten Jahren für die einen Theil des Gesammtprojekts bildenden Anlagen in Hamburg-Altona bereits aufgewendeten Kosten noch hinzutreten würde.

— Nach einer Mittheilung des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an den „Berliner Aktionär“ ist die von den „Berl. Polit. Nachrichten“ gebrachte Nachricht über **Wagenmangel im Ruhrkohlenrevier** (vergl. Nr. 45 S. 692 d. Ztg.) unzutreffend. Im Juni d. J. ist im Ruhrbezirk für den Kohlen- und Koksversand an Wagen stets mehr gestellt worden, als rechtzeitig angefordert worden war.

— Accusare audacter, das scheint nach wie vor die Parole des eines Theiles der Berliner Presse zu bleiben. Neuerdings brachte mehrere Berliner Blätter eine spaltenlange Mittheilung über eine angeblich **„betriebsgefährliche“ Neuerung**, die von der Eisenbahndirektion Berlin auf der **Berliner Stadt- und Ringbahn** getroffen worden sei. Danach sollte aus Ersparnissrücksichten neuerdings an Sonn- und Festtagen einer grossen Anzahl von Lokomotivführern anstatt wirklicher Heizer Schlosser aus den Lokomotivhauptwerkstätten beigegeben werden, welche von diesem Dienste keine Ahnung hätten, den Lokomotivführern nichts nützten und höchstens durch falsche Handgriffe Schaden stiften könnten. Ein Antrag der betheiligten Lokomotivführer, ihnen in der früheren Weise wieder eigentliche Heizer beizugeben, sei von der Verwaltung abgelehnt worden.

Gegenüber dieser Mittheilung, welche selbstredend im Publikum hochgradige Beunruhigung hervorrufen musste, wird nunmehr von der Eisenbahnverwaltung amtlich festgestellt, dass das bemängelte Verfahren durchaus nicht neu ist, sondern sich schon früher unter besonders schwierigen Betriebsverhältnissen — zur Zeit der Berliner Ausstellung — vollständig bewährt hat. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die Schlosser selbstverständlich erst dann zum Lokomotivdienste herangezogen werden, wenn sie nach Feststellung ihrer körperlichen Brauchbarkeit durch Ablegung einer praktischen Prüfung ihr vollständiges Vertrautsein mit der Handhabung der Lokomotive nachgewiesen haben, m. a. W. wenn sie allen denjenigen Bedingungen entsprechen, die bei vorschriftsmässig ausgebildeten Lokomotivheizern vorauszusetzen sind. Schon hieraus erhellt,

dass die Einrichtung nicht aus Sparsamkeits-, sondern aus Zweckmässigkeitsgründen getroffen worden ist. Schliesslich ist auch die Behauptung, dass die Lokomotivführer an der zuständigen Stelle um Wiederbeigabe von Heizern gebeten hätten, auf ihr Gesuch aber abfällig beschieden worden seien, unwahr.

Die ganze alarmirende Nachricht entbehrt somit wieder jeder sachlichen Unterlage und liefert einen erneuten Beweis dafür, mit welcher Leichtfertigkeit zuweilen Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung von unberufener Seite kritisirt werden, ohne dass der betreffende Artikelschreiber auch nur den leisesten Schimmer von dem wirklichen Sachverhalte hat oder auch nur versucht hätte, sich hierüber zu informiren.

Die Eisenbahnverwaltung kann solches verständnisslose Geschreibsel schliesslich kalt lassen, das Bedenkliche ist nur, dass das Publikum dadurch in ganz unnöthiger Weise beunruhigt wird. Schon diese Thatsache sollte aber denjenigen Blättern, denen der Kampf gegen die Eisenbahnverwaltung nicht Selbstzweck ist, Veranlassung geben, vor dem Abdruck derartiger Sensationsnachrichten die erforderlichen Erhebungen anzustellen, wobei sie jedenfalls von den Verwaltungsstellen in der entgegenkommendsten Weise unterstützt werden würden. Das würde u. E. dem Verantwortlichkeitsgefühl der Presse gegenüber der Oeffentlichkeit mehr Rechnung tragen, als der — wenn auch unter gewissen Vorbehalten erfolgende — Abdruck solchen Klatsches und die spätere Wiedergabe der amtlichen Berichtigung.

— Die Ausführungsanweisung zu dem **preussischen Kleinbahngesetze** vom 28. Juli 1892, schreiben die „Berl. Pol. Nachr.", ist unmittelbar darauf erlassen worden, weil das Gesetz schon am 1. Oktober 1892 in Kraft trat. Die damals vorbehaltene Anweisung in Bezug auf die Wahrung der Landesvertheidigungsinteressen ist im November desselben Jahres ergangen. In den nahezu sechs Jahren seit dem Bestehen dieses Gesetzes sind naturgemäss eine ganze Reihe von Erfahrungen gemacht worden, welche bei dem Erlasse der erwähnten Anweisung noch nicht berücksichtigt werden konnten. Dies gilt namentlich von den zum Personen- und Güterverkehr bestimmten Kleinbahnen von grösserer Länge, welche in einer grösseren Zahl entstehen und einen nebenbahnähnlichen Charakter tragen. Es liegt daher in der Absicht, die ergangenen Ausführungsbestimmungen an der Hand der inzwischen gemachten Erfahrungen nachzuprüfen und die Ergebnisse der Prüfung bei einer Neuredaktion zu verwerthen.

— Auf den belgischen Staatseisenbahnen besteht seit dem 1. Juni 1897 **im Güterverkehr** die Einrichtung, dass dem Versender auf Antrag von der erfolgten Ablieferung der von ihm aufgegebenen Güter an den Empfänger durch besondere Karte **(Empfangsbestätigungskarte)** Nachricht gegeben wird. Die Eisenbahndirektion Berlin hat die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft um Mittheilung ersucht, ob sie die Einführung derartiger Karten auf den deutschen Eisenbahnen für erwünscht erachteten. Die Aeltesten bejahten diese Frage, indem sie betonten, dass diese Einrichtung einen fakultativen Charakter behalten müsse.

— **Gewährung von Urlaub und freier Fahrt an Hilfsbedienstete und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen.** Das bayerische Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern, geleitet von dem Bestreben, die Lage der Hilfsbediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahnen nicht nur hinsichtlich der Gehalts- und bezw. Lohnverhältnisse, sondern auch noch anderweitig nach Möglichkeit zu verbessern, hat in Würdigung diesbezüglicher, in der Abgeordnetenkammer gelegentlich der Budgetberathungen zur Besprechung gekommenen Anträge, die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen ermächtigt: a) die Hilfsbediensteten sowie die ständigen Arbeiter des Eisenbahnbetriebes und der Bahnunterhaltung hinsichtlich der Gewährung von Urlaub mit den statusmässigen Bediensteten der nächst höheren Kategorie gleich zu behandeln und während der Beurlaubung in ihren Bezügen zu belassen, und b) den Werkstättenarbeitern, welche mindestens eine dreijährige Dienstzeit zurückgelegt haben, in berücksichtigungswerthen Fällen alljährlich einen Urlaub bis zu drei Tagen, mit Freifahrtsvorweis zu gewähren und denselben während der Urlaubsdauer den Tagelohn zu belassen. Die Generaldirektion wurde angewiesen, behufs Durchführung dieser Anträge nunmehr die erforderlichen Einleitungen zu treffen.

— Das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ermächtigt, den **landwirthschaftlichen Genossenschaften** mit unbeschränkter Haftpflicht eine vierteljährige **Stundung der Eisenbahnfrachten** ohne Hinterlegung irgend welcher Kaution einzuräumen.

— **In der vorletzten Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer gelangte noch die Petition des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Bayern,** der sich 41 Petitionen von Städten und Handelsgremien angeschlossen hatten, betreffend den **Ausbau der bayerischen Main-Donau-Wasserstrasse,** zur Berathung. Seitens des Finanzausschusses wurde der Antrag gestellt, für die Projektirung die benöthigten Staatsmittel zu bewilligen und nachdem dieser Antrag auch von Seite des Ressortministers Freiherrn von Crailsheim warme Vertretung fand, indem derselbe u. a. besonders den Umstand hervorhob, dass es für die Eisenbahnverwaltungen hauptsächlich von ausserordentlichem Vortheil sei, wenn die Kohlen aus den rheinischen Gebieten bis Aschaffenburg auf dem Wasserwege transportirt werden könnten, wurde dem Antrage seitens der Abgeordnetenkammer die erforderliche Genehmigung ertheilt.

— Aus Kopenhagen wird der Münchener „Allg. Ztg." unterm 11. d. Mts. geschrieben: Die dänischerseits lange erwünschte **Dampffährenverbindung,** statt der bisherigen durch Dampfschiffe, **zwischen Gjedser und Warnemünde** ist nun in der Hauptsache sichergestellt; es fehlt nur noch die formelle Bekräftigung der Abmachungen durch den im Herbst zusammentretenden mecklenburgischen Landtag. Vorgestern trafen auf dem Schiffe „König Christian" gegen 20 Herren, Vertreter des mecklenburgischen Landtags, des preussischen und des mecklenburgischen Postwesens sowie der Generaldirektor der mecklenburgischen Staatsbahnen und die Bürgermeister mehrerer mecklenburgischer Städte hier ein, um sich mit der Einrichtung der dänischen Dampffähren bekannt zu machen. Als Gäste des Generaldirektorats der dänischen Staatsbahnen werden die deutschen Herren die Dampffähre zu Ausflügen nach Malmö und Helsingborg benutzen. Hier hat man natürlich das grösste Interesse an jeder Verbesserung des Verkehrs mit dem südlichen Auslande und man hofft, den Fremden den besten Eindruck von dem neu einzuführenden Verkehrsmittel geben zu können. Die nothwendigen Vorarbeiten werden aber immerhin noch zwei Jahre in Anspruch nehmen.

— **Ist die in einem Wagenabtheil eines Zuges begangene unsittliche Handlung eine öffentliche?** Vom Landgericht Potsdam war ein Kriminalkommissar zu 400 ℳ Geldstrafe verurtheilt worden, weil er in einem Eisenbahnwagenabtheil eine Dame thätlich belästigt hatte. Der als Zeuge vernommene Regierungsbaumeister M., der als Unbetheiligter den fraglichen Vorgang beobachtete, hat die Handlung des Angeklagten als eine unsittliche aufgefasst und Aergerniss daran genommen. Vom Landgericht ist ihm voller Glaube geschenkt worden. Das Thatbestandsmoment der Oeffentlichkeit hielt das Gericht ebenfalls als gegeben. Der Angeklagte hatte gegen das verurtheilende Erkenntniss Revision eingelegt, die vor einiger Zeit vor dem Reichsgericht zur Verhandlung kam. Er behauptet, er habe — als er die inkriminirte Handlung beging — geschlafen und könne deshalb nicht den Dolus gehabt haben, der zur Bestrafung erforderlich sei. Weiter fehle das Merkmal der Oeffentlichkeit, da ein geschlossenes Wagenabtheil eines in der Fahrt begriffenen Zuges nicht unbeschränkt vielen Personen zugängig sei. Wie Berliner Tagesblätter melden, hat nunmehr das Reichsgericht entgegen dem Antrag des Reichsanwalts auf Aufhebung des Urtheils erkannt und den Angeklagten mit der Motivirung freigesprochen, dass die inkriminirte Handlung als eine öffentliche nicht angesehen werden könne, weil sie in einem geschlossenen Wagenabtheil eines fahrenden Zuges begangen worden sei.

Dieses Urtheil des höchsten Gerichtshofes wird, sofern es sich bestätigt, nicht nur in Eisenbahnkreisen mit berechtigtem Kopfschütteln aufgenommen werden. Bei einer derartigen Begrenzung des Begriffs der Oeffentlichkeit wird diese letztere eigentlich nur noch dann angenommen werden können, wenn es sich um einen Vorgang unter freiem Himmel handelt. Wie hätte das Reichsgericht erkannt, wenn der fragliche Vorfall sich in einem Abtheil eines D-Zuges oder in einem Speisewagen abgespielt hätte? Für die Eisenbahnreisenden könnte die Festhaltung des jetzt vom Reichsgericht angeblich aufgestellten Grundsatzes unter Umständen wenig angenehme Konsequenzen haben.

— In einer zahlreich besuchten Versammlung des **Vereins Berliner Lokomotivführer** hielt am 11. Juni der Syndikus des Vereins, Schriftsteller J. Fränkel, einen Vortrag über die Entstehung der §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches und über deren Anwendung seitens der Gerichtshöfe. Dem Vortragenden war es im Jahre 1895 gelungen, das Reichsgericht zu der Entscheidung zu bringen, dass in Gemässheit des § 73 des Strafgesetzbuches wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports, die im § 316 ausschliesslich mit Gefängniss bedroht ist, auf Geldstrafe erkannt werden kann. Diesem Rechtsspruch des Reichsgerichts haben sich seitdem sehr viele Strafkammern angeschlossen und in den Fällen, in denen bei der Gefährdung eines Eisenbahntransports Personenverletzungen eintraten, auf Geldstrafe erkannt. Der Vortragende fand in dieser Thatsache einen

Beweis dafür, dass das Strafgesetzbuch hier eine Lücke habe, indem es doch eigenthümlich sei, dass der Richter die Strafthat mit den schwereren Folgen mit Geld ahnden könne, während diejenigen, bei denen diese Folgen nicht vorliegen, unter allen Umständen mit Gefängniss bestraft werden müssen. Es empfehle sich daher die Einbringung einer Petition an den Bundesrath und Reichstag um Abänderung des § 316 dahin, dass neben der Gefängnissstrafe auch auf Geldstrafe erkannt werden könne; eine derartige Petition habe um so mehr Aussicht auf Erfolg, als bereits in der abgelaufenen Reichstagssession bei Berathung einer Petition der Lohnfuhrunternehmer der Vertreter des Bundesraths die Anomalie anerkannt und eine etwaige Abänderung zugesagt habe. Der Vortragende wies darauf hin, dass seit einiger Zeit bei den geringfügigsten Versehen Anklage wegen Gefährdung erhoben werde, und dass durch diese Praxis namentlich die Lokomotivführer in die Furcht versetzt werden, ins Gefängniss wandern zu müssen. Der Druck, der infolgedessen auf ihnen laste, behindere zweifellos die nothwendige Kaltblütigkeit und Umsicht und sei somit geeignet, eine Gefahr für die Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu bilden. In der sich anschliessenden Diskussion wurde diese Thatsache als richtig anerkannt und alsdann einstimmig beschlossen, eine auf Abänderung des § 316 zielende Petition an die maassgebenden Instanzen zu richten.

— **Personalnachrichten.** Ernannt wurden: das betriebstechnische Mitglied der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg, Baurath Böhlk, zum technischen vortragenden Rath im grossherzoglich oldenburgischen Staatsministerium mit dem Titel Oberbaurath, ferner der Eisenbahnbetriebsinspektor Breust zum betriebstechnischen Mitgliede mit dem Titel Oberbetriebsinspektor und der Eisenbahnbauinspektor Schmitt zum bautechnischen Mitgliede mit dem Titel Oberbauinspektor, letztere beiden bei der grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg.

Oesterreich-Ungarn.

— Die **österreichische Staatseisenbahnverwaltung** führt mit 1. Juli d. J. im Lokalverkehr (mit Ausschluss der im Staatsbetrieb stehenden Lokalbahnen) **Frankirungsmarken** zur Begleichung der Frachtgebühren für einzelne Kolli ermässigten Eilguts ein. Hiermit findet die Frankirungsmarke, welche bekanntlich auf englischen Bahnen bei Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse in gewissem Umfange verwendet wird, im Eisenbahnverkehr Oesterreichs zum ersten Male Eingang und ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, dass diese Einrichtung, vermöge ihrer grossen Vortheile, welche sie dem verfrachtenden Publikum und den Eisenbahnen bietet, sich auch in Oesterrreich rasch einbürgern werde.

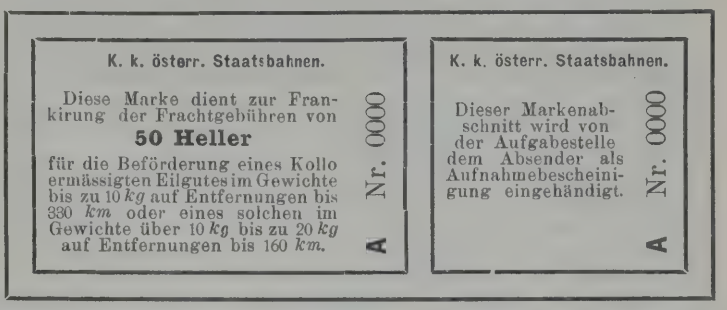
Was zunächst die Vortheile anbelangt, welche sich bei Verwendung der Frankirungsmarke für die Verfrachter ergeben, so brauchen dieselben das Geld zur Frankirung der Gebühren nicht mehr bei der Abfertigungsstelle zu erlegen; sie haben nur die Marke auf das Kolli aufzukleben. Bei Benutzung der Frankirungsmarke wird auch die sonst den Versendern erwachsende Schreibarbeit wesentlich verringert, da die Ausfertigung eines Frachtbriefes entfällt (um dies zu ermöglichen, wurde mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. § 51 des Betriebsreglements dahin geändert, dass mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde Ausnahmen von der Bestimmung zugelassen werden können, wonach jede Sendung von einem Frachtbrief begleitet sein muss) und das Kolli lediglich mit der Adresse versehen zu werden braucht. Auch ist den Parteien die Möglichkeit geboten, die Markenkolli nicht nur in Stationen und in besetzten Haltestellen, sondern selbst in einer Anzahl von Personenhaltepunkten (beim Zugführer) aufzugeben. Aber auch die bahnamtliche Abfertigung der Markenkolli ist gegenüber der gewöhnlichen Abfertigungsweise erheblich vereinfacht. So werden keine Aufnahmescheine und Frachtkarten ausgefertigt. Als Begleitpapiere dienen höchst einfache Begleitscheine, welche der Stationsbedienstete, der Haltesteller oder der Zugführer (bei Aufgabe in unbesetzten Haltepunkten) ausstellt. Ganz besonders fällt selbstredend die Vereinfachung ins Gewicht, welche sich aus dem Wegfall der Verrechnung der Frachtgebühren bei den Markenkolli ergibt.

Angesichts der Bedeutung, welche dem ersten Versuche der Einführung von Frankirungsmarken in Oesterreich beizumessen ist, sollen nachstehend die bei den österreichischen Staatsbahnen in betreff der Frankirungsmarken getroffenen Bestimmungen ausführlicher besprochen werden.

Die Anwendbarkeit der neuen Abfertigungsweise ist zunächst auf Artikel beschränkt, welche tarifmässig unter das ermässigte Eilgut fallen (es gehören hierzu alle wichtigeren landwirthschaftlichen Verbrauchsartikel).

Vorläufig wird nur eine einzige auf den Betrag von 50 Heller lautende Frankirungsmarke aufgelegt, welche zur Begleichung der (innerhalb der tarifmässigen Mindestgebühr von 50 Heller sich bewegenden) Transportgebühren für einzelne Kolli ermässigten Eilgutes im Gewichte bis zu 10 kg auf Entfernungen bis 330 km oder derartiger Kolli im Gewichte zwischen 10 und 20 kg auf Entfernungen bis 160 km dient.

Die Marke ist im Format von 16 cm Länge und 7,5 cm Breite auf grauem, gefaserten, mit einem rothen Rande versehenen Papier hergestellt und hat folgenden Aufdruck:



Der Verkauf der Marken und die Aufnahme des Markenkolli erfolgt in Stationen und besetzten Haltestellen, ferner (durch die Zugführer) in jenen unbesetzten Haltestellen, in welchen diese Abfertigungsart zugelassen ist. Die Aufgabe der Markenkolli ist nur nach Stationen und besetzten Haltestellen zulässig. Die Annahme eines Markenkollo kann verweigert werden, falls bei schätzungsweiser Prüfung des Gewichtes eine Ueberschreitung der zugelassenen Höchstgewichte zu vermuthen ist. Auf jedes zur Aufgabe gelangende Markenkollo bezw. auf einen Zettel, welcher auf das Kollo fest angeklebt wird, oder auf ein besonderes Kartontäfelchen ist vom Absender die genaue Adresse des Absenders und des Empfängers sowie der Inhalt des Kollo zu schreiben. Bei Markenkolli ist die Belastung mit Nachnahmen sowie Deklaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig. Die Verwendung der Marke erfolgt in der Weise, dass der Absender den grösseren Abschnitt der Marke, welcher auf der Rückseite gummirt ist, entweder auf das Kollo neben die auf dasselbe geschriebene Adresse oder auf den unbeschriebenen Theil des mit der Adresse versehenen Zettels oder Kartontäfelchens aufklebt, worauf die bahnseitige Abstempelung der Marke erfolgt. Der kleinere Abschnitt der Marke wird nach Feststellung der Uebereinstimmung der Ordnungsnummer und Serie desselben mit jenen des aufgeklebten Markenabschnittes und nach Abstempelung dem Absender als Aufnahmebescheinigung ausgehändigt. Die Beförderung der Markenkolli erfolgt in der Regel mit Personen und Güterreilzügen. Sollte festgestellt werden, dass ein Markenkollo, dessen Gewicht nur schätzungsweise geprüft worden ist, ein grösseres Gewicht als 10 kg bezw. 20 kg hat, so wird der Frachtunterschied festgestellt und vom Empfänger eingehoben. Wenn von der Bestimmungs- oder einer Unterwegsstation wahrgenommen wird, dass ein mit Marke abgefertigtes Kollo nicht unter die ermässigten Eilgüter fallende Gegenstände enthält, so wird das Strafverfahren im Sinne des Betriebsreglements eingeleitet. In jenen Stationen und Haltestellen, in welchen eine bahnseitige Zustellung der Markenkolli eingerichtet ist, erfolgt die Zustellung der Markenkolli, wenn die Empfänger auf dieselbe nicht verzichten, ohne vorherige Benachrichtigung in die Wohnung der Empfänger. Sofern in der Bestimmungsstation oder -Haltestelle ein bahnseitiger Zustellungsdienst nicht eingerichtet ist, werden die Adressaten von dem Einlangen der Markenkolli benachrichtigt.

— **Stückgutaufgabe in Haltestellen der österreichischen Staatsbahnen.** Vor kurzem wurde für den Bereich der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung eine Einrichtung getroffen, durch welche es ermöglicht wird, in einer grösseren Anzahl von Haltestellen (zunächst 84), welche bisher nur dem Personenverkehr gedient haben, unter gewissen Beschränkungen auch die Abfertigung von Stückgütern im Lokalverkehr vorzunehmen. Die Aufgabe der Stückgüter, welche ein Höchstgewicht von 50 kg für das Stück und von 100—200 kg für die Sendung nicht übersteigen dürfen*), hat in diesen Haltestellen zu bestimmten, öffentlich bekannt gemachten Zügen zu erfolgen. In der Regel wird für jede Haltestelle ein Zug täglich nach jeder Richtung für die Stückgutaufgabe bestimmt.

Die aufzugebenden Güter sind eine angemessene Zeit vor dem fahrplanmässigen Eintreffen des zur Güteraufnahme bestimmten Zuges an die Haltestelle zuzuführen und von den Parteien selbst unter Intervention des Haltestellenpersonals in

*) Das Haltestellenpersonal hat das Gewicht der Frachtstücke, falls die Haltestelle nicht mit einer Waage versehen ist, schätzungsweise zu prüfen.

den Gepäckwagen oder in eigene für diesen Zweck bestimmte und entsprechend einrangirte Beiwagen einzuladen.

In der Haltestelle wird das aufgelieferte Gut mit dem Frachtbriefe vom Haltestellenpersonal nur interimistisch übernommen und dem Auflieferer ein Interimszettel eingehändigt.

Die Interimszettel werden in drei Ausfertigungen ausgestellt. Die erste Ausfertigung verbleibt in der Haltestelle, die zweite erhält der Auflieferer, die dritte begleitet das Gut bis zur nächsten Station, woselbst sie nach Eintragung der Kartirungsdaten der Frachtkarte beizuschliessen ist.

Mit den an den Interimszetteln angebrachten Nummernzetteln werden die zugehörigen Frachtstücke und Frachtbriefe beklebt.

Wenn in der Haltestelle eine Abwaage erfolgt ist, so wird neben der Zahl der Frachtstücke auch das Gewicht derselben im Interimszettel eingesetzt.

Die definitive Uebernahme zur Beförderung, die Prüfung des Frachtbriefes und der Sendung, die Gewichtsfeststellung bezw. die Nachprüfung des auf der Haltestelle festgestellten Gewichtes, die Frachtberechnung und Kartirung sowie die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt auf der nach der Fahrtrichtung des Zuges, welchem das Gut beigegeben wird, nächstgelegenen Station. Daselbst erfolgt auch die Umladung der etwa mit Personenzügen angelangten Frachtgüter in die Güterzüge.

Die definitive Aufnahmebescheinigung wird der Haltestelle übersendet, welche auf Wunsch des Aufgebers den Austausch gegen die Interimszettel veranlasst.

Unrichtig oder unvollständig ausgestellte Frachtbriefe werden entweder dem Aufgeber zurückgestellt oder es wird dieser zur Vornahme der Richtigstellung in der Kartirungsstation eingeladen.

Die Frankirung der in den Haltestellen aufgegebenen Sendungen sowie deren Belastung mit Nachnahmen ist ausgeschlossen, sofern nicht die betreffenden Absender einen Frachtgebührenkredit oder Frankaturzwangbefreiung im Sinne der einschlägigen Normativbestimmungen geniessen.

Die Frachtberechnung für die in Haltestellen aufgegebenen Sendungen erfolgt unter Zugrundelegung der Entfernungen ab der Haltestelle nach Maassgabe der im Lokaltarife festgesetzten Zoneneintheilung.

Die Abgabe von Stückgütern in Haltestellen kann nach dem Ermessen der Staatsbahndirektionen zugelassen werden, wenn entsprechende Räume zur Unterbringung der Güter vorhanden und die sonstigen Vorbedingungen hierfür gegeben sind.

— Bei den **österreichischen Staatsbahnen** wurde, wie s. Zt. mitgetheilt, seit dem Vorjahre eine grössere Anzahl von **Güternebenstellen** (Güterannahme- und Abgabestellen in abseits der Bahn gelegenen Orten) eingerichtet und zwar im Bezirke der Staatsbahndirektion Wien in Königstetten, Sitzendorf, Kleinzell, Drosendorf (an letzterem Orte erfolgt die Eröffnung der Nebenstelle demnächst), ferner in Hohenfurth (Bezirk Linz), Gleichenberg und Veldes (Bezirk Villach), Lofer (Bezirk Innsbruck), Unterkralowitz (Bezirk Prag), Engelsberg (Bezirk Olmütz), Lopuszna, Dorna-Watra, Jakobeni und Solka (Bezirk Stanislau). Der Verkehr von und nach diesen Nebenstellen entwickelt sich in überraschend günstiger Weise, sodass eine weitere Ausgestaltung dieser Einrichtung zu gewärtigen ist.

— **Tarifirung von Wolle.** In Beantwortung einer im österreichischen Abgeordnetenhause gestellten Interpellation theilte der Eisenbahnminister mit, dass mit 1. Januar d. J. thatsächlich eine Versetzung des Artikels „Wollengarne“ in die Tarifklasse I stattgefunden habe. Die hierüber beim Eisenbahnministerium eingelangten Beschwerden haben demselben Veranlassung geboten, über die Tarifirung des bezeichneten Artikels sowie auch der Artikel „Wolle und Wollabfälle“ mit den Verwaltungen der österreichischen Privatbahnen in Verhandlung zu treten, um die Gewährung von Frachtnachlässen für Wollengarne in bestimmten Relationen nach Maassgabe des zu Tage tretenden Bedürfnisses, sowie eine Deklassifikation der Artikel Wolle und Wollabfälle herbeizuführen. Diese Verhandlungen seien zwar bisher noch nicht zum Abschlusse gelangt, ihr gegenwärtiger Stand lasse jedoch erwarten, dass die Artikel Wolle und Wollabfälle allgemein werden deklassifizirt werden, sowie dass hinsichtlich der Wollengarne auch seitens der Privatbahnen die von der Staatsbahnverwaltung bereits zugesagte Gewährung der im Interesse der österreichischen Industrie nothwendigen Frachtbegünstigungen zugesichert werden wird.

Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft habe auch bereits auf Grund einer Einflussnahme des Eisenbahnministeriums für Wollengarn hinsichtlich mehrerer Relationen, rücksichtlich welcher die Nothwendigkeit einer Frachtbegünstigung für den bezeichneten Artikel ergeben hat, eine solche zugestanden.

Sollten die Privatbahnverwaltungen wider Vermuthen der generellen Frachtermässigung für Wolle und Wollabfälle nicht zustimmen, so werde seitens der Staatsbahnverwaltung unabhängig hiervon die Durchführung dieser Maassnahme für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

— Die Regierung hat die neuen **Statuten der Dux-Bodenbacher Bahn** nach langwierigen Verhandlungen genehmigt. Die Dux-Bodenbacher Bahn schreibt denn auch bereits eine ausserordentliche Generalversammlung aus, welcher die neuen Statuten vorgelegt werden sollen. Die wichtigsten Bestimmungen des neuen Statuts lassen sich folgendermaassen zusammenfassen: Die Gesellschaft behält ihren alten Namen. Als ihr Zweck wird nebst der Verwaltung der staatlichen Rente bezeichnet: Die Erwerbung sowie der Betrieb von Eisenbahnen, ferner der Betrieb der dermaligen, der Gesellschaft gehörigen Duxer Braunkohlenwerke, sowie überhaupt die Erwerbung und der Betrieb von neuen Kohlenwerken. Die Gesellschaft erhält das Recht, wenn sie neue Bahnen oder neue Kohlenwerke erwirbt, eine Kapitalserhöhung mit Genehmigung der Regierung durchzuführen. Die Ausgabe neuer Stammaktien ist jedoch nur unter der Voraussetzung zulässig, dass vorher die Generalversammlung die Zusammenlegung der gegenwärtig auf 50 fl. reduzirten Stammaktien in solche zu 200 fl. in statutenmässiger Weise beschlossen und die Gesellschaft nach Erwirkung der staatlichen Genehmigung die zur Durchführung der Zusammenlegung der Aktien geeigneten Maassnahmen eingeleitet hat. Die Dux-Bodenbacher Bahn hat wie verlautet, die Absicht, die vom Bankverein und der Dresdener Bank erworbenen Vondraschek'schen Kohlenwerke im Falkenauer Reviere anzukaufen. Der Preis, zu welchem diese Kohlenwerke von dem Bankenkonsortium erworben wurden, stellt sich auf etwa 3 000 000 fl. Die Dux-Bodenbacher Bahn besitzt nun Baarmittel im Betrage von etwa 900 000 fl. Der Rest des Kaufpreises, sowie das Erforderniss für künftige Investitionen wird durch eine Aktienemission, welche etwa 3 000 000 fl. betragen soll, beschafft werden. Der Verwaltungsrath wird von einer zweiten ausserordentlichen Generalversammlung die Ermächtigung zum Ankaufe dieser Kohlenwerke und zur Erhöhung des Aktienkapitals um den für den Ankauf erforderlichen Betrag erbitten.

— Nach dem der Generalversammlung der **Friauler Eisenbahngesellschaft** erstatteten Geschäftsberichte für das Jahr 1897 beziffern sich die Gesammteinnahmen auf 36 018 fl., die Ausgaben auf 43 454 fl. Die auf die Prioritätsaktien entfallende 4 % Dividende für 1897 ist ausbezahlt worden. Auf die Stammaktien in der Höhe von 220 000 fl. konnte eine Dividende nicht vertheilt werden. Die Staatsgarantie wurde für 1897 mit 77 599 fl. in Anspruch genommen. Von den zur Deckung der Herstellungskosten des Anschlusses an das italienische Eisenbahnnetz emittirten 300 000 fl. 4 % Prioritätsobligationen wurden bis Jahresschluss 251 000 fl. verausgabt, während der Rest im laufenden Jahre zur Verwendung kommen wird.

— Die Verwaltung der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, von dem neuen 4 % **Prioritätsanlehen** im Betrage von 20 000 000 fl., dessen Aufnahme für Erweiterungsbauten des Hauptbahnnetzes in der vorjährigen Generalversammlung beschlossen wurde, einen Theilbetrag von 7 500 000 fl. noch im Laufe dieses Monats den Aktionären al pari zum Bezuge anzubieten. Es wird demnach auf jede Aktie eine Priorität à 100 fl. entfallen. Die Verwaltung entspricht damit einem in der vorjährigen Generalversammlung aus Aktionärkreisen geäusserten Wunsche.

— **Verstadtlichung der Prager Tramway.** Der Prager Stadtrath hat den Ankauf der Prager Tramway, die bekanntlich in eine elektrische Bahn umgewandelt werden soll, beschlossen. Das dortige Tramwayunternehmen gehört bisher einer belgischen Gesellschaft. Der Kaufpreis beträgt 2 693 000 fl. In zwei Monaten soll das Unternehmen bereits in das Eigenthum der Prager Stadtgemeinde übergehen.

— Die Stadtgemeinde Pressburg, welche den **Ausbau des Eisenbahnanschlusses Pressburg-Hainburg** als höchst wichtig erkannte, hat schon im vorigen Jahre die Vorkonzession für die Theilstrecke Pressburg-Landesgrenze erworben. Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen mit der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wegen des Ausbaues der Strecke Hainburg-Landesgrenze haben zu keinem Ergebniss geführt. Die Stadtgemeinde beabsichtigt nunmehr die Herstellung dieses Anschlusses mit dem bestehenden Projekte einer Linie in Verbindung zu bringen, welches, vom Wiener Hauptzollamte abzweigend, das Donauufer entlang, über Schwechat-Fischamend-Petronell-Deutsch-Altenburg-Hainburg an die Langesgrenze führen soll. Für diese Linie ist seitens der österreichischen Regierung bereits die Vorkonzession für eine mit Dampf oder

elektrisch zu betreibende Lokalbahn ertheilt worden und hat die Stadtgemeinde Pressburg mit dem Besitzer dieser Vorkonzession Verhandlungen eingeleitet.

— Nach der Zusatzbestimmung 4 zu § 61 des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements wird in die einjährige Verjährungsfrist für die **Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen** die vom Reklamanten nachzuweisende Zeit vom Tage der bei der Bahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Reklamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Bahn an den Reklamanten nicht eingerechnet. Diese Zusatzbestimmung trat im August 1895 in Kraft.

In einem Prozessfalle handelte es sich um die Nichteinrechnung der vom 25. April bis 15. September 1895 fallenden Zeit, während welcher die Reklamationseingabe bei der Eisenbahn in Behandlung stand, in die einjährige Verjährungsfrist. Die Klage war in diesem Falle unter der Voraussetzung rechtzeitig eingebracht, dass die ganze Zeit vom 15. April bis 15. September nicht in die Verjährungsfrist eingerechnet wird, wogegen die verklagte Bahnverwaltung geltend machte, dass die Verjährungsfrist nicht vom Tage der Einbringung der Reklamation, sondern nur vom Tage des Inkrafttretens der erwähnten Zusatzbestimmung ruht und bei dieser Berechnungsweise die einjährige Frist bei Anbringung der Klage versäumt war.

Die königliche Tafel in Budapest entschied, dass der Einwendung der Verklagten keine Folge zu geben sei, da die erwähnte Zusatzbestimmung, welche ganz allgemein und ohne jede Beschränkung besagt, dass die Zeit des Reklamationsverfahrens in die einjährige Verjährungsfrist nicht eingerechnet werden dürfe und daher der Klageanspruch begründet sei.

Vereins-Ausland.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Belgien.** Das halbamtliche „Brüsseler Journ." bemerkt, dass der belgische Staat die Vorbereitungen getroffen hat, um den verstaatlichten Bahnen die Kaufpreise in 3 % Staatsschuld zu zahlen. Bis zum 15. August muss vertragsmässig die ganze Operation beendet sein. Nur die Lüttich-Mastrichter Obligationen werden erst, da der Verstaatlichungspreis noch in Unterhandlung sich befindet, vom 2. Januar 1899 ab rückzahlbar.

— Am 14. d. Mts. fand in Rom eine Konferenz der Minister des Schatzes und der öffentlichen Arbeiten mit Herrn Ruchonnet, Direktor der Jura-Simplonbahn, und mit dem Grafen Borromeo, Vorsitzenden des italienischen Komitees für den **Bau des Simplontunnels**, statt. In derselben wurde der gesammte vom Ministerrath schon gutgeheissene Vertrag endgültig genehmigt, sodass der Beginn der Arbeiten nun unmittelbar bevorsteht.

(„B. B.-Z.")

— Von der Kleinen Scheidegg wird unterm 6. d. Mts. über den **Bau der Jungfraubahn** geschrieben: Der Bahnhof Scheidegg wird vorläufig beiden Bahnen (Wengernalp- und Jungfraubahn) gemeinsame Dienste leisten. Von hier aus sieht man bereits die Trasse der Jungfraubahn, welche durch eine Doppelreihe von Holzstangen, an deren Querspannung die elektrische Führung der Bahn befestigt wird, weithin deutlich gezeichnet ist. Sie führt am „Hotel Bellevue" vorüber auf den Kamm, der das Trümmel- vom Grindelwaldthal scheidet und in einigen starken Bogen gegen den machtvollen Gebirgserker zwischen der grossartigen, von Schnee überstäubten Eigerwand und dem jähen Eigergletscher zum Theil blossgelegt ist. Die elektrische Spannung ist auf eine Entfernung bis zu 800 m von der Scheidegg errichtet, ausserdem sind auch die Gleise mit der nach dem System Strub gezahnten Mittelschiene gelegt und die weitere Trasse für eine rasche Vollendung des Oberbaues vorbereitet. Täglich, auch Sonntags, arbeiten 300 Mann an dieser Linie. Das Bild, welches sich jetzt zu Beginn des Juni auf der Kleinen Scheidegg zeigt, ist noch ein vollkommen winterliches. Die Ingenieure erzählen von den Schneeverhältnissen, die hier im heurigen Februar und März herrschten, ganz Unglaubliches. In Schneeschuhen sei man in den genannten Monaten über das Hausdach des Scheidegghotels hinweggeflogen; es habe Stürme bei 20 Grad unter Null gegeben, doch auch von herrlichen Januartagen wird berichtet, wo die Erdschaufler bei 44 Grad Sonnenwärme in Hemdärmeln gearbeitet haben. Das Leben ist gegenwärtig hier ein ungemein reges; es wird Schnee weggeschaufelt, Gestein über die Böschung herausgepickelt, im harten Karrenfelsen werden mit der Hand Schusslöcher gebohrt und schwere Lasten von der Station Scheidegg in die Höhe getragen. Andere Arbeitergruppen wandern dem Tunnel zu oder fahren auf den sausenden Rollwagen. Die Arbeiter sind in Baracken untergebracht, die aus einem dünnen Mauerwerk und zwei Holztäfelungen bestehen, zwischen denen Filzplatten gestopft sind.

— **Besondere Fahrkarten für Radfahrer in England.** Mehrere englische Eisenbahnverwaltungen, darunter die Great Northern Railway Company, geben, dem „Deutschen Radf.-Bund" zufolge, seit kurzem besondere Fahrkarten für Radfahrer und deren Maschinen aus, die es den Jüngern des Radfahrsports ermöglichen, in einem Umkreise von 40 (englischen) Meilen von der Ausgangsstation sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückfahrt ihren Weg nach Belieben zu wählen, was für die Radfahrer von grossem Werth ist. Ausserdem führen alle Züge eigene Güterwagen mit sich, die zur Aufnahme von Fahrrädern besonders gebaut sind, und auf den hauptsächlichsten Stationen befinden sich eigens dafür hergerichtete Räume zur Einstellung von Maschinen. Eine ähnliche Einrichtung würde vielleicht auch bei uns im Hinblick auf die beständige Ausdehnung des Radfahrsports für Radfahrer und Eisenbahnen von Nutzen sein.

— Eine für den inneren russischen Verkehr wichtige **Aenderung** hat, wie aus der Nr. 61 der Gesetzsammlung zu entnehmen, der § 103 **des allgemeinen Statuts der russischen Eisenbahnen** laut allerhöchst bestätigtem Reichsrathsgutachten erfahren, indem demselben der nachfolgende Wortlaut gegeben worden ist: „Der Waareneigenthümer hat das Recht, eine Waare als verloren zu betrachten, wenn die Bestimmungsstation die Waare — falls dieselbe nicht zu den schnell verderbenden gehört — im Laufe von 30 Tagen nicht ausgeliefert, und eine Waare, welche leicht verdirbt — während der Frist, die auf Grundlage des § 84 dieses Statuts festgesetzt ist, nicht herausgibt, wobei diese Frist vom Termin für Lieferung der Güter ab gerechnet wird. In beiden genannten Fällen ist die Eisenbahn verpflichtet, auf Verlangen des Eigenthümers der Sendung, demselben die ihm für Verlust der Waare zukommende Vergütung sofort zu zahlen. Wenn der Empfänger das Gut empfangen hat, ohne eine Verifizirung des Gewichts oder des Zustandes desselben zu verlangen, so erlischt mit Empfang der Sendung das Recht der Reklamation der Eisenbahn gegenüber wegen Manco oder Beschädigung, welche durch entsprechende Protokolle beglaubigt sind (§ 88)."

Man sieht, die russische Gesetzgebung hat sich den in Westeuropa geltenden Bestimmungen angeschlossen und damit die Waarenempfänger und -Versender davor bewahrt, wie bisher, die endlosen Verhandlungen der Bahnen untereinander darüber, welche Bahn speziell ein Verschulden trifft und daher den Schaden zu ersetzen hat, abwarten zu müssen. Es ist die vorbezeichnete Abänderung der Bestimmung des § 103 des allgemeinen Statuts daher ein nennenswerther Fortschritt.

— Traurige **Verkehrsverhältnisse** scheinen schon wieder **das Donezkohlenrevier** zu drücken. Eine Nachricht der „Nowoje Wremjä" theilt mit, dass auf der Linie der Südostbahnen infolge des Wagenmangels wieder eine Kohlenkrisis eintritt. Seit Ende April kann der nordwestliche Theil des Donenzbassins kaum 60 % des auf den Stationen zum Versand bereit gehaltenen Kohlenquantums zur Verladung bringen. Die Kohlenindustriellen haben sehr unter dieser verzögerten Abfertigung zu leiden und den Fabriken, deren Kohlenvorräthe erschöpft sind, drohen grosse Verluste. Da das Ministerium der Verkehrsanstalten in Vorschlag gebracht hatte, die Kohlentransporte im Frühjahr zu verstärken, haben die Ablader ihre Winterlieferungen eingeschränkt, um die Bahnen nicht zu sehr zu belasten, da dieselben mit anderen Gütern vollauf zu thun hatten. Daher müssen jetzt sehr grosse Kohlenpartien zur Abfertigung gelangen, während die Südostbahnen nicht die nöthige Anzahl Wagen zu stellen vermögen. Grossen Kohlengruben wurden am 6. Mai 70 % weniger Wagen, als verlangt war, zur Verfügung gestellt; an einzelnen Tagen wurden gar keine Wagen geliefert. Die Lage der Dinge ist eine sehr ernste und es steht eine Wiederholung der 1896er Kohlenkrisis zu befürchten.

An allen Enden des russischen Eisenbahnnetzes sind es dieselben Erscheinungen: überall theils Mangel an Rollmaterial, theils mangelnde Leistungsfähigkeit der noch etwa 80 % eingleisigen Bahnen.

Unter solchen Umständen bedeutet es im ganzen nicht sehr viel, wenn die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, dass zur Beseitigung der fast alljährlich sich wiederholenden Schwierigkeiten bei der Getreidezufuhr zum Libauer Hafen von den Staatsbahnen Maassnahmen getroffen worden sind zur Verstärkung der Transportfähigkeit der Libau-Romny-Eisenbahn. Infolge dessen ist auf Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten die Norm der Wagenübergabe zwischen den Eisenbahnen Libau-Romny und Moskau-Brest im Knotenpunkt Minsk vergrössert worden. Und zwar ist vom 1. Juni d. J. die normale Uebergabe des rollenden Materials an diesem Punkt auf 160 Wagen täglich normirt worden, die Maximalübergabe, im Falle der Anhäufung von Transporten, erreicht 215 Wagen

täglich, von welchen die Libau-Romnylinie bis 200 Wagen mit für Libau bestimmten Transporten übernehmen muss, während bisher die Maximalzahl 100 Wagen im Tag nicht übersteigt. Die Geschichte des Verkehrs auf den russischen Eisenbahnen lehrt nun allerdings, dass derartige Befehle schon mehrfach für Libau und andere Punkte erlassen worden sind, aber sie lehrt auch weiter, dass dieselben auf dem Papier, auf das sie niedergeschrieben waren, stehen blieben, ohne sonst eine merkliche Wirkung nach aussen zu haben. Es geht eben nicht mit den vielen eingleisigen Bahnen bei dem wachsenden Verkehr.

— Im Departement für Eisenbahnangelegenheiten fand am 13./25. Mai eine Sitzung der Kommission zur **Durchsicht neuer Eisenbahnprojekte** statt. In dieser Sitzung wurde das Projekt zu einer neuen Aktiengesellschaft unter der Firma „Gesellschaft livländischer Zufuhrbahnen“ durchgesehen, welche zwei Eisenbahnlinien zu bauen beabsichtigt: 1. von der Stadt Walk nach Marienburg, und 2. von Alt-Schwaneburg nach Stockmannshof, in einer Gesammtlänge von etwa 195 Werst. Die projektirten beiden Linien, von denen eine die Verlängerung der anderen darstellt, können eine sehr grosse örtliche Bedeutung haben. Dieselben haben fünf Kreise zu bedienen und zwar: die Kreise Werro, Walk und Wenden des Gouvernements Livland, den Kreis Pskow des gleichnamigen Gouvernements und den Kreis Ljuzinsk des Gouvernements Witebsk. Die projektirten Bahnen würden also einen Rayon von 7700 Quadradwerst mit einer Bevölkerung von mehr als 198000 Einwohnern zu bedienen haben. In dem Zufuhrgebiete sind etwa 15 Güter hart an den projektirten Eisenbahnlinien belegen. Die Bedeutung dieser Linien für die örtliche Landwirthschaft ist auch schon daraus ersichtlich, dass in dem von denselben beherrschten Rayon durchschnittlich mehr als 2000000 Pud an Brotgetreide, mehr als 1000000 Pud Hafer und etwa 700000 Pud Flachs produzirt werden. Ausser diesen Gütern können die neuen Bahnen Spiritus, Forst- und Milchprodukte, Vieh usw. abfertigen. Das Gesammtquantum der abzufertigenden Güter würde sich mässig berechnet auf 4500000 Pud stellen. Für den Rayon der Bahn wird eine Zufuhr an Gebrauchsgegenständen in der Höhe von mehr als 1500000 Pud erwartet. Die Bahn kann also aus dem Güter- und Personenverkehr eine Einnahme von 4—500000 R. erwarten. Unter diesen Verhältnissen halten es die örtlichen Grundbesitzer für vortheilhaft, die genannten beiden Linien für eigene Rechnung und Gefahr zu bauen. Die Baukosten werden auf 3500000 R. veranschlagt, also auf etwa 18000 R. für die Werst, wenn die Bahnen als Zufuhrbahnen gewöhnlichen Typus gebaut werden. Das Baukapital soll durch Emission nicht vom Staate garantirter Aktien (1/4 der ganzen Summe) und Obligationen (3/4) aufgebracht werden. Die Kommission hatte gegen Verwirklichung dieses Projekts nichts einzuwenden.

— Nach Mittheilung des „Aegypt. Kurier“ hat die Pforte der ägyptischen Regierung einen Protest zugesandt, der sich gegen den **Verkauf der ägyptischen Eisenbahnen im Sudan** an eine Privatgesellschaft wendet. Die ägyptische Regierung hat, wie verlautet, geantwortet, dass ein derartiges Projekt nicht existire.

— Ueber die russische Thätigkeit in China melden die „Times“ aus Peking:

Die russisch-chinesische Bank unterhandelt jetzt mit der **chinesischen Regierung** wegen des Abschlusses einer **Eisenbahnanleihe**, für welche die Peking-Shanhaikwan Eisenbahn als Sicherheit dienen soll. Wenn das Angebot der Bank angenommen wird, sichert sich Russland die Kontrole der einzigen Eisenbahn, die von Peking nach Norden führt. China hat einer Verlängerung der Chingting-Taiyuenfu Eisenbahn durch Russland in südwestlicher Richtung zugestimmt. Die Bahn soll den gelben Fluss in der Nähe von Singanfu treffen. Hier würde sie sich an die grosse Heerstrasse nach dem russischen und chinesischen Centralasien anschliessen. Die Fertigstellung dieser Bahn würde den Anfang der Ueberantwortung eines ungeheueren chinesischen Gebietes an Russland bedeuten. Nach der Unterzeichnung des Abkommens über den Bau der Chingting-Taiyuenfu Eisenbahn hat der russische Geschäftsträger Pawlow dem Tsungliyamen mitgetheilt, die erhöhten Interessen Russlands an dieser Eisenbahn machten eine baldige Vollendung der Peking-Hankau Eisenbahn nothwendig. Diese Linie wollen die Belgier erbauen, nachdem die Bestimmungen des ursprünglichen Vertrages mit dem belgischen Syndikat abgeändert sind und die Entscheidung über alle etwaigen Zwistigkeiten dem französischen Gesandten übertragen ist, der als Schiedsrichter wirken soll. Frankreich und Belgien werden gemeinsam die finanzielle Kontrole des südlichen Theiles der Eisenbahn ausüben, während Russland den nördlichen Theil kontrolirt.

Hiernach haben sich die Hoffnungen, die man früher hegte, dass die Eisenbahn Peking-Hankau durch deutsches Kapital und von deutschen Technikern erbaut werde, nicht erfüllt.

— In Argentinien bereitet man sich auf die Einweihung der 556 km langen Theilstrecke der **ersten südamerikanischen Pacificbahn** vor, bestimmt, den Süden von Chile, wo so viele Angehörige deutscher Stämme ihre Wohnstätte aufgeschlagen haben, mit den fruchtbaren Cordillerenthälern Agentiniens und mit dem atlantischen Ozean direkt in Verbindung zu bringen. Der Redakteur des in Buenos Ayres erscheinenden argentinischen Tageblattes, Hr. M. Alemann, hat sich die Mühe genommen, diese neuerschlossenen Gebiete zu durchstreifen und aus eigener Anschauung auf ihre Kolonisationsfähigkeit zu prüfen. Das Ergebniss seiner Beobachtungen hat er in einer Schrift „Die grosse Neuquenbahn als Erschliesserin des Südens der argentinischen Republik“ niedergelegt.

— **Ausländische Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten.** Bei nordamerikanischen Fabriken sind in den beiden Monaten April und Mai nicht weniger als 172 Stück Lokomotiven für ausländische Rechnung bestellt worden. Es entfallen davon 107 Stück auf die Baldwin Lokomotive Works, welche 83 Lokomotiven für die transsibirische und die chinesische Ostbahn herzustellen haben. Ferner haben zu liefern die Richmond Lokomotive and Machine Works für die finische Staatsbahn 17 Lokomotiven, die Shenectady Lokomotive Works 38 Lokomotiven nach Japan und die Brooks Lokomotive Works 5 Lokomotiven nach Japan. Ferner sind verschiedenen Firmen Lokomotiven für Neu-Seeland, Argentinien, Brasilien, Mexiko und Aegypten in Bestellung gegeben.

— Ueber die **Thätigkeit nordamerikanischer Eisenbahngesellschaften für die Verbesserung des Viehstandes** sowie für die Einführung verbesserter Methoden im Ackerbau mit Hilfe des Kooperativsystems finden wir einige Andeutungen in dem neuesten Bericht des österreichisch-ungarischen Konsulats zu Newyork. Welchen Umfang die Thätigkeit einzelner Bahnen auf diesem Gebiete erreicht hat, heisst es da, kann aus dem Umstand ersehen werden, dass allein in den von der Soobahn durchschnittenen Bezirken von Nord-Dakota seitens dieser Gesellschaften die Errichtung 70 neuer Molkereien gefördert wird.

Entscheidungen.

— **§ 77 Z. 1 V.-O., Art. 424 Z. 1 H.-G.-B. Die Bahn haftet nicht, wenn mit Petroleumnaphta gefüllte, auf offenen Wagen verladene Eisenbarrels während der Beförderung Nachts auf unaufgeklärte Weise in Brand gerathen.** Urtheil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 9. November 1897 III. Civilsenat, bestätigt durch Urtheil des Reichsgerichts vom 2. April 1898 I. Civilsenat i. S. der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft gegen die königliche Eisenbahndirektion Hannover.

Die am 18. Mai 1896 zu Nordenham von Klägerin selbst auf einen offenen Güterwagen verladenen 58 mit Naphta gefüllten Eisenbarrels, deren Verladung in gedeckte Wagen laut Anlage B Nr. XXI V.-O. unstatthaft ist, geriethen während des Standes des Wagens auf dem Güterbahnhof in Bremen in der Nacht vom 19./20. Mai auf unaufgeklärte Weise in Brand. Eine Schadensersatzforderung der Gesellschaft wird mit dem Hinweis darauf bestritten, dass der Schaden nach Sachverständigengutachten nur aus dem Ausströmen der Naphta habe entstehen können, woraus die bei der Uebernahme des Guts für die Bahn allerdings wohl kaum bemerkbare Undichtigkeit der Barrels zu folgern sei.

Aus den Gründen ist hervorzuheben:

Nach § 75 V.-O. haftet die Bahn für allen während der Beförderung am Gute entstandenen Schaden, sofern sie nicht ein Verschulden des Versenders oder die Eigenschaft der Waare selbst als Ursache erweist. Erfolgt jedoch die Beförderung in offenen Wagen, so wird bei nicht ermittelter Schadensursache nach § 77 Z. 1 V.-O. angenommen, der Schaden sei durch diese Beförderungsart entstanden, sofern solches überhaupt möglich ist. Es wird dann weiter ausgeführt:

„Dass der Schaden nach den Umständen des Falles aus der Beförderungsart entstehen konnte, hat das Berufungsgericht angenommen, indem es, ohne Werth darauf zu legen, ob die Barrels bei der Aufgabe zur Beförderung dicht und widerstandsfähig waren, für möglich hält, dass aus einem oder mehreren Barrels Petroleumnaphta ausgetreten sein konnte, und daraus die Gefahr herleitet, dass die ausgetretene Naphta unmittelbar oder in vergastem Zustande auf dem offenen Wagen durch Funken aus einer Lokomotive entzündet und so die Ladung in Brand gesetzt werden konnte. Gegen die so begründete Entscheidung kann die Revision nicht durchdringen.

Allerdings trifft die Gefahr, welche der Ladung des offenen Wagens durch Flugfeuer droht, erst dann ein, wenn das Flugfeuer in dem Wagen einen brennbaren Gegenstand vorfinden kann. Wäre das Aussickern von Naphta aus den eisernen Barrels ausgeschlossen, so bestände eine derartige Gefahr nicht, weil die eiserne Umhüllung des brennbaren Inhalts nicht brennbar ist. Das Berufungsgericht nimmt jedoch an, dass das Aussickern der Naphta während des Transports selbst dann stattfinden konnte, wenn die Barrels bei Beginn des Transports dicht und zur Ertragung desselben geeignet erschienen. Diese Annahme ist thatsächlicher Natur, also mit der Revision nicht anfechtbar. Bei ihrer Zugrundelegung ist der Beweis für die Dichtigkeit und Transporttüchtigkeit der Barrels bei der Aufgabe zum Transport ohne Erheblichkeit, weil, auch wenn dieser Beweis erbracht würde, mit der Möglichkeit des Austritts von Naphta aus einem oder mehreren der Gefässe und folgeweise mit der Gefahr der Entzündung des ausgetretenen, leicht brennbaren und auf dem offenen Wagen für Flugfeuer erreichbaren Stoffes gerechnet werden musste. Es greift also die Vermuthung des § 77 V.-O. Platz."

Bücherschau.

— **Leitfaden durch das Bürgerliche Gesetzbuch für gerichtliche und Verwaltungsbeamte** von F. Rapp, Landgerichtssekretär. Erstes Heft. (Das vollständige Werk wird etwa 3 *M.* kosten.) Berlin 1898. J. J. Heine's Verlag.

Die fortschreitende Entwickelung des Staatslebens erfordert eine gleichmässig gesteigerte Ausdehnung der Gesetzkenntniss in den breiten Schichten der Bevölkerung. Die Schwierigkeiten, welche dem Nichtjuristen die Gesetzauslegung bereitet, sind bei dem Bürgerlichen Gesetzbuche so bedeutend, dass er dabei der Hilfe kaum entbehren kann. Die zahlreichen Lehr- und Handbücher sind wie die Kommentare für den Laien zumeist nicht leichter verständlich und stets zu umfangreich. Diesen Fehler soll das vorliegende Buch vermeiden. In knapper durchaus gemeinverständlicher Form werden die Grundbegriffe des Gesetzes erläutert und übersichtlich zusammengestellt. Im ersten Hefte ist auf 32 Seiten der Inhalt der §§ 1 bis 421 B. G.-Bs. in einheitlicher Darstellung erläutert.

Amtsrichter Coermann.

— **Kritik des Entwurfs des Reichsgesetzes betreffend die Sicherung der Bauforderungen** von L. Cohn, Rechtsanwalt am Kammergericht. Berlin 1898. Verlag von Siemenroth und Troschel. (0,75 *M.*)

Die Anfechtungen, welche den früheren Gesetzentwürfen zum Schutz der Bauhandwerker zu theil geworden sind, haben die Regierung zur Veröffentlichung des neuen veranlasst, ein Vorgehen, dessen Berechtigung wohl nicht besser als durch die zahlreichen Flugschriften dargethan werden kann, welche dieses wiederum zur Folge hatte. Verfasser vorliegender Arbeit prüft den Entwurf ausschliesslich vom juristischen Standpunkte aus. Seine Erörterungen, denen im allgemeinen beigetreten werden kann, werden bei Berathung des Gesetzes ein willkommenes Hilfsmittel sein.

Amtsrichter Coermann.

Druckfehlerberichtigung.

In Nr. 44 S. 678 d. Ztg. sind unter „Einnahmen der österreichischen Privatbahnen" die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn seit Jahresbeginn irrthümlich mit „— 71 794 fl." ausgewiesen, während es richtig „+ 71 794 fl." lauten soll.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil III, Heft 4. Berichtigung von Druckfehlern. Mit sofortiger Wirksamkeit sind im Tarife, Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898, nachstehende Druckfehler richtig zu stellen:

Der Schnittsatz für Rzeszów auf Seite 34 hat zu lauten: 448 Centimes.

Die Frachtsätze für Rzeszów auf Seite 46 haben zu lauten: nach Bregenz transit, Buchs transit und Lindau transit 448 Centimes, nach St. Margrethen transit 453 Centimes.

Wien, am 13. Juni 1898. (1424)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Strecken.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld. Am 15. Juni 1898 wird die Reststrecke Muskau-Teuplitz der Nebeneisenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld dem Betriebe übergeben.

Die Länge der Nebenbahn Muskau-Teuplitz - Sommerfeld beträgt nunmehr 43 km.

Ausser den bisherigen zwei direkten Anschlüssen in Teuplitz und Sommerfeld an die kgl. preussische Staatsbahn, besitzt die Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld nunmehr einen dritten direkten Anschluss an die kgl. preussische Staatsbahn in Station Muskau.

An neuen Stationen bezw. Haltestellen sind vorhanden:

Lugknitz, Braunsdorf O. L, Tschöpeln-Quolsdorf, Gross-Särchen, Kemnitz Kr. Sorau, Triebel, Helmsdorf Kr. Sorau.

Die vorgenannten Abfertigungsstellen sind mit Ausnahme von Braunsdorf O. L., Kemnitz Kr. Sorau und Helmsdorf Kr. Sorau, welche nur für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eingerichtet sind, für den Gesammtverkehr eröffnet.

Sommerfeld, den 14. Juni 1898. (1425)

Die Direktion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der auf der Bahnstrecke Insterburg-Tilsit zwischen Grünheide und Szillen gelegene Haltepunkt Paballen für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Insterburg - Tilsit-Memel sowie mit Gumbinnen und Königsberg eröffnet.

Die auf der Strecke Insterburg-Tilsit verkehrenden Züge werden nach Bedarf halten.

Die Abfahrt der Züge von Paballen findet wie folgt statt:

Richtung nach Tilsit.

Personenzug 101 Abfahrt 5 Uhr 30 Minuten Morgens,
Personenzug 103 Abfahrt 10 Uhr 59 Minuten Vormittags,
gemischter Zug 107 Abfahrt 3 Uhr 39 Minuten Nachmittags,
Personenzug 105 Abfahrt 7 Uhr 42 Minuten Abends.

Richtung nach Insterburg.

Personenzug 102 Abfahrt 5 Uhr 39 Minuten Morgens,
Personenzug 104 Abfahrt 12 Uhr 55 Minuten Nachmittags,
Personenzug 106 Abfahrt 5 Uhr 48 Minuten Nachmittags,
gemischter Zug 108 Abfahrt 8 Uhr 1 Minute Abends.

Gepäckstücke werden von Paballen unabgefertigt mitgenommen.

Etwaige Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Königsberg i/Pr., den 10. Juni 1898. (142.)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Horka - Kohlfurt zwischen den Stationen Horka und Glaserberg in Kilometerstation 12,67 neu errichtete Haltepunkt Nieder-Bielau für den Personenverkehr eröffnet

Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt.

Es halten folgende Züge:

676	688	674	Station	687	689	681
4.37	7.47	7.05	ab Kohlfurt an	7.21	11.54	12.11
4.52*	8.07	7.21	Nieder-Bielau	7.02	11.38*	11.55
5.03	8.21	7.34	an Horka ab	6.48	11.26	11.42

* Nur Donnerstags.

Halle a/Saale, den 13. Juni 1898. (1427)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Rosenthal i/Schles. Am 1. Juli 1898 wird die an der Strecke Schottwitz - Rosenthal i/Schles. liegende Haltestelle Rosenthal i/Schles. für den unbeschränkten Leichen-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet.

Breslau, den 8. Juni 1898. (1428)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt für den vorbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. September 1897 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält neben Ermässigungen in einzelnen Stationsverbindungen verhältnissmässig geringe — bis zu etwa 1,50 Heller für 100 kg — Erhöhungen, letztere werden indess erst zum 1. August d. J. in Kraft gesetzt.

Druckabzüge des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 1 ℳ für das Stück erhältlich.

Kattowitz, den 11. Juni 1898. (1429)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1898 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der VII. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 20 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, den 11. Juni 1898. (1430)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnstrecke Mering-(Geltendorf-)Schondorf ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C Abschnitt II für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898, Nachtrag I zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 30 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, den 11. Juni 1898. (1431)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Zum Tarif Theil II vom 1. April 1895 treten am 1. Juli d. J. folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag	VI	zum Heft	1,	Preis	0,15 ℳ
„	II	„ „	2,	„	0,10 „
„	IV	„ „	3,	„	0,10 „
„	I	„ „	4,	„	0,15 „

Sie enthalten: Aufhebung von Frachtsätzen, Aufnahme von Stationen, neue Ausnahmetarife, Ergänzungen und Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten oder seitherige Verkehrsbeziehungen ohne Ersatz in Wegfall kommen, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. August 1898 in Kraft. Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 13. Juni 1898. (1432)

Namens der Verbandsverwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag XII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Eisenerzversand nach der Station Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 11. Juni 1898. (1433)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Zum Ausnahmetarif für Getreide von 1. Mai 1892 gelangt am 1. Juli l. J. der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen;
2. Aufnahme neuer Stationen;
3. Aufhebung der Frachtsätze für Frankfurt a/M. transit;
4. Aenderungen und Berichtigungen.

München, den 7. Juni 1898. (1434)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Der durch Bekanntmachung vom 11. März 1898 eingeführte Ausnahmetarif für Eis bleibt noch bis zum 31. Oktober d. J. in Kraft.

Berlin, den 14. Juni 1898. (1435)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 1. April l. J. mit Gültigkeit vom 6. April bis 31. Mai l. J. eingeführten Frachtsätze für Eis ab Netstall (Schweiz) nach Mannheim Bad. Bahn und Stationen der pfälzischen Eisenbahnen bleiben bis zum 31. Oktober d. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 13. Juni 1898. (1436)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der grossh. badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt für die Beförderung von roher Baumwolle von Le Havre und Dünkirchen nach südbadischen Stationen ein neuer Tarif in Kraft (gratis).

Für diejenigen Stationen, welche aus dem alten in den neuen Tarif nicht übernommen worden sind, bleiben die bisherigen Sätze noch bis Ende Juli d. J. in Kraft.

Der Tarif kann von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 10. Juni 1898. (1437)

Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit der Betriebseröffnung auf der Strecke Muskau-Teuplitz am 15. Juni d. J. treten die durch Nachtrag VII zu Heft 1 und Nachtrag IV zu Heft 2 des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr neu eingeführten bezw. abgeänderten Tarifentfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld in Kraft.

Der Nachtrag IV zu Heft 2 wird dahin ergänzt, dass die im Verkehr mit der Nebenbahn Teuplitz-Sommerfeld (Nachtrag II, Seite 80, Ziffer 3) bereits eingeführten Ausnahmetarife auch auf den Verkehr mit den Stationen der Strecke Muskau-Teuplitz Anwendung finden.

Die auf Seite 15 und 45 des Nachtrages IV zu Heft 2 für Station Cauerwitz und Weickelsdorf eingeführten Frachtsätze treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft.

Stettin, den 14. Juni 1898. (1438)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Für Steinkohlen deutscher Herkunft im Rhein-Umschlagsverkehr von Maxau und Rheinau nach Basel (Reichsbahn) kommen mit dem 15. Juni d. J. die gleichen ermässigten Ausnahmefrachtsätze, wie sie für den Verkehr nach Basel bad. Bahn bestehen, zur Einführung.

Strassburg, den 8. Juni 1898. (1439)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch - sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. d. Mts. tritt hinsichtlich des Verkehres mit den Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn eine Ermässigung der der Frachtberechnung bisher zu Grunde gelegten Entfernungen ein, und zwar werden die Entfernungen gekürzt

für Perleberg um 4 km,
„ Weisen „ 1 „

Die im Tarife enthaltenen Bestimmungen über die Kürzung von Kilometerzuschlägen im Verkehre mit den vorgenannten Stationen der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn kommen von gleichem Tage an in Wegfall.

Dresden, den 11. Juni 1898. (1440)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

K. k. österr. Staatsbahnen. Einführung je eines Nachtrages III zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zum Lokalgütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1898. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 und insofern Tariferhöhungen eintreten, vom 1. August 1898, beziehungsweise vom Tage der Betriebseröffnung der Strecken Nepolokutz-Wiznitz, Radautz-Frassin a/S. (mit der Abzweigung Karlsberg-Putna) und Luzan-Zaleszczyki der neuen Bukowinaer Lokalbahnen gelangen zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1898, Theil II, Hett 1, 2 und 3, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Abänderungen, Ergänzungen, Berichtigungen, sowie Tarife der neu eröffneten Strecken der neuen Bukowinaer Lokalbahnen etc.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar: Nachtrag III zu Heft 1 und 3 zum Preise von 20 Hellern und Nachtrag III zu Heft 2 zum Preise von 30 Hellern — pro Exemplar — erhältlich.

Die im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 61 vom 28. Mai 1898 sub Zahl 477 enthaltene Kundmachung wird hierdurch aufgehoben.

Wien, am 11. Juni 1898. (1441)

---

1. Oesterr. - ungar. - russischer Grenzverkehr (Theil II, Heft 2). **2. Norddeutsch - galiz. - südwestruss. Grenzverkehr** (Theil II, Heft 2). **3. Süddeutsch-österr.-russ. Grenzverkehr** (Theil II, Heft 2). **4. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau etc.** (Ausnahmetarif 2). Einführung ermässigter Frachtsätze für Getreide etc. ab Sereth transit. Mit Wirksamkeit ab 1. Juli 1898 gelangen die für die Station Nowosielitza in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarifen für die dort angeführten Artikel vorgesehenen Frachtsätze

ad 1. mit einem Zuschlage von 11 Hellern pro 100 kg,
ad 2. u. 3. mit einem Zuschlage von 10 ₰ pro 100 kg,
ad 4. mit einem Zuschlage von 12 Cts. pro 100 kg,

unter Aufrechthaltung der in den betreffenden Tarifen enthaltenen Bedingungen, auch ab Sereth (Station der Lokalbahn Hliboka-Sereth) für per Achse

aus Rumänien zugeführte Sendungen zur Anwendung.

Wien, am 13. Juni 1898. (1442)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. ist der Nachtrag XI zum ersten Theil des Tarifs über die rheinischen Personenverkehre erschienen. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, im Juni 1898. (1443)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Greifswald - Grimmener Eisenbahn. Vom 1. Juli d. J. ab werden die Fahrpreise für den Personenverkehr für die Entfernungen von 2—7 km ermässigt und zwar derart, dass der Fahrpreis beträgt:

für die Entfernung von	einfache Fahrkarten		Rückfahrkarten	
	II. Kl.	III. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
2 km	0,15	0,10	0,25	0,20
3 „	0,20	0,15	0,30	0,20
4 „	0,25	0,20	0,40	0,30
5 „	0,30	0,20	0,50	0,30
6 „	0,40	0,25	0,60	0,40
7 „	0,45	0,30	0,70	0,50

Die Preise für Militärfahrkarten, Hundekarten sowie die Gepäckfracht bleiben die gleichen.

Näheres ergeben die auf den Stationen aushängenden Fahrpreisverzeichnisse.

Greifswald, den 15. Juni 1898. (1444)
Betriebsabtheilung Greifswald
der Ges. m. b. H. Lenz & Co.

7. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von präparirten Holzkohlen für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Donnerstag, den 30. Juni 1898, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 6 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 21. Juli 1898.

Kattowitz, den 14. Juni 1898. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die im diesseitigen Bezirk angesammelten alten Werkstattsmaterialien (Achswellen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Dreh- und Bohrspähne von Eisen, Kupfer, Roth-, Messing- und Weissguss, Kupferblech, Plüschabfälle, Lumpen, Gummi) sowie 2 Brückenwaagen und 1 Räderdrehbank, sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens öffentlich verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Juli d. J.

Magdeburg, den 10. Juni 1898. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Eine brauchbare kleine ungekuppelte Tenderlokomotive für Vollbahnen — Gewicht 8000 kg, Zugkraft 563 kg, Wassergehalt 1,34 cbm — soll verkauft werden. Dieselbe kann auf dem Militärbahnhof besichtigt werden.

Preisangabe ist mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. Juni d. J., Vorm. 10 Uhr, hierher einzusenden. (1447J)

Direktion der Militäreisenbahn.

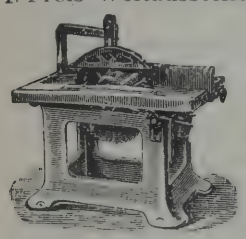
10. Offene Stellen.

Zum sofortigen Eintritt wird ein Beamter gesucht, welcher in der Kalkulatur und Verkehrskontrole ausgebildet ist.

Meldungen mit Zeugnissen und Gehaltsansprüchen an (1448)
Direktion der Brölthalbahn
in Hennef (Sieg).

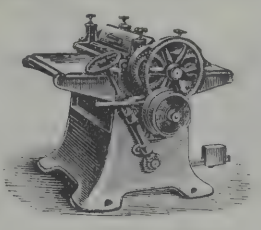
Anzeigen.

1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.



Kreissäge.

Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Hobelmaschine.

Ges. **Lokomotivführer** und
Eisenbahnschaffner
für
Guatemala, Central-Amerika.

Per sofort gegen 200 ℳ Gehalt p. Monat, freier Verpflegung, freier Ausreise, 2 Jahre Verpflichtung 1 Lokomotivführer.

Ferner gegen 125 ℳ Gehalt u. gleichen übrigen Bedingungen 1 Eisenbahnschaffner. Nur solche, welche beste Zeugnisse aufzuweisen im Stande sind, wollen sich sogleich schriftlich o. mündlich wenden an **J. C. Frese & Co.**, Hopfensack 6, **Hamburg.**

A.J.A.G.
Eingetr. Schutzmarke.

Prima Calcium-Carbid
hergestellt nach dem D. R.-Patent 77168!
Anerkannt grösste Ausbeute und Gleichmässigkeit garantirt.
Aluminium-Industrie Act.-Ges., Neuhausen, Schweiz und Rheinfelden, Baden.
Verkaufsbureau: Berlin SW., Oranien-Strasse 108.
Lager in Berlin.

Büsscher & Hoffmann

(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer. verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct

mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

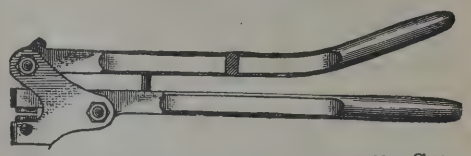
Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Plombenzangen

mit auswechselbarem Datum.



M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Passendstes und schönstes Geschenk für Eisenbahn-Beamte.

Flügelrad-Uhr

(Gesetzlich geschützt.)

Der Geschäftsstelle der **„Deutschen Verkehrs-Blätter" in Leipzig,** Dörrienstr. 3 ist der **Alleinvertrieb** dieses höchst originellen Werkes, Flügelrad aus gut vernickeltem Kunstguss mit Sinnspruch und gutgehender Uhr, übertragen worden

Preis: Flügelrad-Uhr mit Glasverschluss M. 14.50, mit 8 tägigem Gehwerk M. 6.50 mehr Die Flügelrad-Uhr ist als Festgeschenk besonders geeignet. Frankirte Rücksendung, wenn die Uhr nicht gefällt, gestattet.

Leipzig, Dörrienstr. 3.

Geschäftsstelle der
„Deutschen Verkehrs-Blätter."

M. NEUHAUS & Co.

Luckenwalde I und Berlin S.W. 48.

Abtheilung I

Pulsometer, Injektoren und Dampfstrahlpumpen
System „Neuhaus".

Automatische Wasser-reinigungs-Apparate
System Bruun-Löwener D.R.-P.

Abtheilung II

Schraubenfabrik u. Façondreherei

Wasserstationen

mit Pulsometer- oder Elevator-Betrieb.

— Ueber 600 Anlagen im Betriebe. —
Kosten-Anschläge, Skizzen etc. gratis.

Eiserne Radvorleger

D. R. G. M. No. 75 462

aus schmiedbarem Eisenguss mit einem Gewicht von ca. 3,5 kg, welche die bisherigen Systeme durch die praktische Handhabung, welche eine Gefährdung der Bediensteten ausschliessen und auch durch den niedrigen Preis bei weitem übertreffen, empfiehlt

C. Fiebrandt,

Bromberg-Schleusenau,

Eisenbahn-Signalbauanstalt
und Maschinenfabrik für Eisenbahn-Betriebsgegenstände.

Prospekte auf Wunsch gratis und franko.

Preis pro Vorleger 4,— Mark.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Alle Pflanzen

zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) Schutzstreifen, Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Siemens & Halske bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 47.

Zeitung des Vereins

1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Juni 1898.

Inhalt:

Die Pfändung und Beschlagnahme von Gütersendungen auf der Eisenbahn.
Verkehrsmittel in China.
Vereinsmittheilungen:
Eröffnung von Stationen. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Bezeichnung von Stationen. — Rundschreiben.
Nachrichten:
Deutschland: Betriebsergebnisse deutscher Bahnen. — Verhütung des Drängens in den Seitengängen der D-Wagen. — Einführung von Eisenbahnmarken. — Desinfektion der Geflügelwagen. — Netz elektr. Bahnen im Riesengebirge. — Harzquer- u. Brockenbahn. — Bahnprojekt Gmund-Tegernsee. — Einnahmen der pfälzischen E. — Eisenbahner und Sozialdemokraten. — Personalnachrichten.
Oesterreich-Ungarn: Die österr. Staatsbahnen und die Herbstkampagne. — Interpellation, betr. betriebsgefährliche Zustände am Bahnhof Salzburg. — Betriebsführung auf der Wiener Verbindungsbahn. — Eröffnung neuer Bahnlinien. — Schlafwagendienst der Südbahn. — Reichenberg-Gablonzer E. — Dux-Bodenbacher E. — Eisenbahnbeamte beim österr. Eisenbahnminister. — Klage auf Schadenersatz auf Grund des Haftpflichtgesetzes. — Transporteinnahmen der ungar. Bahnen. — Vermehrung des Wagenparks der ungar. Staatsbahnen.
Rumänien: Donaubrücke Turnu-Severin-Cladova und Kredite für Eisenbahnzwecke. — Gesetzentwurf, betr. den Bau von Lokalbahnen. — Kommerzielle Statistik der Bahnen.
Vereins-Ausland: Gornergratbahn. — Drohender Streik der französ. Eisenbahnarbeiter. — Zusammenbruch der französischen Elektro- und Dampfmotorgesellschaft. — Bulgarische Bahnprojekte usw. — Erleichterung usw. des Arbeiterverkehrs in London. — Aus Sibirien zum schwarzen Meer. — Projekt der Ofotenbahn. — Aufschwung Smyrnas und das kleinasiatische Bahnnetz. — Anleihe für die Bahn Peking-Hankau. — Eisenbahnkonzession Taijüngfu-Chingtingfu. — Bahnbau und Malaria in Deutsch-Südwestafrika. — Bahnnetz Chiles.
Allgemeines: Passagierverkehr der grossen Dampferlinien nach Newyork. — Eisabbau am Cassetgletscher mittelst Seilbahn.
Technische Neuerungen:
Automatische Wagenkuppelung. — Elektr. Lokomotive für die Jungfraubahn.
Bücherschau:
Die Benutzung einer und derselben Leitung für verschiedene Betriebe. — Kurzes Handbuch der Maschinenkunde. — Meyer's Wegweiser durch Thüringen.
Amtliche Bekanntmachungen.
Anzeigen.

Die Pfändung und Beschlagnahme von Gütersendungen auf der Eisenbahn.

Von Finanzrath Dr. jur. **Oesterlen**, Stuttgart.

Die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes enthalten im Abschnitt III § 54 einige Bestimmungen über das Verhalten der Güterabfertigungsstellen bei Pfändungen und Beschlagnahmen von Gütern, welche sich im Gewahrsam der Eisenbahn befinden. Diese Bestimmungen sind für Beamte, welchen die einschlägigen Vorschriften der deutschen Civil- und Strafprozessordnung nicht genau bekannt sind, schwer verständlich, und es sind deshalb Fälle keineswegs selten, in welchen infolge unrichtiger Auslegung der Abfertigungsvorschriften Schwierigkeiten entstehen und die Eisenbahnverwaltungen in Prozesse verwickelt werden.

Es wird daher gerechtfertigt sein, wenn im folgenden die Bestimmungen der Abfertigungsvorschriften in ihrem Zusammenhange mit den beiden Prozessordnungen eingehender erörtert werden, als dies in den kurzen und nicht ganz einwandfreien Erläuterungen in Nr. 33, S. 292, Jahrgang 1895 d. Ztg., geschehen ist.

I. Die Pfändung im Civilverfahren.

Nach § 712 der C.-P.-O. wird die Pfändung einer im Gewahrsam des Schuldners befindlichen körperlichen Sache dadurch bewirkt, dass der Gerichtsvollzieher dieselbe wegnimmt oder, falls dies nicht thunlich ist, die Pfändung durch Anlegung von Siegeln oder auf sonstige Weise ersichtlich macht. Dasselbe Verfahren findet nach § 713 Anwendung auf die Pfändung von Sachen, welche sich im Gewahrsam eines zur Herausgabe bereiten Dritten befinden. Ist der Dritte zur Herausgabe nicht bereit, so ist die Pfändung und Wegnahme durch den Gerichtsvollzieher unzulässig, und bleibt es dem Gläubiger überlassen, bei dem Amtsgericht, bei welchem der Schuldner seinen allgemeinen Gerichtsstand hat, die Pfändung des dem Schuldner gegen den Gewahrsamsinhaber zustehenden Anspruchs auf Herausgabe der Sache zu erwirken. (C.-P.-O. §§ 729 und 745.) Auf die Pfändung durch den Gerichtsvollzieher bezieht sich

Abs. 1, auf die Pfändung des Anspruchs auf Herausgabe der Sache Abs. 2 des § 54 der Abfertigungsvorschriften.

Im folgenden soll zunächst von der Pfändung durch den Gerichtsvollzieher und sodann von der Pfändung des Anspruchs auf Ausfolgung des Guts die Rede sein.[1])

1. Ein Gut, welches der Eisenbahn zur Beförderung übergeben ist, befindet sich in deren Gewahrsam, eine Pfändung durch den Gerichtsvollzieher ist daher nicht statthaft, falls die Eisenbahnverwaltung nicht zur Herausgabe des Guts bereit ist. Als Inhaber des Gewahrsams ist derjenige Beamte anzusehen, welcher die unmittelbare thatsächliche Gewalt über das Gut hat, somit der Vorstand der Güterabfertigungsstelle, bei welcher sich das Gut befindet bezw. dessen Stellvertreter, nicht etwa der Beamte, welcher zur Vertretung der ganzen Verwaltung nach aussen berufen ist. Es ist nun aber keineswegs dem Belieben des Abfertigungsbeamten überlassen, ob er dem Ansinnen des Gerichtsvollziehers, das Gut herauszugeben, entsprechen will, oder nicht, denn die Eisenbahnverwaltung ist auf Grund des mit dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrags verpflichtet, das Gut an den Bestimmungsort zu befördern und dort dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszufolgen, sie würde sich daher einer Verletzung dieser Verpflichtung schuldig machen, wenn sie das Gut ohne Zustimmung des Verfügungsberechtigten an einen Dritten herausgeben würde.[2]) Aus diesem Grunde ist in Abs. 1 des § 54 der Abfertigungsvorschriften bestimmt, dass der Abfertigungsbeamte der Pfändung durch den Gerichtsvollzieher widersprechen und die Aufnahme des Protestes in das Pfändungsprotokoll verlangen soll. Will der Gerichtsvollzieher das Gut ungeachtet des Widerspruchs von Seiten des Abfertigungsbeamten wegnehmen, so ist das Bahnpersonal an sich berechtigt, die Wegnahme durch Gewalt zu verhindern, da ein Gerichtsvollzieher, welcher eine im Gewahrsam eines Dritten befindliche Sache ohne dessen Zustimmung wegnehmen will, nicht in der rechtmässigen Ausübung seines Amts begriffen ist (vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Strafsachen, Band 19, S. 69). Es ist jedoch immerhin zweckmässig, dass sich der Beamte nach den Abfertigungsvorschriften auf einen mündlichen Protest zu beschränken hat, obwohl es sehr fraglich ist, ob die Verwaltung nicht auf Grund des Art. 395 des H.-G.-B. ersatzpflichtig ist, wenn sie die Wegnahme duldet, auch wenn sie dies mit Gewalt verhindern könnte, da in einem solchen Falle nicht wohl von einem Verluste des Guts durch „höhere Gewalt“ die Rede sein kann.

Wenn der Abfertigungsbeamte vorschriftsmässig Widerspruch erhebt, so kann die Verwaltung gemäss § 685 der C.-P.-O. bei dem Amtsgericht die Aufhebung der Pfändung erwirken, und hat, falls das Amtsgericht die Pfändung nicht aufhebt, ein Beschwerderecht, unter Umständen bis an das Reichsgericht. Eventuell besteht auch ein Schadensersatzanspruch der Eisenbahnverwaltung gegen den Gerichtsvollzieher bezw. gegen den Gläubiger, welcher die Pfändung veranlasst hat (Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 14, S. 363 ff.). Hat dagegen der Abfertigungsbeamte in die Wegnahme eingewilligt, wenn auch in der irrthümlichen Annahme, dass ihm ein Widerspruchsrecht nicht zustehe, so kann auch die vorgesetzte Behörde keine Einwendung mehr erheben.[3])

Die einzige Frage, welche der Abfertigungsbeamte zu prüfen hat, falls der Gerichtsvollzieher eine Pfändung vornehmen will, ist, ob sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindet. Ist das Gut noch nicht in den Gewahrsam der Verwaltung übergegangen, oder bereits aus diesem Gewahrsam ausgeschieden, so wird die Verwaltung durch die Pfändung in keiner Weise berührt, und liegt demgemäss kein Grund vor, gegen die Pfändung Widerspruch zu erheben. Dagegen ist für die Verwaltung völlig unerheblich, wer Eigenthümer des Guts ist, und (anders als bei Anm. 2) wem zu dem Zeitpunkte der Pfändung nach den Grundsätzen des Frachtvertrags das Verfügungsrecht über das Gut zusteht. Ist das zu pfändende Gut nicht Eigenthum des in dem vollstreckbaren Titel bezeichneten Schuldners, so kann nur der Eigenthümer gemäss § 690 der C.-P.-O. gegen den Gläubiger, welcher die Zwangsvollstreckung betreibt, Interventionsklage erheben. Der Beginn und die Beendigung des durch den Frachtvertrag begründeten Verhältnisses ist nur von Bedeutung für die Beantwortung der Frage, ob ein Ersatzanspruch gegen die Verwaltung begründet ist und wem dieser Anspruch zusteht, falls der Abfertigungsbeamte unzulässiger Weise in die Wegnahme des Guts einwilligt, dagegen liegt für den Abfertigungsbeamten selbst kein Grund vor, diese Frage zu prüfen, da er der Pfändung unter allen Umständen zu widersprechen hat.[4]) Wird ein der Abfertigungsstelle thatsächlich übergebenes Gut gepfändet, e h e der Frachtvertrag gemäss § 54 Abs. 1 der Verkehrsordnung durch Ausfertigung und Abstempelung des Frachtbriefs abgeschlossen oder das Gut gemäss § 55 Abs. 2 der Verkehrsordnung von der Eisenbahn in Verwahrung genommen ist, so hat zwar der Abfertigungsbeamte nach § 54 Abs. 1 der Abfertigungsvorschriften der Pfändung ebenfalls zu widersprechen, ein Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn ist jedoch ausgeschlossen, wenn der Widerspruch unterbleibt, da die Verwaltung in diesem Falle n o c h k e i n e vertragsmässige Verpflichtung, in irgend einer Weise für das Gut zu sorgen, übernommen hat.[5])

Der Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung beginnt bei Stückgut mit der Uebernahme des Guts durch die Abfertigungsstelle, und zwar auch dann, wenn ausnahmsweise die Verladung durch den Absender zu erfolgen hat, bei Wagenladungen erst,

---

[1]) Aus dem Begriffe „Pfändung“ ergibt sich, dass es sich nur um die Zwangsvollstreckung zu Gunsten einer Geldforderung handelt; es finden übrigens dieselben Grundsätze Anwendung in dem seltenen Falle, dass der Gläubiger einen vollstreckbaren Anspruch gegen den Schuldner auf Herausgabe des im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindlichen Guts hat. (C.-P.-O. § 769 ff.)

[2]) Unter Umständen besteht zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender oder Empfänger des Guts ein anderes Rechtsverhältniss, als im Frachtvertrag, nämlich dann, wenn das Gut vor oder nach der Ausführung des Transports von der Verwaltung in Verwahrung genommen wird (vergl. z. B. § 55 der Verkehrsordnung), allein auch in diesen Fällen ist die Verwaltung verpflichtet, das Gut nur an den durch dieses Rechtsverhältniss bestimmten Berechtigten auszufolgen.

[3]) Ein solcher Irrthum entsteht häufig dadurch, dass der Abfertigungsbeamte den vollstreckbaren Titel (Urtheil, Vollstreckungs- oder Arrestbefehl usw.), auf Grund dessen gepfändet werden soll, für einen Gerichtsbeschluss im Sinne des § 54, Abs. 2 der Abfertigungsvorschriften hält und deshalb den Vorschriften gemäss zu handeln glaubt, wenn er von einem Widerspruche absieht (vergl. unten Anm. 8).

[4]) Es ist hiernach nicht zutreffend, wenn in den oben erwähnten Erläuterungen darauf Gewicht gelegt wird, wem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht. Unrichtig ist ausserdem, wenn dort ohne weiteres angenommen wird, dass der A b s e n d e r d e r E i g e n t h ü m e r des Guts ist, und dass der Empfänger schon mit der Zahlung der Fracht und der Empfangnahme des Frachtbriefs das Eigenthum an dem Gut erlange. Denn selbstverständlich kann auch eine andere Person als der Eigenthümer, z. B. ein Spediteur, das Gut absenden, und die Frage, ob der Empfänger überhaupt Eigenthum an dem Gut erlangen soll, bestimmt sich ausschliesslich nach dem zwischen ihm und dem Absender bestehenden Rechtsverhältnisse, nicht nach dem Frachtvertrage. Wenn aber der Empfänger nach diesem Rechtsverhältnisse das Eigenthum oder ein anderes dingliches Recht an dem Gute erwerben soll, so erfolgt dieser Rechtserwerb nicht schon mit der Einlösung des Frachtbriefs, sondern erst mit der körperlichen Uebergabe des Guts, da der Frachtbrief kein Traditionspapier im Sinne des H.-G.-B. ist. Durch die Einlösung des Frachtbriefs bezw. durch die Erhebung der Klage im Sinne des § 66 Abs. 2 der Verkehrsordnung erlangt dagegen der Empfänger nur einen selbständigen obligatorischen Anspruch gegen den Frachtführer auf Herausgabe des Guts. (Vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 27, S. 84 ff., Seuff. Arch., Band 47, S. 253.)

[5]) Die Frage, ob § 54 Abs. 1 der Verkehrsordnung eine wesentliche Formvorschrift enthält, oder ob ausnahmsweise ein Frachtvertrag mit der Eisenbahn auch ohne Beobachtung dieser Form zustande kommen kann, soll hier unerörtert bleiben. (Vergl. Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 2, S. 56.)

wenn der Wagen nach beendigter Ladung von der Verwaltung übernommen wird, falls nicht ausnahmsweise die Verladung durch die Verwaltung besorgt wird. Der Gewahrsam der Eisenbahn endigt bei Stückgut, welches dem Empfänger zugeliefert wird, mit der thatsächlichen Uebergabe des Guts, bei Gütern, welche durch den Empfänger auszuladen sind, in dem Augenblicke, in welchem mit dem Ausladen begonnen wird, nicht etwa schon mit der Benachrichtigung von der Ankunft des Guts oder der Einlösung des Frachtbriefs. Wird nach diesem Zeitpunkte eine Pfändung wegen eines Anspruchs gegen den Absender vorgenommen, so hat der Empfänger, nicht die Bahnverwaltung, das Recht, gemäss § 713 der C.-P.-O. die Wegnahme durch den Gerichtsvollzieher zu verhindern, und kann, selbst wenn er die Wegnahme nicht verhindert hat, unter Umständen gemäss § 690 der C.-P.-O. Klage gegen den Gläubiger erheben. Dagegen kann von diesem Augenblicke an das Gut wegen eines Anspruchs gegen den Empfänger durch den Gerichtsvollzieher gepfändet werden, ohne dass die Verwaltung oder der Empfänger ein Widerspruchsrecht hat.

2. Da die Pfändung eines im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindlichen Guts unmöglich ist, falls der Abfertigungsbeamte vorschriftsmässig Widerspruch erhebt und der Gerichtsvollzieher nicht etwa in pflichtwidriger Weise trotz dieses Widerspruchs die Pfändung vornimmt, so wird ein Gläubiger in der Regel, ohne zuvor eine Pfändung durch den Gerichtsvollzieher zu versuchen, die Pfändung des Anspruchs auf Herausgabe des Guts erwirken. Der Anspruch, um dessen Pfändung es sich handelt, ist die dem Absender, bezw. nach dem Erlöschen des Verfügungsrechts desselben (Verkehrsordnung § 64, Abs. 4) dem Empfänger auf Grund des Frachtvertrags zustehende Forderung gegen die Eisenbahnverwaltung auf Auslfolgung des Guts.[6]) Dieser Anspruch wird von dem zuständigen Amtsgericht auf Antrag des Gläubigers gepfändet, sobald der Gläubiger unter Vorlegung eines vollstreckbaren Titels behauptet, dass seinem Schuldner ein solcher Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung zustehe. Das Amtsgericht hat nicht zu prüfen, ob thatsächlich ein solcher Anspruch begründet ist, da, falls der Anspruch nicht existirt, durch die Pfändung niemand geschädigt wird, als der Gläubiger, welcher die Kosten der Pfändung zu tragen hat. Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, welcher ein Pfändungsbeschluss zugestellt wird, sorgfältig zu prüfen, ob der in dem Pfändungsbeschlusse bezeichnete Schuldner zur Zeit der Zustellung des Beschlusses nach den Grundsätzen des Frachtrechts ein Verfügungsrecht über das Gut hatte. Es ist deshalb in Abs. 2 des § 54 der Abfertigungsvorschriften bestimmt, dass gegen die Pfändung kein Widerspruch zu erheben sei, „wenn dem in dem Pfändungsbeschluss bezeichneten Schuldner der Anspruch auf Herausgabe des Guts nach Maassgabe der Verkehrsordnung zustehe“. Diese Vorschrift ist insofern nicht ganz zutreffend, als auch dann, wenn dem Schuldner ein solcher Anspruch nicht zusteht, kein Widerspruch nothwendig ist, sondern der Pfändungsbeschluss einfach ignorirt werden kann. Nur wenn die Verwaltung in der Zustellungsurkunde von dem Gläubiger gemäss § 739 der C.-P.-O. zur Aeusserung über das Bestehen der gepfändeten Forderung aufgefordert wird, ist der Gläubiger innerhalb 14 Tagen zu benachrichtigen, ob und in wie weit die Forderung als begründet anerkannt wird, und ist die Verwaltung ersatzpflichtig, falls der Gläubiger durch die Unterlassung der Mittheilung geschädigt wird. Wird das Gut unrichtiger Weise herausgegeben, obwohl dem in dem Pfändungsbeschluss bezeichneten Schuldner ein Anspruch auf Herausgabe nicht zustand, so ist die Eisenbahnverwaltung ersatzpflichtig, wie in anderen Fällen, in welchen ein Gut an eine nicht zum Empfang legitimirte Person herausgegeben wird.

Der Anspruch auf Herausgabe des Guts kann auf Grund eines vollstreckbaren Titels gegen den Absender gepfändet werden, bis das Verfügungsrecht des Absenders nach § 64, Abs. 4 der Verkehrsordnung erloschen ist, von dieser Zeit an ist eine Pfändung des dem Adressaten gemäss § 66 der Verkehrsordnung zustehenden Anspruchs auf Grund eines gegen diesen erwirkten vollstreckbaren Titels möglich. Vor diesem Zeitpunkt hat der Adressat keinen — auch nicht einmal einen bedingten — Anspruch, eine Pfändung, welche früher erfolgt, ist daher nichtig (vergl. Seuff. Archiv, Band 40, S. 471 und Band 45, S. 106).[7])

Für die Zulässigkeit der Pfändung des Anspruchs aus dem Frachtvertrage ist es völlig unwesentlich, ob der Absender Eigenthümer des Guts ist, und ob nach dem zwischen dem Absender und dem Empfänger bestehenden Rechtsverhältnisse der letztere Eigenthümer des Guts werden soll. Die Pfändung ist daher wirksam und von der Abfertigungsstelle zu beachten, selbst wenn dem betreffenden Beamten bekannt ist, dass das Gut nicht Eigenthum des Absenders ist und nicht ins Eigenthum des Empfängers übergehen soll, wenn nur der in dem Pfändungsbeschlusse bezeichnete Schuldner nach der Verkehrsordnung einen Anspruch auf Herausgabe des Guts hat. In einem solchen Falle bleibt es dem Eigenthümer überlassen, gemäss § 690 der C.-P.-O. gegen den Gläubiger Klage auf Freigabe des Guts zu erheben. Eine Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung, den Eigenthümer von der Pfändung zu benachrichtigen, besteht nicht.

Falls der Absender des Guts und der Eigenthümer nicht identisch sind, kann aber neben dem obligatorischen Anspruche aus dem Frachtvertrage auch der dem Eigenthümer gegen jeden Inhaber des Guts, und somit auch gegen die Eisenbahnverwaltung, zustehende dingliche Anspruch auf Herausgabe des Guts gepfändet werden, aber selbstverständlich nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels gegen den Eigenthümer. Dieser, allerdings wohl sehr seltene Fall, ist in den Abfertigungsvorschriften nicht berücksichtigt.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich in diesem Falle davon zu überzeugen, dass der in dem Pfändungsbeschlusse bezeichnete Schuldner wirklich der Eigenthümer des Guts ist, und hat, wenn diese Voraussetzung zutrifft, das Gut herauszugeben, obwohl der Eigenthümer nach der Verkehrsordnung nicht berechtigt ist, über das Gut zu verfügen. Einen Ersatzanspruch hat die Verwaltung nicht zu befürchten, da die Ausfolgung selbstverständlich nur gegen Erstattung der dem Absender etwa zukommenden, auf dem Gute haftenden Ansprüche erfolgen darf.

Auf den komplizirten Fall, dass sowohl der Anspruch aus dem Frachtvertrag, als auch der dingliche Anspruch gepfändet wird, soll wegen der geringen praktischen Bedeutung der in Betracht kommenden Fragen nicht eingegangen werden.

Nach §§ 730 und 745 ff. der C.-P.-O. erfolgt die Pfändung eines Anspruchs auf Herausgabe einer körperlichen Sache dadurch, dass dem Drittschuldner ein Beschluss des zuständigen Amtsgerichts zugestellt wird, in welchem die Pfändung des Anspruchs verfügt und angeordnet wird, dass der Drittschuldner die Sache an einen von dem Gläubiger zu beauftragenden Gerichtsvollzieher herauszugeben hat.[8])

---

[6]) Von den in Anm. 2 erwähnten Ausnahmefällen, dass sich das Gut auf Grund eines anderen Rechtsverhältnisses im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindet, soll in folgendem der Einfachheit halber abgesehen werden.

[7]) Ausnahmsweise dauert das Verfügungsrecht des Absenders weiter bis zum Uebergange des Guts in den Gewahrsam des Empfängers bei dem sogen. droit de suite, falls der Absender Verkäufer des Guts oder ein Einkaufskommissionär ist und gegen den Empfänger vor Ankauf des Guts am Orte der Ablieferung der Konkurs eröffnet worden ist (Konkursordnung § 36). In diesem Falle kann der Anspruch wegen einer Schuld des Absenders bis zur Ausfolgung des Guts gepfändet werden, auch wenn das Verfügungsrecht des Absenders nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung bereits erloschen ist (Entsch. des R.-G. in Civilsachen, Band 27, S. 84 ff.).

[8]) Durch diesen Inhalt unterscheidet sich der Pfändungsbeschluss wesentlich von dem vollstreckbaren Titel, auf Grund dessen die Zwangsvollstreckung vorgenommen wird, da in diesem Titel nur die Verpflichtung des Schuldners zur Bezahlung einer Geldsumme ausgesprochen, dagegen weder die Eisenbahnverwaltung noch das Gut, um dessen Herausgabe es sich handelt, erwähnt ist. Wenn dieser Unterschied von den Abfertigungsbeamten beachtet wird, so ist der in Anm. 3 erwähnte Irrthum kaum möglich.

Schon vor der Zustellung des Pfändungsbeschlusses kann der Gläubiger, welcher einen vollstreckbaren Titel besitzt, dem Drittschuldner durch den Zustellungsbeamten die Benachrichtigung, dass die Pfändung bevorstehe, und ein Verbot, die Sache auszufolgen, zustellen lassen (C.-P.-O. § 744). Diese vorläufige Benachrichtigung hat die Wirkung eines Arrestes, falls die Pfändung innerhalb drei Wochen erfolgt, verliert aber jede Wirkung. wenn diese Frist abläuft, ohne dass dem Drittschuldner ein Pfändungsbeschluss zugestellt wird. In einem solchen Falle muss daher das Gut bis zum Ablauf der dreiwöchentlichen Frist von der Güterstelle zurückgehalten werden, ist aber nach Ablauf dieser Frist zu expediren, ohne dass es einer Weisung von Seiten des Absenders oder einer Erlaubniss des Gläubigers, welcher die Benachrichtigung zugestellt hat, bedarf. Eine Haftung der Verwaltung für Versäumung der Lieferfrist ist nach § 86 der Verkehrsordnung ausgeschlossen.

Sämmtliche Zustellungen haben an den „Drittschuldner", d. h. den Schuldner des gefändeten Anspruchs, zu erfolgen. Ist der Drittschuldner eine juristische Person, so muss nach § 169 der C.-P.-O. die Zustellung an den gesetzlichen Vertreter dieser Person bewirkt werden. Wer der gesetzliche Vertreter einer Staatsbahn ist, bestimmt sich nach dem Staatsrecht des betreffenden Landes, während für die Vertretung der Privatbahnen die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über die Vertretung der Aktiengesellschaften usw., sowie die Satzungen der betreffenden Gesellschaft maassgebend sind.

Eine Zustellung, welche an einen Beamten erfolgt, der nicht der gesetzliche Vertreter der betreffenden Bahn ist, bewirkt keine gültige Pfändung, und eine Bahn, welche einen ungültigen Pfändungsbeschluss beachtet, ist dem Absender bezw. Empfänger gegenüber ersatzpflichtig.

Mit diesen Grundsätzen der C.-P.-O. steht es nicht im Einklang, wenn in § 54 Abs. 2 der Abfertigungsvorschriften bestimmt wird, dass das Gut an den Gerichtsvollzieher auszufolgen sei, falls der Abfertigungsstelle ein Pfändungsbeschluss zugestellt werde, in welchem die Person als Schuldner bezeichnet sei, welcher nach der Verkehrsordnung der Anspruch auf Herausgabe des Guts zustehe. Denn der Vorstand einer Güterabfertigungsstelle ist wohl nirgends in Deutschland der gesetzliche Vertreter der betreffenden Bahn, vielmehr ist dies in der Regel der Präsident, Generaldirektor usw. der betreffenden Eisenbahnverwaltung.[9]) Eine Abfertigungsstelle ist allerdings befugt, innerhalb eines bestimmten Geschäftskreises Rechtsgeschäfte für die Verwaltung abzuschliessen, sie handelt hierbei aber nur auf Grund einer speziellen, in ihren Dienstvorschriften enthaltenen Vollmacht, während als gesetzlicher Vertreter nur derjenige Beamte anzusehen ist, welcher zur generellen Vertretung der betreffenden Verwaltung im Rechtsverkehr berufen ist.

Es kann auch nicht etwa angenommen werden, dass die Abfertigungsstelle selbst der direkte Schuldner im Sinne der C.-P.-O. ist, denn eine solche Dienststelle ist kein selbständiges Rechtssubjekt und kann daher auch keine selbständigen Verbindlichkeiten übernehmen, es ergibt sich auch schon aus dem Inhalte des Frachtbriefs, dass der Frachtvertrag nur mit der Bahn als solcher, nicht mit der einzelnen Dienststelle abgeschlossen wird. Es ist daher zweifellos, dass z. B. eine Klage wegen Beschädigung eines Frachtguts, welche gegen eine Abfertigungsstelle erhoben, oder zwar gegen die Verwaltung als solche erhoben, aber einer Abfertigungsstelle zugestellt wurde, im ersten Falle wegen mangelnder Passivlegitimation, im zweiten Falle wegen unrichtiger Zustellung der Klage abgewiesen würde.

[9]) Vergl. bezüglich der preussischen Staatsbahnen Entsch. des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 27, S. 252, 31, S. 255, bezüglich der sächsischen Staatsbahnen die Entsch. des Reichsgerichts in Band 2 S. 387, bezüglich der badischen Staatsbahnen die Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe in Seuff. Arch., Band 40, S. 471.

Darüber, wem der Pfändungsbeschluss zugestellt werden soll, falls sich das Gut bereits unterwegs befindet, sprechen sich die Abfertigungsvorschriften nicht aus.

Soll in diesem Falle die Zustellung an eine Unterwegsstation, welche mit der Sendung gar nichts zu schaffen hat, oder an den Zugführer oder den Güterschaffner erfolgen?

Die einzige richtige Antwort ist, dass der Pfändungsbeschluss, ohne Rücksicht darauf, ob das Gut noch auf der Versandstation lagert oder bereits unterwegs ist, dem Vorstande der Verwaltung zugestellt werden muss, in deren Bereich sich das Gut befindet. Sache dieser Verwaltung ist es alsdann, die nöthigen Schritte zu thun, um das Gut anzuhalten und die Ausfolgung an den Gerichtsvollzieher anzuordnen. Ist das Gut, ehe es angehalten werden konnte, aber nach Zustellung des Beschlusses auf eine andere Bahn übergegangen, so kann dasselbe auch auf der nachfolgenden Bahn auf Weisung der ersten Verwaltung angehalten werden. Ist dagegen der Uebergang auf die fremde Bahn bereits vor der Zustellung des Beschlusses erfolgt, so ist die Pfändung gegenstandslos, weil im Moment der Pfändung eine Verpflichtung der ersten Bahn, das Gut an den Verfügungsberechtigten herauszugeben, nicht mehr bestanden hat. Dagegen kann nunmehr der dem Absender gegen die zweite Bahn zustehende Anspruch gepfändet werden.

Dass sich auch bei der hier vertretenen Auffassung Schwierigkeiten ergeben können, insbesondere wenn die Zustellung des Beschlusses so spät erfolgt, dass das Gut nicht mehr angehalten werden kann, lässt sich nicht verkennen, allein diese Schwierigkeiten berechtigen die Eisenbahnverwaltungen nicht, eine Anordnung zu treffen, welche mit den Vorschriften eines Reichsgesetzes in Widerspruch steht. Uebrigens dürften Fälle, in welchen solche Schwierigkeiten entstehen, selten sein, da eine telegraphische oder telephonische Anweisung der betreffenden Dienststellen wohl stets in kürzester Frist möglich ist, und es selbstverständlich dem Gläubiger freisteht, der Güterabfertigungsstelle von der bevorstehenden Pfändung Mittheilung zu machen, was diese Stelle veranlassen wird, vor Uebergabe des Guts an eine fremde Verwaltung die Weisung der vorgesetzten Behörde einzuholen.

Andererseits ist es zweckmässig, wenn die in rechtlicher Hinsicht oft schwierige Prüfung der Gültigkeit eines Pfändungsbeschlusses einer Behörde überlassen wird, welche hierzu zweifellos geeigneter ist, als eine Abfertigungsstelle.

Durch die gegenwärtige Fassung der Abfertigungsvorschriften ist der Abfertigungsbeamte gegen etwaige Ersatzansprüche geschützt, dagegen können solche Ansprüche unter Umständen mit Erfolg gegen die Verwaltung geltend gemacht werden, welche sich Dritten gegenüber nicht auf eine mit dem Gesetz im Widerspruche stehende Dienstvorschrift berufen kann.

Es dürfte sich aber folgende Bestimmung an Stelle des gegenwärtigen Abs. 2 des § 54 empfehlen:

„Wird der Abfertigungsstelle ein gerichtlicher Beschluss zugestellt, durch welchen der Anspruch auf Herausgabe eines Guts gepfändet wird, so ist dieser Beschluss unverzüglich der vorgesetzten Behörde vorzulegen und das Gut bis auf weitere Weisung zurückzuhalten."

Dem Ermessen der vorgesetzten Behörde ist es sodann überlassen, ob sie den unwirksamen Beschluss einfach unberücksichtigt lassen und sich damit der Gefahr einer, wenn auch aussichtslosen Klage von Seiten des Gläubigers aussetzen, oder ob sie den Gläubiger auf den Fehler aufmerksam machen und ihm Gelegenheit zur Beseitigung desselben geben will.

Durch die Pfändung des Anspruchs erwirbt der Gläubiger dieselben Rechte, welche bis dahin dem verfügungsberechtigten Schuldner zugestanden haben, auch in den Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung tritt keine weitere Aenderung ein, als dass an die Stelle des bisherigen Verfügungsberechtigten der Gläubiger tritt. Daher hat im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats oder eines Aufnahmescheins die Ver-

waltung die Herausgabe des Guts gemäss § 64 der Verkehrsordnung zu verweigern, falls der Gläubiger das Duplikat oder den Aufnahmeschein nicht vorzuweisen vermag. Ferner kann der Gläubiger, wie der Verfügungsberechtigte, die Herausgabe des Guts nur gegen Erlegung der auf dem Gute haftenden Frachten, Spesen usw. verlangen.

Ist die Sendung mit einer Nachnahme belastet, so wird die Nachnahme, falls der dem Absender zustehende Anspruch gepfändet wird, hinfällig, da auch der Absender keinen Anspruch auf Ausbezahlung der Nachnahme hat, wenn er von der Verwaltung die Herausgabe des Guts verlangt. Dagegen kann ein Gläubiger des Empfängers die Herausgabe des Guts selbstverständlich nur gegen Bezahlung der Nachnahme beanspruchen.

II.

Die Beschlagnahme im Strafverfahren.

Nach § 94 der St.-P.-O. sind Gegenstände, welche als Beweismittel für eine Strafuntersuchung von Bedeutung sein können oder der Einziehung unterliegen, in Verwahrung zu nehmen oder in anderer Weise sicher zu stellen. „Befinden sich die Gegenstände in dem Gewahrsam einer Person und werden dieselben nicht freiwillig herausgegeben, so bedarf es der Beschlagnahme.“ [10])

Nach dem Sprachgebrauche der St.-P.-O. ist sonach von einer „Beschlagnahme“ nur die Rede, wenn der Gewahrsamsinhaber die Sache nicht freiwillig herausgibt, während im Abs. 3 des § 54 der Abfertigungsvorschriften dieser Ausdruck gebraucht wird, obwohl diese Vorschrift die Weisung an den Abfertigungsbeamten enthält, die Wegnahme des Guts zu dulden. Doch ist diesem Unterschied im Ausdruck eine Bedeutung nicht beizumessen, da die St.-P.-O. selbst an ihrem Sprachgebrauche nicht streng festhält. Wer einen Gegenstand, der nach § 94 der St.-P.-O. der Beschlagnahme unterliegt, in Gewahrsam hat, ist gemäss § 95 verpflichtet, denselben auf Erfordern vorzulegen und herauszugeben. Diese Vorschrift findet auch auf die Eisenbahnverwaltung bezüglich der in ihrem Gewahrsam befindlichen Güter Anwendung, weshalb in den Abfertigungsvorschriften bestimmt wird, dass in einem solchen Falle kein Widerspruch zu erheben, sondern das Gut auf Verlangen gegen Empfangsbescheinigung herauszugeben ist. Eine Verpflichtung des die Beschlagnahme ausführenden Beamten, eine solche Bescheinigung zu ertheilen, besteht nach der St.-P.-O. § 107 auffallender Weise nur für den Fall, dass das Gut bei einer Durchsuchung beschlagnahmt wird. Mit der Herausgabe des Guts erlöschen die Verpflichtungen der Eisenbahnverwaltung aus dem Frachtvertrage und geht die Verantwortlichkeit für das Gut auf die Behörde über, welche die Beschlagnahme veranlasst hat. [11])

Das Gut darf auch nicht etwa wegen der auf demselben haftenden Ansprüche der Eisenbahnverwaltung zurückgehalten werden. Nach den Abfertigungsvorschriften „ist ein etwaiger Anspruch auf Fracht und sonstige Gebühren dem beschlagnehmenden Beamten gegenüber zu erheben, die Herausgabe des Guts von der Zahlung dieser Gebühren aber nicht abhängig zu machen“. Zweckmässig wird es sein, wenn der Abfertigungsbeamte dem beschlagnehmenden Beamten eine schriftliche Aufstellung über die Ansprüche der Verwaltung mitgibt, da andernfalls bei der Ausfolgung des Guts diese Ansprüche leicht übersehen werden. Eine Genehmigung der vorgesetzten Behörde ist zur Ausfolgung des Guts nicht erforderlich, dagegen ist nach Abs. 4 des § 54 der Abfertigungsvorschriften der vorgesetzten Verwaltungsstelle sofort nachträgliche Anzeige zu erstatten.

Zur Anordnung von Beschlagnahmen sind der Richter (in der Regel der Amtsrichter oder Untersuchungsrichter) und nur bei Gefahr im Verzuge auch die Staatsanwaltschaft und die Polizeiorgane zuständig (St.-P.-O. § 98), übrigens haben diese Beamten allein zu prüfen, ob die Voraussetzung der Gefahr im Verzuge vorliegt.

Nach § 103 ff. der St.-P.-O. sind die angeführten Beamten auch berechtigt, in den Räumen der Eisenbahnverwaltung zum Zwecke der Beschlagnahme bestimmter Gegenstände Durchsuchungen vorzunehmen, falls Thatsachen vorliegen, aus denen zu schliessen ist, dass sich die Sache in den zu durchsuchenden Räumen befindet. Dagegen ist der Abfertigungsbeamte nicht verpflichtet und nach seinen Dienstvorschriften in der Regel auch nicht berechtigt, ohne höhere Genehmigung über die bei der Abfertigungsstelle befindlichen Güter dem die Beschlagnahme vornehmenden Beamten Auskunft zu ertheilen.[12])

Im § 111 der St.-P.-O. ist vorgeschrieben, dass „Gegenstände, welche durch die strafbare Handlung dem Verletzten entzogen wurden, falls nicht Ansprüche Dritter entgegenstehen, nach Beendigung der Untersuchung und geeignetenfalls schon vorher dem Verletzten zurückzugeben sind.“

Hiernach darf die Sache dem Verletzten nicht zurückgegeben werden, falls der Eisenbahnverwaltung Ansprüche zustehen, für welche das Gut haftet, vielmehr wird in diesem Falle die beschlagnahmte Sache der Eisenbahnverwaltung zurückgegeben werden müssen. Darüber, wem die Sache ausgefolgt werden soll, wenn dieselbe keinem Verletzten entzogen worden ist, oder dieser nicht ermittelt werden kann, spricht sich die St.-P.-O. nicht aus. In der Regel wird die Sache demjenigen auszufolgen sein, in dessen Gewahrsam sie beschlagnahmt wurde, somit bei der Beschlagnahme von Gütern, die sich im Gewahrsam der Eisenbahn befunden hatten, der betreffenden Abfertigungsstelle.

Es entsteht nun die Frage, ob die Eisenbahn, welcher ein beschlagnahmtes Gut zurückgegeben wird, berechtigt und verpflichtet ist, ohne weiteres auf Grund des alten Frachtvertrags den Transport auszuführen bezw. zu vollenden. Das Handelsgesetzbuch und die Verkehrsordnung enthalten hierüber keine Bestimmungen, die Frage ist daher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beantworten. In der Regel bewirkt eine nur vorübergehende, von dem Schuldner nicht zu vertretende, Unmöglichkeit der Erfüllung einer Verbindlichkeit keinen dauernden Untergang der Obligation, jedoch tritt diese Wirkung ein, wenn eine nachträgliche Erfüllung der Intention der Parteien nicht entspricht. Es ist nun ausser Zweifel, dass, wer ein Gut mit der Bahn versendet, in der Regel die sofortige Beförderung wünscht und darauf rechnet, dass das Gut in kürzester Frist an den Adressaten gelangt. Wird die Beförderung auch nur um wenige Tage verzögert, so besteht die Möglichkeit, dass dieselbe für den Absender und den Adressaten kein Interesse mehr hat. Es kann daher vom Standpunkte des Absenders aus nicht ohne weiteres angenommen werden, dass er mit der nachträglichen Erfüllung des Frachtvertrags durch die Eisenbahnverwaltung einverstanden ist. Andererseits hat die Eisenbahn durch den Frachtvertrag die Verpflichtung übernommen, das Gut in dem zur Zeit der Auflieferung vorhanden gewesenen Zustande dem Adressaten auszufolgen und haftet für den in der Zeit zwischen der Auflieferung des Guts und der Ausfolgung desselben ent-

---

[10]) Die in den Zoll- und Steuergesetzen enthaltenen Vorschriften über Beschlagnahmen sind hier nicht berücksichtigt.

[11]) In einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Marienwerder (Seuff. Arch., Band 52, S. 317) wird übrigens angenommen, dass der Frachtvertrag durch die Beschlagnahme des Guts von Seiten einer Zollbehörde nicht erlischt, und demgemäss die Eisenbahnverwaltung ersatzpflichtig ist, wenn das Gut im Gewahrsam der Zollbehörde infolge mangelhafter Verwahrung verdirbt, falls die Eisenbahnverwaltung nicht nachzuweisen vermag, dass es ihr unmöglich gewesen wäre, für bessere Verwahrung zu sorgen.

[12]) Die Staatsanwaltschaft ist zwar nach § 159 der St.-P.-O. berechtigt, von allen öffentlichen Behörden Auskunft zu verlangen, allein nur die Polizeibehörden sind nach der ausdrücklichen Vorschrift des Gesetzes unbedingt verpflichtet, diesem Ansinnen zu entsprechen, während bei anderen Behörden die Dienstvorschriften für die Verpflichtung zur Auskunftertheilung maassgebend sind. Falls übrigens der Abfertigungsbeamte als Zeuge gerichtlich vernommen wird, darf die Genehmigung der Auskunftertheilung nur unter den Voraussetzungen des § 53 der St.-P.-O. verweigert werden.

standenen Verlust und Schaden, falls sie nicht dem in § 75 Abs. 1 der Verkehrsordnung erwähnten schwierigen Beweis zu führen vermag. Wenn nun die Bahn verpflichtet wäre, das Gut nach Aufhebung der Beschlagnahme auf Grund des alten Frachtvertrags zu befördern, so würde ihr damit ohne jede innere Berechtigung die Haftung für Beschädigungen aufgebürdet, welche während der Dauer der Beschlagnahme eingetreten sind. Es wird daher auch vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltung davon auszugehen sein, dass sie den Frachtvertrag nur in dem Sinne abgeschlossen hat, dass ihr die alsbaldige Beförderung des Guts in dem Zustande, in welchem es sich bei der Auflieferung befunden hat, möglich sein werde. Hiernach wird, wenn ein beschlagnahmtes Gut der Eisenbahn zurückgegeben wird, zunächst der Absender hiervon zu verständigen, und falls dieser die Beförderung auch jetzt noch wünscht, eventuell nach vorausgegangener Untersuchung des Guts durch Sachverständige, ein neuer Frachtvertrag abzuschliessen sein.[13]) Unter allen Umständen wäre eine Vorschrift angemessen, dass die Abfertigungsstellen, wie von der Beschlagnahme, so auch von der Aufhebung derselben der höheren Verwaltungsbehörde unverzüglich Anzeige zu erstatten haben.

---

[13]) Möglicherweise erhält der Absender erst durch diese Mittheilung Kenntniss von der Beschlagnahme, da eine alsbaldige Benachrichtigung desselben nicht vorgeschrieben ist und eine solche Vorschrift bedenklich wäre, weil hierdurch unter Umständen der Zweck des Strafverfahrens vereitelt werden könnte.

Verkehrsmittel in China.

Mit Beiträgen von Seiner Majestät dem Kaiser (Geleitwort, Besitzergreifung, farbiges Bild, Marinetabelle, Schlussvignette, Entwurf zur Einbanddecke) ist dieser Tage in glänzender Ausstattung das erste grössere Werk über die deutsche Niederlassung in China erschienen: „Kiautschou, Deutschlands Erwerbung in Ostasien“ von Georg Franzius, Geheimer und Ober-Baurath, Marinehafenbaudirektor in Kiel. Mit zahlreichen Abbildungen (Berlin bei Schall & Grund). Wie erinnerlich, hat Franzius in der Zeit von Februar bis Mai 1897 auf Veranlassung des jetzigen Ministers Tirpitz, Staatssekretärs des Reichsmarineamts, die Hafenplätze an der japanisch-chinesischen Küste besichtigt, um einen geeigneten Punkt für die deutsche Ansiedelung zu ermitteln. In dem neuen Werk schildert er die Reise nach China auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd, die Haupthandelsplätze Hongkong und Canton, die chinesische Küste, die Bevölkerung, die Verkehrsmittel, Handel und Industrie, die Provinz Schantung und insbesondere die Bucht von Kiautschou.

Nach der Darstellung, die Franzius von den chinesischen Verkehrsmitteln gibt, muss man sagen, dass sie nach europäischen Begriffen ausserordentlich primitiv und besonders auf dem Lande für den Personenverkehr im höchsten Grade unbequem sind, aber namentlich in Bezug auf den Beförderungspreis den dortigen Verhältnissen genügen. Ziemlich leistungsfähig scheint der Wasserstrassenverkehr zu sein, während der Landstrassenverkehr im Argen liegt. Auf dem Lande sind die Wege äusserst vernachlässigt und in den Städten die Strassen so schmal, dass selbst der Karrenverkehr Schwierigkeiten hat. Die Sänfte oder das Gepäck wird zumeist mit Hilfe langer Bambusstangen getragen. Im nördlichen China werden zur Beförderung von Waaren fast ausschliesslich Lastthiere, besonders Kamele, benutzt. Franzius wunderte sich darüber, dass die Kamele nicht grössere Lasten zu tragen vermögen. Im allgemeinen trägt ein Esel etwa 70, ein Maulthier 140 und ein Kamel nur 160 kg, wobei 3,5 und 4 km in der Stunde zurückgelegt werden sollen. Die Kosten der Kamelfracht betragen etwa 15 ₰ für das Tonnenkilometer.

Interessante Mittheilungen macht Franzius über die Geschichte der ersten chinesischen Eisenbahn, die vor 20 Jahren von einer englischen Firma von Schanghai nach Wusung erbaut wurde. Aber die Neuerung gefiel dem Volke oder wohl richtiger den Mandarinen nicht und da keine eigentliche Konzession von der Centralregierung in Peking ertheilt war, so wurde das als Vorwand benutzt, den Betrieb zu hindern. Um dann den Streit zu vermeiden, kaufte die chinesische Regierung die Bahn an und liess alles Material nach Formosa bringen. Auf dieser jetzt japanischen Insel entstand demnach die erste chinesische Staatsbahn, deren Länge etwa 100 km betragen mag. Etwas später wurde von den Besitzern der Kohlenzechen Tangschan im Norden Chinas mit Hilfe der North China Railway Co. eine Bahn von Kuyeh bis nach Tongku nahe der Mündung des Paiho erbaut und von da nach Tientsin verlängert. Diese Gesellschaft besitzt nach den Mittheilungen des Regierungsbaumeisters G. Baur in Tientsin jetzt etwa 150 km normalspuriger Eisenbahn. Von Lihungtschang ist sodann diese Privatbahn von Kuyeh nordwärts bis Schanhaikuan, wo die grosse Mauer ans Meer stösst, als Staatsbahn weitergeführt; man arbeitet an einer allmählichen Fortsetzung bis Mukden und Kirin. Ganz neuerdings ist die Bahn von Tientsin bis nach Peking hergestellt und es war Franzius und seinem Neffen, der ihn begleitete, möglich, wenn auch grösstentheils nur auf Arbeitszügen, bis auf einige Meilen an die Hauptstadt hinanzufahren. Das ist allerdings ein erheblicher Zeitgewinn, aber sonst kein Genuss. Hier gings ganz gut, erzählt Franzius, weil der neu ernannte österreichische Gesandte die Freundlichkeit hatte, uns in den für ihn gestellten Salonwagen, der fast so bequem wie unsere Wagen III. Klasse ausgestattet war, aufzunehmen. Auf dem Rückwege mussten wir jedoch in einem offenen Güterwagen Platz nehmen, dessen Boden noch fingerhoch mit Steinkohlengrus bedeckt war. Als sich nun unterwegs einer der hier im Frühjahr herrschenden Staubstürme erhob, wurden wir zur grössten Erheiterung der auf den Stationen versammelten Chinesen buchstäblich kohlschwarz, so dass unser sonst semmelblonder Dolmetscher im Gasthofe für einen Australier gehalten wurde.

Die Bahnkartenausgabe auf der Endstation von Peking war eben eingerichtet. Die Karten wurden von den Chinesen mit den gebräuchlichen Kasch bezahlt, die im Betrage von 250 Stück auf eine Schnur gereiht am Arm getragen werden. Vor Franzius lösten drei Chinesen Karten, jede im Werthe von 700–800 Kasch. Zwei Männer am Schalter nahmen das Geld in Empfang, sahen nach, ob auf den Schnüren falsche Geldstücke vorhanden waren, fanden thatsächlich auf jeder Schnur solche, die der Käufer ohne Widerrede durch lose in der Tasche befindliche Stücke ersetzte, wunderten sich über Franzius' Ungeduld und gaben ihm auf seine blanken Dollars zwei Schnüre heraus, wahrscheinlich mit denselben falschen Stücken, die sie eben erhalten hatten. Die Geldverhältnisse sind noch sehr unbequem. Als Franzius mit zwei Herren einen fünftägigen Ausflug ins Innere machte, mussten sie nur für die Fortschaffung ihres Geldes zwei Esel benutzen und hatten im ganzen 47 000 Kasch zu bezahlen. Silbergeld war wenige Meilen landeinwärts vollständig unbekannt. Die Münzeinheit ist der Kasch aus Kupfer und der Werth des an der Küste als Zahlungsmittel gebräuchlichen mexikanischen Dollars schwankt beständig. Früher galt er etwa 1 000 Kasch, jetzt, wo Silber billig ist und an Kupfermünzen in China Mangel, nur 800—850 Kasch. Mit dem weiteren Ausbau der Eisenbahnen wird sich das Silber übrigens wohl bald weiter ins Innere ziehen und die Aussichten für die Herstellung bedeutender Eisenbahnlinien sind erheblich günstiger geworden, da man ihren Nutzen, wenn auch nicht im Volke, so doch in den Kreisen der einflussreichen Persönlichkeiten eingesehen zu haben scheint. Zu

diesen gehört augenblicklich besonders Tseng Taotai, der die Zeit, wo sein alter Meister Lihungtschang in Europa weilte, benutzt haben soll, um sich in den Vordergrund zu schieben. Tseng ist oberster Beamter in Eisenbahnangelegenheiten, nebenbei aber auch der bedeutendste Fabrikant und Grosskaufmann Chinas. Ihm gehören so und so viel Spinnereien und die grossen Hanyan-Eisenwerke in Hankau, er ist die Seele der chinesischen Dampfschifffahrtsgesellschaft, der Telegraphenanlagen, kurz, es gibt kaum ein grosses chinesisches Unternehmen, bei dem Tseng nicht betheiligt wäre. Von bestunterrichteter Seite erfuhr Franzius, dass bei den in den letzten Jahren unter Tseng erbauten Eisenbahnen für etwa 8 000 000 ℳ Material durch öffentliche oder beschränkte Ausschreibung beschafft worden sei. Bei allen diesen Verdingungen sei Tseng ausnahmslos für die Wahl des Mindestfordernden gewesen und habe nur grundsätzlich eine Nation dabei unberücksichtigt gelassen. Es sei also ganz ausgeschlossen, dass er hierbei seinen eigenen Vortheil gesucht habe. Franzius glaubt auch, dass er das in weit bequemerer Weise thun kann, indem er z. B. bei den Grundankäufen für die Staatsbahn und bei der Wahl der Linien ohne Schwierigkeit in erster Reihe die Interessen der Gesellschaften mit berücksichtigt, an denen er betheiligt ist. Tseng hat ein besonders grosses Vertrauen zu deutschen Technikern, die er für die tüchtigsten und ehrlichsten der Welt hält und mit denen er gern alle seine grossen Pläne ausführen möchte. Dies günstige Urtheil verdanken wir, sagt Franzius, zumeist dem ausserordentlich geschickten und taktvollen Auftreten unseres Landsmannes, des Regierungsbaumeisters H. Hildebrand, der sich durch seine Tüchtigkeit und Sachlichkeit, durch seinen geraden unparteiischen Sinn, durch seine Festigkeit und Geduld und sicher auch durch seine Liebenswürdigkeit die höchste Achtung und das grösste Vertrauen nicht nur seiner Landsleute, sondern auch der chinesischen Behörden und insbesondere des Taotai Tseng erworben hat.

Hildebrand hat im Auftrag Tseng's die Vorarbeiten für die 1500 km lange Eisenbahn Hankau-Peking gemacht und einen Kostenanschlag im Betrage von rund 240 000 000 ℳ dafür ausgearbeitet. Es handelt sich jetzt um die Aufbringung dieser Mittel durch eine Anleihe und Engländer, Amerikaner, Russen und Belgier wetteifern, die günstigsten Bedingungen zu stellen, während das deutsche Kapital leider aussichtslos hohe Forderungen zu stellen scheint.

Franzius bemerkt hierzu, dass ihm in China häufig die Verwunderung und das Bedauern seiner Landsleute über die Zurückhaltung des deutschen Geldes ausgesprochen worden ist. Man konnte es sich nur dadurch erklären, dass es schon zu sehr in anderen Ländern festgelegt sei. Auch war man z. B. gar nicht sehr damit einverstanden, dass die deutsch-asiatische Bank nicht suche, die asiatischen Firmen an der Bank zu betheiligen, sodass diese vielfach vorzögen, die Hongkong-Shanghaibank zu benutzen. Ich kann, sagt Franzius, die Berechtigung solcher Klagen nicht beurtheilen, ich weiss nur, dass, wenn ich Kapitalist wäre, ich die Bestrebungen meines, wie ich glaube, mit weitem Blick vorausschauenden, in deutschem Interesse unermüdlichen Kollegen Hildebrand aufs kräftigste unterstützen würde

Die Bahn Hankau-Kanton, die den Süden mit dem Norden in gerader Linie verbinden würde, ist vorläufig noch zurückgestellt. Dagegen ist die ebenfalls von Hildebrand projektirte Bahn Wusung-Shanghai-Sutschou-Nangking unter Leitung des jüngeren Hildebrand im Bau begriffen und zwischen Wusung und Shanghai wahrscheinlich jetzt vollendet. Die Ausführung erfolgt durchaus nach den Grundsätzen der preussischen Eisenbahnverwaltung. Es ist bezeichnend für die Gründlichkeit, mit welcher Tseng arbeitet, dass er sich zunächst von Hildebrand die ältesten preussischen Eisenbahngesetze übersetzen liess. Er wollte die Verhältnisse kennen lernen, die zu Beginn des Eisenbahnbaues in Deutschland bestanden haben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Halle. Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Horka-Kohlfurt zwischen den Stationen Horka und Glaserberg in Kilometerstation 12,67 neu errichtete Haltepunkt Nieder-Bielau für den Personenverkehr eröffnet. Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle in Nr. 46 d. Ztg., Inser.-Nr. 1427).

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg. Am 1. Juli d. J. wird der an der Bahnstrecke Insterburg-Tilsit zwischen Grünheide und Szillen gelegene Haltepunkt Paballen für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Insterburg-Tilsit-Memel sowie mit Gumbinnen und Königsberg eröffnet. Gepäckstücke werden von Paballen unabgefertigt mitgenommen. Etwaige Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben (vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. in Nr. 46 d. Ztg., Inser.-Nr. 1426).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Vom 1. Juli d. J. ab werden auf der zwischen den Stationen Samtens und Bergen auf Rügen der Bahnstrecke Altefähr-Crampas-Sassnitz gelegenen Haltestelle Teschenhagen auch Stückgüter abgefertigt.

Bezeichnung von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die an der Strecke Ottmachau-Barzdorf gelegene Station Heinersdorf führt fortan die Bezeichnung Heinersdorf (Oberschl.).

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Hauptbahnstrecke Lichtenfels-Probstzella gelegene Station Stockheim führt mit Beginn der Winterfahrordnung 1898/99 die Bezeichnung Stockheim in Oberfranken.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2100 vom 13. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausrüstung der Packwagen mit Geräthschaften (abgesandt am 18. Juni d. J.).

Nr. 2187 vom 14. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 18. Juni d. J.).

Nachrichten.

Deutschland.

— Die **Einnahme der deutschen Eisenbahnen** (exkl. bayerische) betrug im Mai aus dem Personenverkehr 43 047 741 ℳ, d. i. 9 131 414 ℳ oder 25.23 % auf das Kilometer mehr als im Mai 1897; aus dem Güterverkehr 80 159 107 ℳ, d. i. 3 964 695 ℳ oder 3,67 % mehr.

— In Gemässheit der s. Zt. vom Reichseisenbahnamt gegebenen Anregung (vergl. Nr. 89, S. 891, Jahrg. 1897 d. Ztg.) ist, um das unangenehme **Gedränge in den Seitengängen der D-Wagen** möglichst zu vermeiden, bei den D-Zügen 1 und 2 (Berlin-Eydtkuhnen) vom 15. d. Mts. ab versuchsweise die Einrichtung getroffen worden, dass an den dem Zugschluss zugewendeten Zugängen der Wagen nur eingestiegen, an den der Zugspitze zugewendeten Zugängen dagegen nur ausgestiegen wird. Zu diesem Zwecke sind neben den Zugängen besondere umwendbare Schilder angebracht, die auf der einen Seite die Aufschrift „Ausgang, Eingang verboten“ und auf der Rückseite je zur Hälfte die Aufschrift „Eingang, nach rechts gehen“ bezw. „nach links gehen“ tragen und zwischen den Schildern „Raucher“ bezw. „Nichtraucher“ und den Wagenthüren ebenso wie die Kursschilder befestigt werden. Um die aussteigenden Reisenden in den Seitengängen nach der Ausgangsthür hinzuweisen, sind im Seitengange jedes Wagens ebenfalls Schilder mit der Aufschrift „Ausgang“ nach rechts bezw. links angebracht.

— Die für den 1. Juli d. J. im Lokalverkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Aussicht stehende Einführung von **Eisenbahnmarken** (vgl. Nr. 46 d. Ztg. unter „Oesterreich-Ungarn“)

erregt das hohe Interesse auch der deutschen Eisenbahnfachmänner. Die bedeutungsvolle Einrichtung ist s. Z. bekanntlich von dem als hervorragenden Fachmann bekannten Centralinspektor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Ritter von Löhr (vgl. Nr. 96 d. Ztg. vom 11. Dezember 1897 und Nr. 3 vom 12. Januar d. J.) besonders befürwortet worden. Man verspricht sich allgemein von derselben eine grosse Erleichterung für das versendende Publikum, sodann aber auch für die Verwaltung selbst, da hiermit bei kleineren Sendungen endlich der lästigen, oft zum Frachterträgniss in gar keinem Verhältniss stehenden Vielschreiberei ein Ende gemacht wird. Das k. k. österreichische Eisenbahnministerium hat mit der Annahme der Einrichtung von neuem den Beweis geliefert, dass es den Anforderungen des modernen Verkehrs mit einer frischen, von keinerlei formalistischen Rücksichten eingeengten Initiative zu begegnen versteht, und das Gute nimmt, wo es zu finden ist. Um die Durchführung der Neuerung haben sich dem Vernehmen nach der k. k. Eisenbahnminister Dr. von Wittek selbst sowie der Sektionschef Liharczik und Ministerialrath Dr. Röll besonders verdient gemacht. Von den in Oesterreich zu machenden Erfahrungen wird es voraussichtlich abhängen, ob man auch in Deutschland auf eine probeweise Durchführung der Neuerung zukommt.

— Kürzlich ist in Preussen ein Verbot des Treibens von Geflügel auf öffentlichen Wegen erlassen worden, um der Verbreitung der Geflügelcholera und anderer ansteckender Viehkrankheiten entgegen zu wirken. Da künftighin also Geflügel- und insbesondere Gänsetransporte auf weitere Entfernungen nur durch die Eisenbahn geschehen werden, so erscheint es für den gleichen Zweck nothwendig, die Ausführungsverordnungen, welche bei der Beförderung von Pferden, Eseln, Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen die **Desinfektion der Eisenbahnwagen** vorschreiben, auch auf **Geflügelsendungen** auszudehnen. Wie die „Neuen Polit. Nachr." hören, schweben auf den Erlass dieser Anordnung bezügliche Verhandlungen zwischen den betheiligten Ressorts.

— Im **Riesengebirge** soll ein ganzes **Netz elektrischer Bahnen** angelegt werden und zwar auf Grund eines Planes von Professor Dr. Friedrich Vogel im Einvernehmen mit der gräflich Schaffgotsch'schen Verwaltung. Professor Vogel veröffentlicht im „Technischen Centralblatt für Berg- und Hüttenwesen" darüber folgende nähere Mittheilungen: Das Gesammtprojekt erstreckt sich auf Kleinbahnanlagen, die theils als Thallinien, theils als Gebirgslinien geführt werden, von denen die Thallinien Personen- und Güterverkehr erhalten, während die eigentlichen Gebirgslinien in erster Reihe dem Interesse der Forstwirthschaft dienen, aber auch für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichtet werden, ferner auf Licht- und Kraftanlagen unter Benutzung der auch für den Bahnbetrieb die Energie hergebenden Wasserkräfte, drittens auf die Wasserversorgung für die Orte Warmbrunn, Hermsdorf, Schreiberhau und Flinsberg, endlich auf eine Hotelanlage in der Nähe der Riesenbaude.

Die Spurweite wird, den örtlichen Verhältnissen angemessen, 1 m betragen, und es sollen da, wo die Ueberführung von Hauptbahnwagen wünschenswerth ist, Rollböcke angewendet werden.

Als Betriebskraft ist Elektrizität in Aussicht genommen und zwar mit oberirdischer Stromzuleitung, wobei man bei der günstigen Vertheilung der Energiequellen mit einer Spannung von 500 Volt auskommt, doch sollen für Rangirzwecke und den Dienst auf Anschlussgleisen auch Akkumulatorenlokomotiven verwendet werden.

Die stärkste Steigung soll 1 : 15 bei den Gebirgslinien und 1 : 25 bei den Thallinien betragen. Dabei kommt, vielleicht mit Ausnahme der Strecke von der Riesenbaude auf die Schneekoppe, ausschliesslich die Adhäsion, ohne Zahnstangen und dergleichen, zur Wirkung.

Der kleinste Bogenhalbmesser wird auf freier Strecke 100 m betragen, und es sollen alle Strecken thunlichst auf eigenem Planum geführt werden.

Die elektrischen Centralen erhalten ihren Antrieb durch Turbinen mit direkt gekuppelten Dynamos. Die in den oberen Theilen der Flussläufe anzulegenden Sammelteiche haben zugleich den Vortheil, Hochwassergefahren abzuschwächen und erhalten ihr Wasser aus den Gebieten des grossen und kleinen Zacken, des Kocherle und Zackerle, des Schneegruben- und des Giersdorfer Wassers, der kleinen Lomnitz und des Queis. Ausserdem kommen als natürliche Sammelteiche der grosse und der kleine Teich in Betracht. Nach den bisherigen Berechnungen können in diesen Teichen rund 5 000 000 cbm Wasser aufgespeichert und aus ihnen bei mittleren Niederschlagsverhältnissen im Sommer etwa 2 500 PS am Tage nutzbar gemacht werden.

Für Ortsbeleuchtungen und für feststehende Motoren werden Akkumulatorenbatterien aufgestellt werden, welche, ebenso wie die Batterien der Akkumulatorenlokomotiven von den nächsten Centralen aus gespeist werden.

Als Thallinien sind folgende drei in Aussicht genommen:

1. Hermsdorf-Kynwasser-Arnsdorf-Schmiedeberg, 20 km lang, mit Anschluss in Hermsdorf und Schmiedeberg an die Staatsbahn, welche seit langem ein Bedürfniss ist;
2. Warmbrunn-Giersdorf-Kynwasser, 6,5 km lang;
3. Hermsdorf-Petersdorf-Flinsberg, 25,3 km lang, welche die Verbindung zwischen Riesen- und Isergebirge herstellt.

Als Gebirgsbahnen kommen in Betracht:

1. Kynwasser-Saalberg-Riesenbaude, 24,6 km lang;
2. Saalberg-Agnetendorf-Josephinenhütte, 12,3 km lang;
3. Josephinenhütte-Jakobsthal-Schneegrubenbaude, 18 km lang;
4. Jakobsthal-Karlsthal-Gross-Iser, 8 km lang;
5. Riesenbaude-Schneekoppe, 0,6 km lang;
6. Schneegrubenbaude-Spindelmühl-Hohenelbe, 43,3 km lang.

An diese Kleinbahnlinien sollen sich nach Bedürfniss transportable Waldbahnen in den Forsten anschliessen.

Die gesammten Anlagekosten des Projekts sind auf rund 15 000 000 ℳ veranschlagt.

Nimmt man an, dass die Züge im Sommer nur zwei Drittel besetzt sein werden, so werden doch in dieser Jahreszeit mit den vorgesehenen Betriebsmitteln und nach den aufgestellten Fahrplänen etwa 1 000 000 Personen befördert werden können. Mit den speziellen Vorarbeiten der Strecke: Warmbrunn-Kynwasser-Riesenbaude-Schneekoppe ist bereits begonnen worden, nachdem durch den Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung für diese Linie ertheilt worden ist. Für den Sommer ist ein halbstündiger, und wenn nöthig ein viertelstündiger Verkehr vorgesehen. Da hier nur immer ein grosser Motorwagen für 50 Personen einen Zug bildet, so werden etwa 2 500 bis 3 000 Personen täglich befördert werden können. Als Bauzeit sind etwa 3 Jahre in Aussicht genommen, doch wird es hoffentlich möglich sein, die Strecke Warmbrunn bis Kynwasser, bis an den Fuss des Gebirges, schon im Sommer 1899 dem Betriebe zu übergeben.

— In Anwesenheit von Vertretern der Eisenbahndirektion zu Magdeburg, der vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin (Erbauerin der **Harzquer- und Brockenbahn**), der fürstlichen Kammer zu Wernigerode usw. fand dieser Tage die landespolizeiliche Abnahme der Theilstrecken Wernigerode-Signalfichte und Signalfichte-Schierke statt. Diese ergab vollständige Betriebsfähigkeit der genannten Strecken, die infolge dessen bereits am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollten; auch die Strecke Schierke-Eckerloch soll noch im Laufe dieses Sommers eröffnet, die Reststrecke der bis auf die Brockenkuppe, in unmittelbare Nähe des Hotels führenden Brockenbahn im gleichen Zeitraum wenigstens fertiggestellt werden. Das südlichste Stück der Harzquerbahn, die Strecke Nordhausen-Netzkater, ist schon seit dem Frühjahr im Betrieb.

— Der Direktion der Eisenbahnaktiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee in Bayern wurde die nach der Konzessionsurkunde vorgesehene einjährige Frist zur Einreichung der Detailpläne für die **Bahnfortsetzung von Gmund nach Tegernsee** seitens des einschlägigen bayerischen Ressortministerium auf gestelltes Ansuchen um die Dauer eines weiteren Jahres verlängert.

— Nach dem Ausweise für den Monat Mai d. J. betrug die **Gesammteinnahme bei den pfälzischen Eisenbahnen** 2 350 166 ℳ, gegen 2 068 137 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres d. i. 282 029 ℳ mehr im Mai d. J. Bei einer Betriebslänge von 742 km erbrachte der Personentransport 625 631 (+ 104 505) ℳ bei einer Frequenz von 989 365 (+ 169 069) Personen. Aus dem Gütertransport wurden 1 359 783 (+ 138 162) ℳ erzielt, bei einer Beförderung von 465 123 400 (+ 44 701 150) kg. Die Einnahme aus dem Kohlentransport betrug 364 702 (+ 39 361) ℳ bei einer Beförderungsmenge von 151 412 000 (+ 13 694 100) kg. Für die vorflossenen fünf Monate des laufenden Jahres stellt sich das Ergebniss wie folgt dar: Gesammteinnahme 10 960 145 (+ 1 018 488) ℳ. Diese Gesammteinnahme setzt sich zusammen: Personentransport 4 058 153 (+ 388 394) Personen, 2 538 171 (+ 283 486) ℳ, Gütertransport 2 242 836 800 (+ 200 897 500) kg, 6 471 703 (+ 544 953) ℳ, Kohlentransport 817 253 000 (+ 101 732 110) kg, 1 950 270 (+ 190 048) ℳ.

— In der sozialdemokratischen „Leipziger Volksztg." war am 11. d. Mts. anlässlich der letzten Reichstagswahlen auf Grund einer Rede des sozialdemokratischen Abg. Frässdorf im sächsischen Abgeordnetenhause behauptet worden, dass die **Eisenbahner lauter Sozialdemokraten** seien und dass, wenn der König oder die Minister Reisen machen, sie mit sozialdemokratischem Fahrpersonal fahren. In den „Leipz. Neuest. Nachr." vom 16. d. Mts. wird diese Behauptung von Seiten der Lokomotivführer auf das entschiedenste zurückgewiesen und ausserdem gesagt: „Wir erklären hiermit, dass wir mit den Ausführungen

und Bestrebungen des Landtagsabgeordneten Frässdorf nicht einverstanden sind, indem die sächsischen Lokomotivführer jederzeit unentwegt königstreu denken und handeln werden und dass Se. Majestät unser geliebter Landesherr sowie seine Minister nie von einem sozialdemokratischen Führer gefahren werden. Die deutschen Lokomotivführer lassen derartige Elemente in ihrem Stande nicht aufkommen, da sich dieses mit ihrer Berufsehre nicht vereinbaren lässt."

— **Personalnachrichten.** Der bisherige Regierungsrath Kaeser, Mitglied der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, ist auf seinen Antrag, unter Belassung des Ranges eines Raths vierter Klasse, zum Eisenbahnbetriebsdirektor ernannt und demselben die Verwaltung des Betriebsdirektionsbezirks Luxemburg übertragen worden; ferner ist der bisherige Eisenbahnbetriebsdirektor von Bose zu Strassburg zum Regierungsrath und Mitglied der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Versetzt wurde der Regierungs- und Baurath Rizor, bisher in Hannover, nach Leinhausen als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Den Bauinspektoren der sächsischen Staatseisenbahnen Cunrady in Oelsnitz i. V., Heise in Rochlitz, Holekamp in Zwickau, Kaiser in Chemnitz, Mehr in Plauen i. V. und Schimmer in Döbeln sowie dem Betriebsinspektor Siegel in Dresden ist der Titel und Rang als Baurath verliehen worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Die österreichischen Staatsbahnen und die Herbstkampagne.** Der Eisenbahnminister hat, wie schon gemeldet wurde, vor einigen Tagen an sämmtliche Privatbahnen sowie an die Staatsbahndirektionen einen Erlass, betreffend die Vorkehrungen zur Bewältigung des im Herbste zu gewärtigenden erhöhten Güterverkehres gerichtet und gleichzeitig mit diesem Erlasse an die Staatsbahndirektionen die Einladung zu einer unter seinem Vorsitze stattfindenden Konferenz in dieser Angelegenheit ergehen lassen. Das Ergebniss der Berathung mit den Vertretern der Staatsbahndirektionen war die Inaussichtnahme einer Reihe von Maassnahmen, um eine anstandslose Bewältigung des im Herbste zu erwartenden stärkeren Güterverkehres zu erzielen. Unter anderem soll im Bedarfsfalle die Sonntagsruhe sistirt werden. Wie erinnerlich, war schon in der im Vorjahre im Eisenbahnministerium stattgehabten Besprechung mit den Vertretern der Privatbahnen der Beschluss gefasst worden, die am 1. Mai d. J. in Kraft getretene Einschränkung des Verkehrs für die Zeit des starken Verkehrs (September bis Ende Februar) entfallen zu lassen. In den wenigen Wochen, die seit der Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehre der Eisenbahnen verstrichen sind, hat sich wohl keinerlei belangreiche Unzukömmlichkeit ergeben. Gleichwohl schien es geboten, die Staatsbahndirektionen mit Rücksicht auf den ausserordentlich starken Güterverkehr, welcher schon dermalen abzuwickeln ist und auf die weitere Steigerung, welche aller Voraussicht noch eintreten dürfte, zu ermächtigen, nöthigenfalls die Sonntagsruhe auch vor dem Monat September zu sistiren. Zu den weiteren Maassregeln, von welchen man sich eine Beschleunigung des Laufes der Güterwagen verspricht, gehört die Herabsetzung der tarifmässigen Be- und Entladefristen, eine beschleunigtere Avisirung im Güterverkehre, sei es auf telegraphischem und telephonischem Wege oder durch Boten, namentlich wenn es sich um ganze Wagenladungen handelt, die Vornahme der Lademanipulationen sowie der Zollamtshandlungen zur Nachtzeit usw. Auch soll die Erstellung von billigeren Sommertarifen für gewisse Artikel, namentlich für Kohle, Kalkstein u. dergl. Massenartikel, in Erwägung gezogen werden, um dadurch die Herbst- und Wintermonate von diesen Artikeln thunlichst zu entlasten.

— In einer an den Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause gerichteten **Interpellation** wird auf äusserst **betriebsgefährliche Zustände am Bahnhofe in Salzburg** hingewiesen und die Anfrage gestellt, ob der Minister geneigt sei, mit allen Kräften einzugreifen und dahin zu wirken, dass die raschere Fertigstellung der Umgestaltung des Salzburger Bahnhofes, welche einen Kostenaufwand von 4 500 000—5 000 000 fl. erfordert, durch Einstellung höherer Bauraten ermöglicht werde.

— Die Regierung hat, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, von dem ihr in dem Uebereinkommen mit der Südbahn in betreff der **Betriebsführung auf der Wiener Verbindungsbahn** zugestandenen Rechte Gebrauch gemacht und den Betriebsvertrag zum 31. März 1899 gekündigt. Diese Maassregel hängt mit der Aenderung der Betriebsverhältnisse zusammen, welche durch die für Juni l. J. in Aussicht genommene Eröffnung der unteren Wienthallinie der Wiener Stadtbahn (Meidlingerhauptstrasse-Hauptzollamt) hervorgerufen wird. Vom 1. April 1899 wird die Wiener Verbindungsbahn als Bestandtheil des Stadtbahnnetzes von der Staatsbahndirektion Wien betrieben werden.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnlinien.** In Böhmen schreiten zwei Eisenbahnlinien von grösserer Ausdehnung ihrer Vollendung entgegen. Die eine ist die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erbaute Linie Teplitz-Reichenberg, die andere die Linie Marienbad-Karlsbad-Johanngeorgenstadt mit der bei Petschau beginnenden Anschlusslinie an die Staatsbahnen. Die letztere Linie soll, wie verlautet, schon im Herbste dem Verkehre übergeben werden.

Ferner sollen in der ersten Woche des Juli die Lokalbahnen Mauthausen-Grein, sowie die Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach (Pielachthalbahn) und in der ersten Julihälfte die Bukowinaer Landesbahnen Luzan-Zaleszczyki, Nepolokoutz-Wiznitz und Radautz-Frasin eröffnet werden.

— Der **Schlafwagendienst der Südbahn**, welcher von der Gesellschaft bisher mit eigenen Wagen betrieben wurde, wird nunmehr durch die Internationale Schlafwagengesellschaft besorgt werden. Die eigenen Schlafwagen der Südbahn werden infolge dessen aus dem Verkehre gezogen. Die neuen Schlafwagen werden zunächst vom 1. Juli an auf den Linien Wien-Triest und Wien-Ala in Verkehr gesetzt werden. Das Uebereinkommen mit der Schlafwagengesellschaft rührt bereits aus dem vorigen Jahre und ist dem Einvernehmen über die Verpachtung der Hotelanlagen in Abbazia vorangegangen.

— Nach dem Geschäftsberichte der **Eisenbahn Reichenberg-Gablonz** wurden auf den Linien der Gesellschaftsbahn im Jahre 1897 657 148 Personen und 158 546 t Gepäck, Eilgüter und Frachten, das ist um 63 000 Personen und 9 500 t Güter weniger als im Vorjahre, befördert. Dementsprechend ergaben auch die Roheinnahmen von 344 130 fl. einen Ausfall von nahezu 20 000 fl. gegenüber jenen des Jahres 1896. Die Gesammtausgaben betrugen 166 208 fl., das ist 48,30 % der Gesammteinnahmen, daher sich das Betriebsreinerträgniss auf 177 922 fl., das ist um 18 675 fl. weniger beläuft, als im Vorjahre. Als Ursache dieses Rückganges in dem Betriebsergebnisse wird in erster Linie der überaus schlechte Geschäftsgang in den Industrien des von der Gesellschaftsbahn durchzogenen Reichenberger und Gablonzer Bezirkes, welcher theilweise fast zu einem Nothstand geführt habe, angegeben, wozu sich noch beträchtliche Hochwasserschäden am Bahnkörper gesellten, welche bedeutende Mehrauslagen zur Wiederherstellung erforderten. Nach weiteren ausführlichen Darlegungen verschiedener technischer, administrativer und finanzieller Maassnahmen der Verwaltung theilt der Bericht im wesentlichen noch mit, dass der Verwaltungsrath das Detailprojekt für die Strecke Tannwald-Reichsgrenze dem Eisenbahnministerium behufs Abhaltung der politischen Begehung bereits vorgelegt habe. Es sei zu hoffen, dass nach der Realisirung dieses Projektes die Bahn sowohl an Bedeutung als auch an Rentabilität gewinnen werde. Das Gewinn- und Verlustkonto weist zuzüglich des Gewinnvortrages von 24 032 fl. aus 1896 einen Gewinnsaldo von 59 603 fl. aus. Hiervon werden zur Zahlung der 5 % Zinsen für 1 095 800 fl. Prioritätsaktien 52 290 fl. verwendet und der Rest von 7 313 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Für den Kupon der Stammaktien sowie der Genussscheine wird eine Dividende nicht bezahlt.

— Die Bilanz der **Dux-Bodenbacher Bahn** weist für 1897 einen Ueberschuss von 205 325 fl. aus; hiervon entfallen 127 470 (+ 7 144) fl. auf das Kohlenwerk, welches 215 574 (— 2 362) t Kohle absetzte.

— **Eisenbahnbeamte beim Eisenbahnminister.** Der Eisenbahnminister empfing das Präsidium des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins, das im Sinne eines Beschlusses des jüngst abgehaltenen zweiten allgemeinen Eisenbahnbeamtentages dem Minister vor allem den Dank der Beamtenschaft für seine bisher für das Wohl des Personals getroffen Maassnahmen aussprach und eine Denkschrift, die Verhandlungsprotokolle und die Resolutionen, die auf dem Eisenbahnbeamtentage gefasst wurden, überreichte. Der Minister empfing die Abordnung auf das freundlichste, besprach die Einzelheiten der ihm vorgetragenen Wünsche und sagte der Deputation die weitestgehende Förderung derselben zu.

— Der Oberste Gerichtshof hat anlässlich der gegen die Verwaltung einer Dampfstrassenbahn gerichteten **Klage auf Schadenersatz auf Grund des Haftpflichtgesetzes** vom 5. März 1869 zwar anerkannt, dass dieses Gesetz auch auf die mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahnen Anwendung finde, jedoch die Klage abgewiesen, weil der Beschädigte den Unfall durch eigene Unvorsichtigkeit verschuldet habe. Der Kläger

sei nämlich über das Gleis gegangen, ungeachtet er von dem Fussweg, vom dem aus er die Strasse und das Gleis betrat, den Blick auf das Gleis auf eine Entfernung von 220 Schritte frei hatte, somit das Herankommen des Zuges hätte wahrnehmen müssen, wenn er, bevor er das Gleis betrat, auf dasselbe und zwar nur auf eine kurze Entfernung geblickt hätte.

Aus der interessanten Begründung des oberstgerichtlichen Urtheils verdient folgende Stelle hervorgehoben zu werden: Wenn der Kläger, der schon mit Rücksicht auf das Bestehen des Gleises an die Möglichkeit des Herankommens eines Zuges denken konnte und hierzu durch das entsprechend abgegebene Glockenzeichen veranlasst wurde, dennoch, ohne sich zu überzeugen, dass kein Zug komme, das Gleis zu einer Zeit betrat, wo der Zug nur noch in geringer Entfernung war, so fällt ihm ein Mangel an gehöriger Aufmerksamkeit im Sinne des § 1294 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs zur Last. Das Vorhandensein dieses Maasses von Aufmerksamkeit ist die nothwendige Voraussetzung des Bestandes einer auf nicht abgeschlossenen Wegen führenden Eisenbahn. Ohne diese Voraussetzung wäre die Verwendung solcher Wege zu einer Schienenbahn, zumal mit Dampfbetrieb, nicht gestattet worden, weil es nach der Natur der Sache unmöglich ist, eine mit normaler Geschwindigkeit fahrende Lokomotive sofort zum Stehen zu bringen, wenn jemand, der sich um deren Herannahen nicht kümmert, vor dieselbe hintritt. Der Betrieb solcher Bahnen ist eben nur dann möglich, wenn bei dem Publikum vorausgesetzt wird, dass es sich bei dem Betreten der Schienen die Eventualität des Herankommens eines Zuges vor Augen halte und daher auf das Glockensignal achte. Der Kläger hat dies nicht gethan, er ist daher an dem ihm zugestossenen Unfall selbst schuld. Nach dem Gesetze erscheint also die Haftpflicht der verklagten Gesellschaft ausgeschlossen und war demgemäss das Klagebegehren abzuweisen.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Staatsbahnen und der anderen ungarischen Hauptbahnen** stellten sich nach den amtlichen Ausweisen im Monat April d. J. wie folgt:

Benennung der Eisenbahn	Einnahmen im April			
	im ganzen		für 1 km	
	1898	1897	1898	1897
kgl. ungar. Staatsbahnen . . .	6 748 500	7 032 273	862	912
Südbahn (ungarische Linien) . .	568 983	580 064	808	824
Raab-Oedenburg-Ebenfurter E.	58 818	66 585	491	556
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	399 480	409 195	1 044	1 069
Mohács-Fünfkirchner Eisenb. .	47 830	53 223	708	787
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	41 000	45 738	602	672
zusammen	7 864 611	8 187 078	858	904

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Hauptbahnen betrug im Monat April d. J. 9 166,8 (1897 9 054,8) km. Es sind sonach bei einer Vermehrung der durchschnittlichen Länge der Hauptbahnen um 112 km die Einnahmen um 322 467 fl. und für das Kilometer um 46 fl. zurückgegangen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Lokalbahnen betrug im Monat April 6 851,6 (6 011,3) km.

Die Einnahmen der Lokalbahnen beliefen sich im Monat April auf 1 090 972 (1 070 222) fl. und für das Kilometer auf 159 (178) fl. Die Einnahmen sind demnach bei einer Vergrösserung der durchschnittlichen Länge um 840,3 km um 20 750 fl. gestiegen, für das Kilometer jedoch um 19 fl. gefallen.

Die durchschnittliche Betriebslänge sämmtlicher Haupt- und Lokalbahnen betrug im April 16 018,4 (15 066,1) km und die Einnahme sämmtlicher Bahnen 7 955 583 (9 257 300) fl., d. i. für das Kilometer 559 (614) fl. Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher Bahnen 34 936 982 (35 816 706) fl. und für das Kilometer 2 181 (2 377) fl. Dieselbe ist demnach, ungeachtet sich das Eisenbahnnetz um 952,3 km vergrössert hat, um 879 724 fl. zurückgegangen. Der Ausfall betrifft ausschliesslich den Güterverkehr, aus demselben hat sich eine Mindereinnahme von 1 296 685 fl. ergeben, welche durch die Mehreinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 416 961 fl. verringert wurde. Befördert wurden in den vier ersten Monaten 17 289 234 Personen und 9 202 594 t Güter.

— **Vermehrung des Wagenparkes der ungarischen Staatsbahnen.** Neuerlich haben diese Bahnen 1 000 Lastwagen von der Allgemeinen und Internationalen Wagenleihgesellschaft in Budapest in Miethe genommen. Diese Lastwagen, welche in der Wagenfabrik Ganz & Comp. hergestellt werden, gelangen in gewissen Zeitabständen zur Ablieferung und sind die ersten Wagen bereits vor einigen Tagen den ungarischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellt worden. Den ungarischen Staatsbahnen steht es dem getroffenen Uebereinkommen zufolge frei, die in Rede stehenden Wagen nach Ablauf einer vierjährigen Miethe zu einem im vorhinein bestimmten Preise abzulösen und sie auf diese Weise in das Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen zu übernehmen. Die innerhalb der vierjährigen Miethdauer entrichteten Leihgebühren finden in dem Ablösungspreise insofern Ausdruck, als der Ablösungsbetrag ein entsprechend geringerer ist. Die Erhaltungskosten der Wagen während der Miethsdauer fallen, insofern sie aus der regelmässigen Abnutzung der Wagen sich ergeben, den obengenannten Leihgesellschaften zur Last. Zur weiteren Hebung der Exportfähigkeit wurden von der „Compagnie auxiliaire des chemins de fer in Brüssel“ ebenfalls 350 Leihwagen angemiethet. Der Gesammtstand an Leihwagen der ungarischen Staatsbahnen wird hierdurch auf die stattliche Höhe von 7 500 gebracht, wodurch die Leistungsfähigkeit der Bahnen nicht unwesentlich erhöht wird.

Rumänien.

— In der nun abgeschlossenen Parlamentssession wurde der Bau der projektirten **Donaubrücke Turnu-Severin-Cladova** genehmigt und ausserdem folgende **Kredite für Eisenbahnzwecke** und für den der Eisenbahn unterstehenden **Seedienst** bewilligt:

1. 1 500 000 Lei für Reparatur der durch Ueberschwemmung verursachten Schäden;
2. 8 000 000 Lei für Verlängerung der im Bau befindlichen Streke Ramnicul-Valcea-Calimanesti bis Riul-Vadului;
3. 6 000 000 Lei für die Arbeiten auf der Strecke Berlad-Galatz und 3 000 000 Lei für die Strecke Comanesti-Palanka;
4. 17 800 000 Lei für Beschaffung von Rollmaterial für die Eisenbahnen und für Schiffsmaterial für den Seedienst;
5. 7 500 000 Lei für Deckung der Nachtragsausgaben für die im Jahre 1898/99 vorzunehmenden Arbeiten beim Hafenbau in Constanta;
6. 5 000 000 Lei für den Bau von Heizhäusern und anderen Hochbauten;
7. 1 000 000 Lei für Deckung der für die Studien des Baues der Donaubrücke bei Turnu-Severin und anderer Neubauten erforderlichen Auslagen.

Ausserdem wurde für den der Generaldirektion der Staatsmonopole unterstehenden Schifffahrtsdienst auf der Donau und dem Pruth ein Kredit von 6 000 000 Lei zur Beschaffung von Schiffsmaterial, Verbesserungen der Werftanlagen in Turnu-Severin sowie zum Bau von Magazinen in verschiedenen Häfen bewilligt.

— Der **Gesetzentwurf über den Bau von Lokalbahnen,** welcher, nach einigen vom Abgeordnetenhause vorgenommenen Aenderungen, zum zweiten Male dem Senat vorgelegt werden musste, ist nunmehr endgültig angenommen und zum Gesetz erhoben worden.

— Aus der eben erschienenen **kommerziellen Statistik** der Generaldirektion **der rumänischen Eisenbahnen** für das Jahr 1896, einem gründlichen, stark ins einzelne gehenden, mit zahlreichen Tabellen ausgestatteten Opus, entnehmen wir folgende Daten, welche auch für weitere Kreise ein gewisses Interesse haben dürften:

Resultate des Frachtgüterverkehrs.

Versandartikel		beförderte Mengen t	Einnahmen Lei
Getreide und Mahlprodukte . . .		1 891 149	10 212 887
Steinkohlen, Koks u. dergl. . . .		157 509	944 885
Bau- und Werkholz		339 505	2 602 805
Brennholz		386 715	1 371 203
Cement u. dergl.		16 657	142 318
Steine, roh und bearbeitet, u. dergl. .		644 059	1 836 843
Petroleum, Theer u. dergl.		74 879	394 753
Salz		83 068	631 654
sonstige Wagenladungsgüter	ausschliesslich der Militärgüter	121 921	1 142 121
Stückgüter		420 915	8 183 399
Thiere		24 118	372 086
Fahrzeuge		3 068	20 692
zusammen		4 163 563	27 855 646

Die Getreidetransporte bilden 45,42 % der beförderten Mengen und 36 % der erzielten Einnahmen.

Vereins-Ausland.

— Die **Gornergratbahn,** die, wie die „Hotel-Revue“ mittheilt, voraussichtlich am 1. Juli d. J. dem Betriebe übergeben wird, wird täglich vier Züge von Zermatt nach dem Grat und ebenso viele in umgekehrter Richtung zur Ausführung bringen; ferner je einen Zug bis Riffelalp. Die Strecke wird in anderthalb Stunden zurückgelegt. Es werden folgende Stationen berührt: 1. Station Zermatt, 1 607 m überm Meer; 2. Station: Riffelalp, 2 213 m; 3. Station: Riffelberg, 2 585 m; 4. Station: Gornergrat, 3 019 m. Die Gornergratbahn ersteigt damit eine Höhe, in die bis jetzt noch keine Bergbahn in Europa vorgedrungen ist. Die bisher gebauten höchsten Bergbahnen in Europa haben folgende Höhen erreicht:

	Ausgangspunkt m über Meer	Endpunkt m über Meer
Vitznau-Rigibahn	437	1 750
Arth-Rigibahn	421	1 750
Pilatusbahn	441	2 066
Monte Generosobahn	277	1 639
Wengernalpbahn	890	2 064
Schynige-Plattebahn	587	1 970
Glion-Naye	689	1 972
Rothhornbahn	570	2 252

Die Gornergratbahn steigt daher noch um 767 m höher als die Brienzer Rothhornbahn.

— **Drohender Streik der französischen Eisenbahnarbeiter.** Das Syndicat national des travailleurs des chemins de fer, übrigens nicht der einzige Gewerkschaftsverband der französischen Eisenbahnarbeiter, ringt schon seit Jahren um die Anerkennung von Seiten der Gesellschaften; wie bekannt bis jetzt, trotz früherer gewaltiger Kämpfe, vergeblich. Auf dem letzten Jahreskongress, der Ende April in Paris stattfand (vergl. Nr. 34 und Nr. 37 d. Ztg.), wurden wiederum Delegirte an die Eisenbahndirektionen abgesandt, um von diesen das Zugeständniss zu erhalten, das Syndikat als offizielle Vertretung der Arbeiterschaft anzuerkennen. Der Schritt blieb erfolglos. Daraufhin beauftragte der Kongress den Verbandsausschuss, noch einen weiteren Versuch zu machen, und stattete ihn gleichzeitig mit der Vollmacht zur eventuellen Organisation eines allgemeinen Ausstandes aus. Als Vorbereitung zu diesem letzten gütlichen Versuch veröffentlichte, der „Sozialen Praxis“ zufolge, der Verbandsausschuss am 11. d. Mts. ein Manifest, das zwar formell an die Arbeiter gerichtet ist, in Wirklichkeit aber ein Ultimatum an die Eisenbahndirektionen darstellt. Es wird darin angezeigt, dass der Ausschuss, in Ausführung des vom Kongress erhaltenen Auftrages, noch einmal bei den Direktoren vorstellig werden und dass von dem Bescheide, den man ihm ertheilt, alles weitere abhängen wird. Man verlangt eine klare und deutliche Antwort, auch von dem Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der sich beim letzten Versuche halb entgegenkommend gezeigt hatte. Von den speziellen Forderungen der Arbeiter sagt das Manifest nichts. Aber es weist doch darauf hin, dass alle Arbeiterkategorien schon seit langem auf Besserstellung warten. Es citirt auch Briefe von Bahnhofsvorständen (chefs de gare), welche sich ebenfalls als Ausgebeutete erklären und sich dem Streik anzuschliessen versprechen. Ferner macht man darauf aufmerksam, dass das von der Deputirtenkammer bewilligte Gesetz über die Regelung der Arbeitszeit des Zugpersonals nunmehr durch den Senat verzögert werde. Das Beispiel der Barrierefrauen der Staatsbahnen, die in einer Eingabe ihren Dienstaustritt androhten, wenn ihre Bezüge nicht erhöht werden, wird den männlichen Arbeitern vor Augen gehalten. Zum Schlusse heisst es wörtlich: „Die Antwort der Gesellschaften, welche wir öffentlich bekannt machen werden, wird uns allen unser Verhalten diktiren. Durch ihre lange Geduld haben die Arbeitnehmer der Eisenbahnen bewiesen, dass sie den Streik nicht wünschen; aber sie haben durch ihre Ausdauer und ihre Beschlüsse auch bewiesen, dass sie ihn nicht fürchten. Wenn diese Eventualität wirklich eintritt, dann fallen die Verantwortung und die Folgen allein auf die Eisenbahngesellschaften.“

— **Der Zusammenbruch der französischen Elektro- und Dampfmotorgesellschaft,** die auch die berühmte elektrische Lokomotive von Heilmann in Vertrieb hatte, ist nach $2^1/_2$ jährigem Bestehen des Unternehmens erfolgt. Die Elektromotoren haben sich nicht einführen lassen, und die elektrische Lokomotive war noch nicht genügend vervollkommnet. Das Defizit beläuft sich auf annähernd 2 Millionen. Wie der „Elektrotechnische Anzeiger“ meldet, wird jedoch die aussichtsvolle Erfindung Heilmann's durch dieses Ereigniss nicht in Frage gestellt werden, da das gesammte Unternehmen der verkrachten Gesellschaft von der Industriegesellschaft für Elektrizität aufgenommen wird. Durch Betheiligung der bekannten schweizer Firma Brown, Boveri & Co. ist eine Vergrösserung der Werkstätten dieser Gesellschaft sichergestellt. Die Erfindungen Heilmann's sollen in dieser Gesellschaft eine Stütze finden, und ausserdem rechnet man infolge einer Verbindung mit der Compagnie de Traction auf Aufträge für den Bau der Pariser Stadtbahn.

— In **Bulgarien** sind kürzlich seitens der Regierung **Trassenstudien** auf den Linien Tinowo-Nowa-Zágora und Dewna-Dobritsch vorgenommen worden. Die Offertverhandlung wegen Vergebung des Baues der Eisenbahnstrecke Radomir-Küstendil-türkische Grenze, 88 km, findet am 4. Juli in Sofia statt. Die mit 1. Mai d. J. in Kraft getretenen **neuen Tarife** und das **Betriebsreglement** für den direkten Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei bieten nebst den allerdings unwesentlichen Frachtermässigungen den beachtenswerthen Vortheil der garantirten Lieferzeit auf allen betheiligten Bahnen. Bisher war ab Belgrad bis Konstantinopel respektive Salonich eine bedingte Lieferfrist ausgeschlossen, weshalb Regressansprüche bei sehr oft vorgekommenen verzögerten Ablieferungen nicht geltend gemacht werden konnten. („Handelsmuseum.“)

— Infolge des Wachsthums der Stadt **London** werden immer neue Anforderungen an die Eisenbahngesellschaften gestellt, namentlich zur **Erleichterung und Verbilligung des Arbeiterverkehrs.** Unlängst ist das englische Ministerium ersucht worden, einen Druck auf die Eisenbahngesellschaften zu üben, damit sie gewisse Forderungen zu Gunsten der Arbeiter erfüllen. Vor allem wird verlangt, dass fortan eine grosse Zahl von Zügen mit niedrigeren Fahrpreisen bis 8 Uhr Vormittags verkehrt und zwar von den Arbeitervororten im Norden und Osten nach der Stadt. Indessen bestehen begründete Bedenken gegen die Erfüllung dieser Forderungen, nicht zuletzt deshalb, weil durch solche Verkehrserleichterungen das Anwachsen der Arbeitervororte künstlich gefördert wird. Ohnehin ist dort die Bevölkerung bereits so dicht, dass Wohnungsverhältnisse entstanden sind, die aus gesundheitlichen wie aus sittlichen Gründen ernstlich beanstandet werden müssen.

— **Aus Sibirien zum schwarzen Meer.** In Russland scheint man sehr besorgt darum zu sein, die für die Zukunft erhofften grossen Gütermassen auch fortschaffen zu können, namentlich aber für dieselben einen gesicherten Ausgang zu den vorhandenen Hafenplätzen zu finden. Dass die Furcht vor dem Versagen der Leistungsfähigkeit der z. Zt. in Frage kommenden Eisenbahnen nicht unbegründet ist, lehren die wiederholten Verkehrsstörungen und Verkehrsstockungen, unter denen der russische Handel leidet, zur Genüge. Ob aber thatsächlich so grosse Gütermassen von Sibirien in den Handel werden gebracht werden, als viele glauben, bleibt noch abzuwarten, wenngleich schon jetzt anerkannt werden muss, dass unter den heutigen Marktverhältnissen (Ausfall der amerikanischen Lieferungen, theilweise Missernten in Russland usw.) Sibirien eine Rolle auf dem Getreidemarkt errungen hat.

Dieser Zustrom hat einerseits die in Frage kommenden Bahnen überrascht, andererseits die schon sehr in Anspruch genommenen wenigen baltischen Häfen noch mehr belastet.

Offenbar mit Ausnutzung dieser Verhältnisse hat die sehr rührige und intelligente Verwaltung der Wladikawkaseisenbahn, welche den Bau der Linie Tichorezk-Zarizyn (550 Werst lang) eben vollendet hat, bereits eine neue Eisenbahnlinie von etwa 1 500 Werst Länge: Zarizyn-Orenburg-Orsk-Tscheljabinsk geplant. Diese Bahn wird zwar durch ein wenig besiedeltes Steppengebiet führen, aber dasselbe weist viele Reichthümer der Natur auf, und die Rjäsan-Uralskbahn, welche mit ihren Transwolgazweiglinien dasselbe nur im Nordosten berührt, ist angeblich nicht imstande, alle Frachten zu bewältigen, welche die Steppe liefert. Fische, Fleisch und Vieh werden zwar von der Rjäsan-Uralskbahn befördert, aber für Salz, schwefelsaures Natron, Malzwurzel usw. ist der Tarif infolge der gewaltigen Entfernungen, welche die Fracht bis nach Moskau oder den baltischen Häfen zurücklegen müsste, zu theuer. Die Linie Orsk-Orenburg-Zarizyn-Tichorezk-Noworossisk wird für diese Güter einen kürzeren Weg zum Meere, d. h. nach dem Auslande schaffen. Noch mehr Bedeutung wird nach Ansicht der Ver-

waltung der Wladikawkasbahn die neue Linie für den Transitverkehr gewinnen. Der Handel Sibiriens, so führen Petersburger Zeitungen zur Unterstützung des Planes aus, beginnt sich schon jetzt zu entwickeln: Vieh, Fleisch, Milchprodukte, Getreide gelangen aus Sibirien schon heute nach Petersburg, Reval, Riga, Libau und Königsberg. Aber dieser Weg zu den baltischen Häfen ist sehr beschwerlich.

Von Tscheljabinsk bis Petersburg, dem nächsten nordischen Hafen, welcher fast ein halbes Jahr zugefroren ist, sind es 2587 Werst. Zudem geht dieser Weg über die Ssamara-Slatouster und Ssysran-Wjasmaer Bahn, welche für einen verstärkten Verkehr nicht ausgerüstet sind, so dass hier bedeutende Frachtstockungen eine gewöhnliche Erscheinung bilden. Die weiteren Bahnen nach den baltischen Häfen sind zwar leistungsfähiger, haben aber grosse Gütermassen aus den südlichen und inneren Gouvernements zu bewältigen, so dass ein anderer Ausgang für die sibirischen Frachten nach der Grenze höchst wünschenswerth ist. Diesen anderen Ausgang gibt die projektirte Linie Noworossisk-Tichorezk-Zarizyn-Orenburg-Orsk-Tscheljabinsk, welche etwa 2250 Werst lang werden wird. Durch diese Linie findet Sibirien einen natürlichen Ausgang zum schwarzen Meere. Damit die neue Linie diese Transitbedeutung erhält, muss selbstverständlich Noworossisk ein erstklassiger Hafen, ein zweites Odessa werden. Nebenbei wird die neue Bahn zweifellos auch zur Entwickelung der metallurgischen Industrie des Urals beitragen, indem sie den uralschen Fabriken und Hüttenwerken billig die Donezkohle liefert.

Soweit die Petersburger Presse. Nach unserer Meinung ist jedoch der Wasserweg auf der Wolga zur Vermittelung des Transitverkehrs ausser Acht gelassen. Wir sind ganz der Meinung, dass Sibirien als Getreide- usw. Lieferant wohl eine Rolle zu spielen berufen ist, doch wird die Bedeutung dieser Rolle davon abhängen, dass die zu benutzenden Wege, auf denen die sibirischen Produkte den europäischen Markt erreichen können, so wohlfeil sind, dass die wohlfeilen Produkte, wie Getreide usw., auch noch mit Vortheil Absatz finden können. Bei den übergrossen Entfernungen aber von Sibirien bis zur Ostsee oder zum schwarzen Meere, um von hier aus die grossen Weltmärkte in England, Belgien usw. zu erreichen, müssen die Wasserwege in erster Reihe benutzt werden, um die Kosten möglichst niedrig zu halten.

Um übrigens das Projekt des geplanten Bahnbaues zu unterstützen, bedarf es auch gar nicht der Prospektion einer dadurch geschaffenen direkten Verbindung zwischen Sibirien und dem schwarzen Meere, denn es genügt hierzu ein Blick auf die Karte, die keinen Verkehrsweg in dem grossen Gebiete zeigt, und die Erwägung, dass das Land vielerlei werthvolle Handelsartikel zu liefern vermag, wenn nur ein Absatz durch gute Wege ermöglicht wird.

— Das Projekt der **Ofotenbahn**, welches bekanntlich unlängst vom schwedischen Reichstag bewilligt wurde, ward am 15. d. Mts., soweit die norwegische Strecke in Frage kommt, auch vom Storthing genehmigt.

— **Der Aufschwung Smyrnas und das kleinasiatische Eisenbahnnetz.** Bemerkenswerth ist der Aufschwung, den die kleinasiatische Handelsstadt Smyrna genommen hat, seitdem sie mit ihrem Hinterland durch Eisenbahnen in Verbindung gesetzt worden ist. Als im Jahre 1865 die erste Eisenbahn von Smyrna aus in das Innere gebaut wurde, belief sich die Ausfuhr Smyrnas auf annähernd 74 000 000 ℳ und ihre Einfuhr auf noch nicht 15 000 000 ℳ. Im Jahre 1897 war die Ausfuhr Smyrnas auf 130 000 000 ℳ und die Einfuhr auf 65 000 000 gestiegen. Nunmehr scheinen in der Stellung Smyrnas durch die Entwickelung des kleinasiatischen Eisenbahnnetzes Verschiebungen eintreten zu sollen. Wie erinnerlich wurde im vorigen Jahre die Strecke von Smyrna-Alascheir nach Afium-Karahissar in Betrieb gesetzt und dadurch die geplante Eisenbahnverbindung zwischen Konstantinopel und Smyrna über Konia nach Ismid hergestellt. Vorerst ist freilich ein direkter Güterverkehr auf dieser Strecke ohne Umladung noch nicht möglich, weil die beiden Linien in Afium-Karahissar mit einander noch nicht verbunden sind. Nach einem Bericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Ungarn stösst diese Verbindung einstweilen noch auf Schwierigkeiten, die durch den Interessengegensatz der französischen Linie von Smyrna mit der deutschen Strecke von Ismid verursacht werden. Indess ist man in Smyrna der Ansicht, dass eine Verbindung der beiden Bahnen mit einer Einigung über die Frachtsätze für Smyrna von grösster Wichtigkeit wäre und hat an den Sultan in diesem Sinne eine Bittschrift gerichtet in der Hoffnung, dass bei Herstellung einer solchen Einigung die grossen Getreidemengen, die in der Umgebung von Konia erzeugt werden, ihren Weg nicht mehr über Ismid, sondern über Smyrna nehmen werden. Ismid ist zwar dem Erzeugungslande um 20 km näher, indessen besteht in Smyrna eine Börse und ausserdem bietet die grössere Hafenstadt günstigere Frachtverhältnisse.

Den Wünschen Smyrnas steht freilich das Interesse der deutschen Eisenbahngesellschaft gegenüber. Noch lässt sich nicht absehen, welche Wege die Ausfuhr des ausserordentlich fruchtbaren Anatoliens in Zukunft nehmen wird, namentlich, wenn die übrigen geplanten Bahnlinien gebaut sein werden. Smyrna befürchtet eine Beeinträchtigung seines Ausfuhrhandels im Falle einer Verbindung des Hafens Scalanuova mit der in englischem Besitz befindlichen Eisenbahn Smyrna-Diner, welche Verbindung durch eine von Ayassoluk ausgehende, nur wenige Kilometer lange Eisenbahnlinie verhältnissmässig leicht herzustellen wäre. Möglicherweise muss Smyrna künftig auch einen Theil seines Zwischenausfuhrhandels an Konstantinopel abgeben. Indessen hofft man in Smyrna, dass der wirthschaftliche Aufschwung der durch die Eisenbahnen erschlossenen Gegenden Anatoliens gross genug sein wird, um die Beeinträchtigung, die Smyrna aus den künftigen Verkehrsverschiebungen erleiden sollte, wieder auszugleichen. In der That sind die anatolischen Provinzen ausserordentlich erzeugungs- und entwickelungsfähig, was sie mit ihrem weiteren Aufschwung durch die Eisenbahnen bekunden werden.

— Die „Frankf. Ztg." meldet aus Shanghai: Die **belgische Anleihe zum Bau einer Eisenbahn Peking-Hankau** ist definitiv abgeschlossen. Japan beabsichtigt, eine Anleihe im Betrage von 150 Millionen mit einem holländischen Syndikat abzuschliessen.

— Das Reuter'sche Büreau meldet aus Peking, es verlaute aus bester Quelle, dass die einzige Russland gewährte Eisenbahnkonzession in Schansi diejenige für die **Eisenbahn Taijünfu-Chingtingfu** sei und dass Russland weder im Süden noch im Westen irgend eine andere Konzession gemacht sei.

— Die auffällige Thatsache, dass neuerdings in **Deutsch-Südwestafrika**, welches bisher frei von **Malaria** war, derartige Erkrankungs- und Todesfälle vorgekommen sind, wird vielfach mit dem in der Ausführung begriffenen **Eisenbahnbau** in Verbindung gebracht. Man glaubt, dass die mit diesem Bau verbundenen Erdarbeiten die Krankheit hervorgerufen haben. Nach ärztlicher Ansicht ist es nicht ausgeschlossen, dass dies mit zur Erzeugung der Krankheit beigetragen hat, doch nimmt man nicht an, dass darin die einzige Veranlassung liege, weil sonst die Krankheit nur in den Küstenstreifen hätte auftreten können, welche der Bahnbau noch nicht überschritten hat. Thatsächlich sind aber auch Erkrankungen in anderen Gegenden vorgekommen.

— **Bahnnetz Chiles.** Seit dem Jahre 1888 sind in Chile von dem Staate 640 km Eisenbahnen gebaut oder angekauft worden. Vorher hatte der Staat 1092 km fertiggestellt. Demnach stehen im staatlichen Betriebe gegenwärtig 1732 km Eisenbahnen breiter Spurweite (5 Fuss 66 Zoll englisches Maass.) Davon sind nur 55 km doppelgleisig. Ausserdem befinden sich im Betriebe von Privatgesellschaften 2323 km, sodass Chile ein Eisenbahnnetz von 4055 km Ausdehnung besitzt. Das Netz der Staatsbahnen umfasst: die Nordbahnen in den Provinzen Atacama und Coquimbo mit zusammen 345 km und die Centralbahn mit 1387 km. Diese geht von Valparaiso nach Santiago und durchzieht von da nach Süden das fruchtbare Thal zwischen der Hochkordillere und der Küstenkordillere bis Temuco, sie soll bis Puerto Monnt, der südlichsten Ortschaft des besiedelten Landes, ausgebaut werden. Eine Reihe von Zweigbahnen vermittelt den Verkehr nach Seitenthälern und Küstenplätzen, namentlich dem aufblühenden Talcahuano, dem Hafen der wichtigsten Stadt des Südens, Concepcion. 185 km Privatbahnen sind an das Netz der Centralbahn angeschlossen. Von den 1434 km der transkontinentalen Bahn Valparaiso-Santiago bis Buenos Ayres ist die Verbindung von Salto de Soldado mit Punta de Vacas zur Zeit noch nicht gebaut. Die Reise von Santiago bis Buenos Ayres kann heute in 71 Stunden zurückgelegt werden. Von den übrigen Privatbahnen kommen 442 km auf die chilenische Strecke, welche den Hafen Antofagasta mit den bolivianischen Bahnen verbindet. Der Rest vertheilt sich auf Lokalbahnen, die von den Häfen Arica (nach Tacna 63 km), Pisagua, Junin, Iquique, Caleta Buena, Tocopilla, Taltal (nach den Salpeter- und Metallminendistrikten des Nordens 1113 km), Caldera, Carrizal Bajo und Tongoi (nach den Bergwerken der Provinzen Atacama und Coquimbo 520 km) ausgehen.

Allgemeines.

— Ueber den **Passagierverkehr der grossen Dampferlinien nach Newyork** im Jahre 1897 entnehmen wir einer Zusammenstellung, die durch das Patentbüreau Carl Fr. Reichelt in Berlin veröffentlicht wird, folgendes:

	Kajüte	Zwischendeck
Norddeutscher Lloyd . . .	15 196	40 415
Cunard	15 196	17 703
American Line	14 443	11 322
Hamburg-Amerika	10 866	17 323
White Star	10 104	19 271
Cie. Transatlantique	6 044	14 264
Anchor	6 478	19 372
Nederlandsch-America S. M.	2 871	10 503
Red Star	4 493	10 557
Thingvalla	850	3 201
Fabre	22	11 374

Von den 15 196 Kajütepassagieren des Lloyd benutzten 2 607 die vom Mittelmeer ausgehende Linie. Im ganzen genommen zeigen die Zahlen einen bedeutenden Rückgang gegen frühere Jahre. Die Gesammtzahl der in Newyork gelandeten Reisenden betrug im Jahre 1897 282 936 gegen 351 573 im Jahre 1895 und 595 313 im Jahre 1891. Auffallend ist die Abnahme der Passagierzahlen bei den englischen Linien; während die hohen Zahlen der American Linie wohl hauptsächlich durch zurückreisende Yankees herbeigeführt wurden. Mit Ausnahme des Lloyd haben alle Gesellschaften eine geringere Anzahl Kajütepassagiere zu verzeichnen als im Vorjahre. Bemerkenswerth ist, dass die Zahl der Reisen sich vermehrt hat. Wieder steht der Lloyd mit 127 an der Spitze; ihm folgt die Hamburg-Amerikalinie mit 100, dann Cunard mit 61, White Star und American Line mit je 53.

— Am **Cassetgletscher**, am Fusse des Mont Pelvou bei Briançon ist die erste Anlage in Mitteleuropa gebaut worden, welche den Zweck hat, das **Gletschereis durch regelrechten Steinbruchbetrieb zu gewinnen** und dem Handel zuzuführen. Den letzten Anstoss zur Ausführung der Idee scheint der vergangene ausserordentlich milde Winter gegeben zu haben. Einer Mittheilung des Internationalen Patentbüreaus Carl Fr. Reichelt in Berlin entnehmen wir folgende Details über die Anlage: Der Gletscherfuss befindet sich in einer Höhe von 6 600 Fuss. Der Zugang ist verhältnissmässig bequem. Um die Transportkosten auf das Nöthigste zu reduziren, wurde eine **Drahtseilbahn** von etwa 2 km Länge gebaut, deren Anlage in etwa 5 Wochen vollendet war. Dieselbe besitzt 3 Kabel von 0,7, 0,6 und 0,4 Zoll Durchmesser. Der erste dient als Tragseil für die thalwärts laufenden Eisblöcke, deren jeder etwa 150 kg wiegt; auf dem zweiten gehen die Karren oder Scheeren wieder vom Thal zur Beladestelle zurück; das dritte endlich dient als Zugseil. Die Bahn arbeitet ohne besonderen Motor. Die beladenen Wagen, die zu Thal fahren, ziehen die leeren zur Beladestelle hinauf. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten beträgt 1 400 Fuss. Die Entladestation liegt noch etwa 17 km von der Eisenbahn entfernt. In der Stunde können etwa 10 t Eis zu Thal gefördert werden. Die Anlage gehört der Firma Teste, Pichat & Moret in Lyon.

Technische Neuerungen.

— Nachdem man allerwärts bestrebt ist, an Stelle der seitherigen, mit vielen Gefahren verbundenen Wagenkuppelungen **automatische Kuppelungsvorrichtungen** zu verwenden, die auch den Anforderungen, welche an solche gestellt werden müssen, nach jeder Richtung entsprechen, hat auch die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen versuchsweise die amerikanische Janney-Kuppelung an einigen Wagen unter dem jetzigen Zughaken bei unveränderter Belassung des letzteren angebracht, so dass auf diese Weise im Uebergangsstadium eine Kuppelung der Wagen mittelst der Janney-Kuppelung oder mittelst der gewöhnlichen Schraubenkuppelung vorgenommen werden kann. Nach erfolgter Ausrüstung einer grösseren Zahl von Wagen in dieser Art ist beabsichtigt, dieselbe sodann versuchsweise in Betrieb zu nehmen.

— **Die elektrische Lokomotive für die Jungfraubahn** wird die stärkste Zahnradlokomotive sein, die je gebaut worden ist. Sie ist dazu bestimmt, die Wagen auf den steilsten Strecken zu befördern. Die Stromzuleitung geschieht oberirdisch. Die Motoren der Maschine sind im Personenwagen selbst untergebracht. Man erreicht dadurch eine grössere Adhäsion der Treibräder an den Schienen, und das Herausspringen des Zahnrades aus der zwischen den Schienen liegenden Zahnstange wird vermieden. Das Wagengestell hat zwei Tragachsen und zwei Treibachsen, welche zwischen jenen liegen und auf denen die Zahnräder festsitzen. Zwei Elektromotoren, jeder von 125 PS bei 800 Umdrehungen in der Minute, setzen durch doppelte Uebersetzungen die Zahnräder in Bewegung. Die Leistung kann aber bis auf 300 PS (285 Kilowatt) gesteigert werden. Die Spannung des Stromes beträgt 500 Volt. Die Bolzen der Zahnstange bestehen aus Aluminiumbronze, die Lauf- und Zahnräder aus Gussstahl. Die letzteren werden so gross als möglich gemacht, um einen guten Eingriff der Zähne in die Stange zu gestatten und möglichst wenig Reibung zu verursachen. Für eine Berglokomotive spielen natürlich Bremsen eine Hauptrolle. Die hier beschriebene Maschine trägt Vorrichtungen, die auf drei Arten wirken können: eine elektrische Bremse, welche auf die Treibwellen wirken kann, wenn der Strom durch die Motoren geht; eine Handbremse, die ebenfalls auf den Treibmechanismus drückt, und eine dritte Bremse, die vermittelst Backen die Schienen umfasst und vom Aufsichtspersonal der Wagen leicht in Bewegung gesetzt werden kann. Die Lokomotive wird von Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) gebaut.

Bücherschau.

— Sammlung elektrotechnischer Vorträge. Unter Mitwirkung von Fachgenossen, herausgegeben von Professor Dr. Ernst Voit. 1. Band, 7. und 8. Heft: **Die Benutzung einer und derselben elektrischen Leitung für verschiedene Betriebe**, unter besonderer Berücksichtigung der bei den Eisenbahnen vorkommenden einschlägigen Schwachstromanordnungen. Von Oberingenieur Kohlfürst. Mit 24 Abbildungen. Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke. 1898. Preis 2 ℳ

Der Verfasser ist als Schriftsteller auf elektrotechnischem Gebiet, namentlich dem der Schwachstromanlagen für Eisenbahnzwecke vortheilhaft bekannt und auch in diesen Blättern häufiger genannt worden. Auch jetzt beschäftigt er sich mit einem Gegenstande, der tief in das Eisenbahnwesen eingreift, im vorliegenden Falle sind indessen aus einem umfassenderen Stoff lediglich diejenigen Fälle einschränkend herausgegriffen, die sich beziehen auf die Bedienung verschiedener Signalvorrichtungen auf einer Leitung, die Signalgebung auf Telegraphenleitungen, das Telegraphiren auf Signalleitungen, das Telephoniren auf Telephonleitungen sowie auf Signalleitungen und die Telephonie in Verbindung mit Telegraphie auf Signalleitungen.

Aber auch das Theilgebiet ist bereits reich entwickelt, insbesondere hat die Frage des Telephonirens und Telegraphirens zu gleicher Zeit auf demselben Draht lebhaftestes Interesse gefunden, namentlich für Zwecke der Armeen und Eisenbahnen. Die Ersparniss an Leitungskosten bei Einrichtung gemischter Betriebe kann unter Umständen sehr erheblich werden und es lohnt wohl, sich eingehender mit den Verhältnissen zu befassen. Das vorligende Heft bietet hierzu eine willkommene Gelegenheit.

— **Kurzes Handbuch der Maschinenkunde** von Egbert von Hoyer, ordentlicher Professor an der königlichen technischen Hochschule zu München. Mit eingedruckten Abbildungen. Fünfte bis neunte Lieferung. München, Theodor Ackermann, königlicher Hofbuchhändler.

Mit der vorliegenden, der zehnten*) Lieferung ist das Handbuch abgeschlossen, das, wie hier wiederholt werden darf, in erster Linie bestimmt ist, den Vertretern der industriellen, mechanischen und chemischen Technik ein übersichtliches Bild des heutigen Standes des Maschinenwesens zu gewähren. Der Verfasser ist seiner Aufgabe durchaus gerecht geworden und hat es trefflich verstanden, auf knappem Raum einen Stoff klar abzuhandeln, dessen Umfang über den gewöhnlichen Rahmen des Maschinenwesens hinausgeht, indem er noch eine Reihe von Gegenständen besprach, die gewöhnlich nicht zur Maschinenkunde gerechnet werden.

Die Eintheilung des Werks ist so getroffen, dass in fünf reich gegliederten Theilen die Maschinenelemente und ihre Verbindungen, die technischen Feuerungsanlagen, die Kraftmaschinen, die Werkmaschinen und die Zustandsmaschinen besprochen sind. Die vorliegende zehnte Lieferung enthält den Schluss des vierten Theils und den dem Umfang nach kleinsten fünften Theil. Er beschäftigt sich noch mit dem Kapitel der Pumpen, sodann der Luftfördervorrichtungen, bespricht im zweiten Abschnitt des vierten Theils die Formänderungsmaschinen — zur Zerkleinerung und Zertheilung, zur Absonderung — und im dritten die Kälteerzeugungsmaschinen. Der fünfte Theil umfasst als Zustandsmaschinen die Geschwindigkeits- und Kraft- und Arbeitsmesser.

*) Die Lieferungen 3 und 4 sind in Nr. 69 Jahrg. 1893 d. Ztg., die folgenden bis einschliesslich Lieferung 9 in Nr. 26 Jahrg. 1897 d. Ztg. besprochen worden.

Das Werk umfasst im ganzen 1000 Seiten Text und ist mit Abbildungen, deren es 922 enthält, aufs reichste ausgestattet.

— **Meyer's Wegweiser durch Thüringen** ist soeben in 14. Auflage im Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien erschienen. Es ist in diesem Führer nichts unberücksichtigt gelassen worden, was dem Reisenden, der eine genussreiche Tour zurücklegen will, von Nutzen sein könnte, und die rasch hintereinander folgenden Auflagen beweisen, wie das Publikum die Bestrebungen der Redaktion zu würdigen weiss. Zu den Vorzügen der unter Mitwirkung des Thüringerwaldvereins durchgeführten Bearbeitung tritt in der soeben erschienenen, von Grund aus völlig umgearbeiteten und vielfach bereicherten Auflage u. a. auch die Neuaufnahme von Rathschlägen für Radfahrer.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Strassburger Strassenbahngesellschaft. In dem unterm 20. April d. J. erschienenen Deckblatt zur Seite 16 des Tarifs für den Reichsbahn-Strassenbahnverkehr vom 1. April 1897 ist insofern ein Druckfehler enthalten, als bei Station Illkirch im Spezialtarif II die Schnitttaxe nicht 0,68 ℳ, sondern 0,08 ℳ beträgt.

Strassburg, den 18. Juni 1898. (1449)
Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen gelegene, bisher für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Rönkhausen auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 16. Juni 1898. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Juli d. J. ab muss der Schnellzug 190 (Gera-Weimar-Bebra) aus Betriebsrücksichten in Hermsdorf-Klosterlausnitz kurzen Aufenthalt erhalten, und deshalb ab Gera bereits 2 Minuten früher als bisher, also um 9.44 abfahren.

Im übrigen bleibt der Fahrplan des Zuges 190 unverändert, so dass er wie bisher in Roda 10.26 ankommt und 10.27 abfährt, und dann weiter im bisherigen Fahrplan fährt.

Erfurt, im Juni 1898. (1451)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Betriebseröffnungen.

Csorbasee-Zahnradbahn. Tatra-Lomnitzer Lokalbahn. Wiedereröffnung des Betriebes. Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes in der diesjährigen Sommerperiode hat am 15. Juni l. J. stattgefunden.

Budapest, 11. Juni 1898. (1452)
Direktion
der Kaschau-Oderberger Bahn.

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Am 1. Juli 1898 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II zu den Tarifheften 1 und 2 vom 1. Januar 1896 je ein Nachtrag VI in Kraft.

Die Nachträge enthalten geänderte und neue Frachtsätze des Klassengutarifs und verschiedener Ausnahmetarife sowie einige neue Ausnahmetarife. Besonders wird auf den im Nachtrag VI zum Heft 1 enthaltenen neuen Ausnahmetarif Nr. 11 B für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren zur Ausfuhr von Oberschlesien nach böhmischen Stationen aufmerksam gemacht, welcher bedeutende Frachtermässigungen aufweist. Für Flachs, gebrecht, bei Aufgabe von 5 und 10 t enthält der Ausnahmetarif Nr. 15 B im Nachtrag VI zum Heft 1 und bei Aufgabe von 5 t der Ausnahmetarif Nr. 11 im Nachtrag VI zum Heft 2 gleichfalls neue ermässigte Frachtsätze.

Insoweit durch die vorliegenden Nachträge Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. August 1898.

Die Nachträge können unentgeltlich von den Endverwaltungen bezogen werden.

Breslau, den 17. Juni 1898. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichsbahn-Staaatsbahnverkehr. Der mit Bekanntmachung vom 19. März d. J. eingeführte Ausnahmetarif für Eis tritt in dem hier bezeichneten Umfange mit sofortiger Gültigkeit unter gleichen Bedingungen bis zum 31. Oktober d. J. wieder in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Juni 1898. (1454)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. Juli 1898 treten folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag V zum Gütertarif, Theil II Heft 1.
b) Nachtrag III zum Seehafenausnahmetarif, Theil II Heft 2.
c) Nachtrag IV zum Gütertarif, Theil II Heft 3.
d) Nachtrag II zum Seehafenausnahmetarif, Theil II Heft 4.

Diese Nachträge sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zu erlangen.

Die Nachträge zu a) und c) enthalten Bestimmungen über die Aufhebung der Wagenladungsklassen C 1 und C 2, an deren Stelle ein anderweiter Ausnahmetarif 1 für Güter aller Art in Wagenladungen eingeführt werden wird; diese Maassnahmen, mit welchen Verkehrsbeschränkungen verbunden sind, treten jedoch erst mit Einführung der neuen Abtheilung B des Theils I in Wirksamkeit.

Ferner werden durch diese Nachträge die Station Zaandam der holländischen Eisenbahngesellschaft in den allgemeinen Klassengutverkehr und in einige Ausnahmetarife, die Station Budapest-központi vásárcsarnok für die Beförderung von Lebensmitteln und die Station Rózsahegy-fonógyár (Rózsahegy-Spinnerei) in den Ausnahmetarif für Holz (Heft 3) einbezogen.

Ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife werden mit den Nachträgen auch neue Ausnahmetarife für

Korkabfälle im Verkehre mit Wien nebst Vororten,
Benzin im Verkehre mit Budapest,
Eisen und Stahl im Verkehre mit Budapest und Köbánya (Steinbruch)

eingeführt.

Die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Baumwollengarne) gelten erst vom 15. August 1898.

Dresden, am 14. Juni 1898. (1455)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. werden im ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von Station Schönlanke des Direktionsbezirks Bromberg nach den oberschlesischen Hüttenstationen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10000 kg widerruflich eingeführt. Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die im ostdeutschen Gütertarif in dem Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 16. Juni 1898. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarifheft 3 der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstarifsätze, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife.

Soweit durch den Nachtrag die Aufhebung von Frachtsätzen angeordnet ist, ist durch den am 1. April d. J. in Kraft getretenen Binnengütertarif der Stendal-Tangermünder Eisenbahn, sowie durch die am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Binnengütertarife der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldenslebener, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn voller Ersatz geschaffen.

Erfurt, den 14. Juni 1898. (1457)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 3 in Kraft, welcher ausser mehreren bereits früher bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen die Aufnahme der Stationen Heiligenhafen und Norderney, Entfernungsänderungen für die Station Schöttmar, Ergänzung und Aenderung der Ausnahmetarife Nr. 2 (Rohstofftarif), Nr. 4 b Mergel etc., Nr. 9 Eisen und Stahl etc., der Seehafenausnahmetarife C. Getreide etc., T. Holzstoff etc., sowie die neuen Ausnahmetarife Nr. 9 b Schiffsbaueisen, Nr. 13 Blei etc. enthält. Die laut Bekanntmachung vom 30./11. 97 durch besondere Anordnung ab 1./12. 97 eingeführten Sätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen werden durch den neuen Ausnahmetarif 9 b ersetzt. Erhöhungen treten indess erst am 1. Oktober 1898 in Kraft. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Der Nachtrag kann voraussichtlich Ende dieses Monats auf den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 16. Juni 1898. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Die Bestimmung, nach welcher im Bereiche der preussischen Staatsbahnen für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen zunächst bis zum 31. August d. J. Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet auch auf den Verkehr der dem obenbezeichneten Verbande angehörenden preussischen Staatsbahnstationen mit den Stationen Darmstadt und Bensheim der Main-Neckarbahn, Mannheim der badischen Staatsbahn, sowie Saargemünd und Scheidt b. St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen Anwendung.

Erfurt, den 14. Juni 1898. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Juli l. J. tritt für die Beförderung von Cement zu 10 000 kg (Ausnahmetarif Nr. 28) zwischen Groschowitz und Szczakowa der Frachtsatz von 35 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 15. Juni 1898. (1460)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der kaiserlichen Generaldirektion zu Strassburg vom 12. Mai d. J. wird zur Kenntniss gebracht, dass die direkten Frachtsätze für die in den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. übergegangenen Stationen des Heftes Nr. 4, Verkehr mit der ehemaligen hessischen Ludwigsbahn, welche in dem neuen Heft 5 mit direkten Frachtsätzen nicht mehr ausgerüstet worden sind, am 1. August d. J. ohne Ersatz ausser Kraft treten werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 15. Juni 1898. (1461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Am 1. Juli d. J. treten zu den Heften 1—6 und 8—12 des Theils II a je ein Nachtrag in Kraft (gratis).

Die Nachträge enthalten hauptsächlich neue und zwar ermässigte Frachtsätze für Spiritus und Sprit im Verkehr nach Frankreich.

Für diejenigen Stationen, welche in den neuen Sprittarif nicht wieder aufgenommen worden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis Ende Juli d. J. in Kraft.

Strassburg, den 15. Juni 1898. (1462)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. August d. J. ab werden in den Eisenbahndirektionsbezirken Frankfurt am Main und Mainz die Zustellungsgebühren der als Expressgut zur Beförderung gelangenden unverpackten Fahrräder auf den Betrag von 50 ₰ für je ein Stück erhöht.

Mainz, den 15. Juni 1898. (1463)
Königlich preussische u. grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Frachtbegünstigung für die Weltausstellung in Paris im Jahre 1900. Für die Gegenstände, die zu der vom 15. April bis 5. November 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung aufgegeben werden, wird auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bei der Hinbeförderung die halbe tarifmässige Fracht berechnet, sofern von dem Versender eine Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars darüber beigebracht wird, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung bestimmt sind. Die Güter sind mit einer Bezeichnung zu versehen, woraus ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist; auch müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

Berlin, den 15. Juni 1898. (1464)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Die für den Bereich der preussischen Staatsbahnen angeordnete Maassnahme, wonach für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen — zunächst bis zum 31. August d. J. — Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet mit sofortiger Gültigkeit und bis zum 31. August d. J. auch Anwendung im obigen Verbande zwischen Stationen der preussischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbhf. der Main-Neckarbahn, Saargemünd Pf. B., Scheidt der pfälzischen Bahnen sowie Eberbach und Mannheim der badischen Staatsbahnen andererseits.

Köln, den 16. Juni 1898. (1465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verband. Der Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Eis in Wagenladungen bis zum 31. Oktober 1898 ist ausser den bereits bekannt gegebenen Verwaltungen auch die mecklenburgische Staatsbahn für den Verkehr ihrer Stationen beigetreten.

Hannover, den 15. Juni 1898. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlen - Verkehr (Gruppe II). Für Kohlensendungen aus der Ferdinandgrube, den Richterschächten der Laurahüttengrube und der Maxgrube nach der Koksanstalt „Glückauf“ bei Zabrze kommen bis auf weiteres die jeweiligen Frachtsätze des Anhangs zum Gruppentarif II von Ferdinandgrube bezw. den Richterschächten bezw. Maxgrube nach Zabrze Koksanstalt zur Anwendung.

Kattowitz, 15. Juni 1898. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif. Im Verkehr mit Lampertsmühle-Otterbach (Station der pfälzischen Bahn) kommen in Klasse 1 für Baumwolle etc. an Stelle der bisherigen Frachtsätze mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. die für Kaiserslautern Hauptbahnhof bestehenden Ausnahmesätze der Klasse 1 zur Anwendung.

Hannover, den 16. Juni 1898. (1468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Die Gültigkeit des ab 1. Juni im Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn einschliesslich der anschliessenden hessischen Nebenbahnen und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken eingeführten Ausnahmetarifs für Eis wird bis zum 31. Oktober 1898 verlängert. (1469)

St. Johann-Saarbrücken, 17. Juni 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-nordwest-österr. Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Tariftheil II Heft 5 (Ausnahmetarif für Zucker) vom 1. Januar 1898. Mit 1. Juli 1898 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Tarifhefte 5 (Ausnahmetarif für Zucker) in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme der Station Bochnia.
II. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juni 1898. (1470)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil III, Heft 3 vom 1. Februar 1898. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. ermässigen sich die Frachtsätze für Gewitsch-Jarmeritz um 2 Cts. und für Gross-Opatowitz um 4 Cts. pro 100 kg.

Wien, am 18. Juni 1898. (1471)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Einführung des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers, Theil II, Heft 3a. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 gelangt der Lokalgütertarif und Kilometerzeiger, Theil II, Heft 3a zur Einführung.

Derselbe enthält:

A. Gemeinsame Bestimmungen;
B. Besondere Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf der Lokalbahn Mauthausen-Grein, gültig vom Tage der Betriebseröffnung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Dienststellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum Preise von 40 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 17. Juni 1898. (1472)

Elbeumschlagsverkehr. Für Rohkupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben

enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Oderberg	146 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Oderberg . . .	141 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 10 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 16. Juni 1898. (1473)

K. k. priv. österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr. Für Rohkupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Berndorf-Fabrik und Weissenbach-Neuhaus	203 ℳ
Von Aussig-Landungsplatz nach Berndorf-Fabrik und Weissenbach-Neuhaus	207 ℳ
Von Schönpriesen-Umschlag nach Berndorf-Fabrik und Weissenbach-Neuhaus	198 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Berndorf-Fabrik und Weissenbach-Neuhaus	250 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ℳ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. Juni 1898. (1474)

K. k. priv. österreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages IV zum Theil I, Abtheilung A. — Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen. Am 1. Juli 1898 tritt der Nachtrag IV zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Theil I, Abtheilung A, in Wirksamkeit. Derselbe enthält:

1. Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen,
2. Aufnahme der Artikel Abfallschwefelsäure aus Nytroglycerinfabriken und Calcium-Carbid in die Anlage 1 (Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände).

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern oder 10 Centimes per Stück erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1898. (1475)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung der Güterladestelle Düsedau für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Stendal-Wittenberge zwischen den Stationen Goldbeck und Osterburg gelegene Güterladestelle Düsedau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 12. Juni 1898. (1476)

Königliche Eisenbahndirektion.

Anzeigen.

Alle Pflanzen
zur Anlage von Hecken (Weissdorn etc.) **Schutzstreifen,** Bepflanzung von Böschung. etc. sehr schön u. bill. empf. **J. Heins' Söhne, Halstenbek (Holstein).**

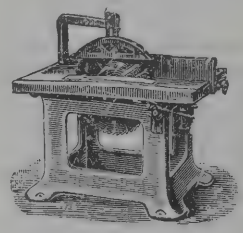
M. Neuhaus & Co.
Luckenwalde I und Berlin SW. 48.
Abtheilung I;

„Neuhaus“-
Pulsometer
Injectoren
Strahlapparate
„Neuhaus“

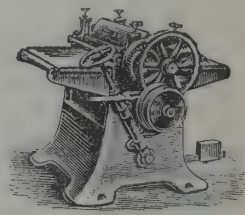
Automatische Wasserreinigungs-Apparate Bruun-Löwener, D. R.-P.
Abtheilung II;
Schraubenfabrik u. Façondreherei.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.
Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

1. Preis Weltausstellung Wien. Goldene Medaille Weltausstellung Antwerpen 1894.
Heckner & Co.
Braunschweig.
Specialfabrik für
Säge- u. Holzbearbeitungs-Maschinen
neuester, bestbewährter Construction.
Compl. Fabrikanlagen mit Transmission nach langjähriger Erfahrung.



Kreissäge.

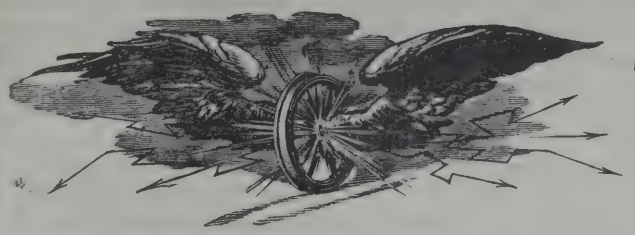


Hobelmaschine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 48. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. Juni 1898.

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Maassnahmen gegen die Fahrlässigkeit im Eisenbahnbetrieb.

Frankreichs Kohlenmarkt.

Vereinsmittheilungen:
Eröffnung des Personen- und des Güterverkehrs auf der Theilstrecke Wernigerode-Schierke. — Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. — Aenderung von Stationsnamen. — Rundschreiben.

Nachrichten:
Deutschland: Zum Kapitel der Eisenbahnunfälle. — Internationale Fahrplankonferenz. — Einnahmen der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft. — Der „Zonentarif“ und der hinterpommersche Schnellzug. — Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatseisenbahnen. — Lieferung von Ruhrkohlen usw. für die bayerischen Staatsbahnen. — Gemeinschaftsverhältnisse und Bahnhofsumbau in Aschaffenburg. — Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen. — Zittau - Reichenberger Eisenbahn.
Oesterreich - Ungarn: Frachtermässigung für Kohlentransporte auf den österreichischen Staatsbahnen. — Lokalbahnprogramm Oesterreichs. — Triests 2. Eisenbahnverbindung. — Oesterreichische Eisenbahnstatistik. — Prioritätsanleihe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Hotelanlagen usw. in Abbazia und Lovrana. — Reichenberg - Gablonzer Eisenbahn. — Bahnprojekt Kottingbrunn (Station - Wettrennplatz). — Triester Tramway. — 1. österreichische allgemeine Unfallversicherungsgesellschaft. — Anderweite Verwendung ungar. Borstenviehwagen. — Anwendung internationaler Frachtbriefe im Verkehr mit Schiffsstationen. — Lokomotiv- und Wagenbestellungen in Ungarn. — Denkmal für den verstorbenen Minister v. Baross.
Rumänien: Konferenz der rumänisch-deutschen Verbände in Bukarest. — Betriebseröffnungen. — Bahnprojekte. — Vermehrung des Schiffsmaterials. — Ernteaussichten.
Vereins-Ausland: Jungfraubahn. — Schweizerische Südostbahn. — Gesetzentwurf, betreffend Subvention italienischer Privatbahnen. — Eröffnung der Strecke Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano. — Nord-Mailändische Bahnen. — Königliche Gesellschaft der sardinischen Bahnen. — Uebungen im Bahnbewachungsdienst in Frankreich. — Fahrgeschwindigkeit der Automobilen in Paris. — Finländisch-schwedisch-norwegische Transversalbahn. — Aenderung der Vorschriften über Be- und Entladen der Güter in Russland. — Eisenbahnverbindung Odessa-Akkerman. — Ssamarkand-Andishan-Eisenbahn. — Russisch - englischer Eisenbahnkampf. — England und die Eisenbahnpläne für China. — Bahnprojekt Tsientsin-Tschingkiang. — Tarifkrieg der nordamerikanischen Bahnen.
Allgemeines: Die „Lebensdauer“ der Lokomotiven. — Ueber Eisenbahnverschiebung. — Ueber die Vorzüge und Nachtheile des Staatsbahnsystems. — Apparat zur automatischen Erzeugung und Kontrole ausgegebener Fahrkarten.

Technische Neuerungen:
Ein neues Schwellentränkungsverfahren.

Eisenbahnen auf dem Ural.

Glasgower Kabelbahn.

Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Eröffnung von Stationen.
3. Aenderung v. Stationsnamen.
4. Fahrplanbekanntmachungen.
5. Güterverkehr.
6. Personen- u. Gepäckverkehr.
7. Offene Stellen.

Anzeigen.

Maassnahmen gegen die Fahrlässigkeit im Eisenbahnbetrieb.

Die meisten Unfälle beim Eisenbahnbetrieb sind, wie die Erfahrung lehrt, auf fahrlässiges Handeln einzelner Bediensteten zurückzuführen. Technische Mängel, Schienen-, Achsen- und Radreifenbrüche, Versagen der Bremsen usw. bilden viel seltener die Ursache von Entgleisungen und Zusammenstössen. Unablässig sind daher die Eisenbahnverwaltungen bemüht, die Fahrlässigkeit zu bekämpfen durch Belehrung, Ermahnung und Ueberwachung des Personals, durch strenges Einschreiten gegen Verfehlungen und andere geeignete Maassnahmen. Dennoch war eine Verminderung der Fahrlässigkeitsfälle bis jetzt nicht zu bemerken und fast will es scheinen, als sei die Fahrlässigkeit im Eisenbahnbetrieb jenem Minimum, unter das sie überhaupt nie sich wird herunterdrücken lassen, so lange dem Irrthum und anderen Schwächen unterworfene Menschen den Eisenbahndienst besorgen, schon ziemlich nahe gekommen. Selbstverständlich wird diese Wahrnehmung niemals vermögen, die berufenen Organe von der energischen Fortsetzung des Kampfes gegen die Fahrlässigkeit im Eisenbahnbetrieb abzuhalten, vielmehr werden gegen diesen grössten Feind der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes immer wieder neue Hilfstruppen ins

Feld geführt werden. Einen mächtigen Bundesgenossen in diesem Kampf hat die Eisenbahn an der Technik, die unablässig und mit Erfolg bemüht ist, durch mechanische Einrichtungen gewisse Unfallsmöglichkeiten theils ganz auszuschliessen, theils zu verringern. Als wichtigste Errungenschaften auf diesem Gebiete seien erwähnt: die centrale Weichen- und Signalstellung, die elektrische Streckenblockirung und die Luftdruckbremse. Aber es sind noch manche Lücken vorhanden und die Technik hat noch ein weites Arbeitsfeld.

Unter den durch Fahrlässigkeit herbeigeführten Unfällen beim Eisenbahnbetrieb interessiren vor allem diejenigen, die geschlossene Züge betreffen. Betrachten wir diese etwas näher, so finden wir in der Regel, dass auf einen stillstehenden Zug oder Zugstheil ein nachfolgender Zug aufgefahren ist, sei es, weil der Stationsabstand nicht eingehalten wurde, sei es, weil der nachfolgende Zug das Signal „Halt“ am Einfahrtssignalmast überfuhr oder weil ihm das Signal „Einfahrt frei“ zu früh gegeben wurde. Was gegen diese besonders häufig vorkommende Art von Eisenbahnunfällen bisher für Vorkehrungen getroffen wurden und noch getroffen werden können, soll in den folgenden Zeilen besprochen werden.

I. Die Einhaltung des Stationsabstandes ist durch die Einführung der elektrischen Streckenblockirung in nahezu vollkommener Weise ermöglicht; nur in zwei Punk en bedarf sie noch der Ergänzung und zwar:

1. Auf den Anfangsstationen derjenigen Strecken, auf welchen die elektrische Streckenblockirung — ein Streckenblocksystem Jüdel'scher Art vorausgesetzt, eingeführt ist, besteht die Möglichkeit, das Ausfahrtssignal, nachdem es für einen abzulassenden Zug in die Fahrtstellung gebracht worden ist, nach Ausfahrt des Zuges in dieser Stellung zu belassen, also einen kurz nachher fälligen weiteren Zug in dieselbe Blockstrecke einfahren zu lassen, bevor der vorausgefahrene Zug dieselbe verlassen hat und nach der erwähnten Anfangsstation zurückgemeldet worden ist. Ganz dasselbe ist der Fall auf grösseren Zwischenstationen, auf welchen die Ein- und Ausfahrtssignale nicht in einem Abhängigkeitsverhältniss zu einander stehen, also nicht wie auf den kleinen Zwischenstationen das Einfahrtssignal für einen ankommenden Zug erst dann gegeben werden kann, wenn das Ausfahrtssignal für den vorausgefahrenen Zug wieder auf „Halt“ zurückgestellt worden ist.

Zur Beseitigung dieses Mangels hat die Technik bereits ein sicheres Mittel gefunden: das Ausfahrtssignal wird durch den ausfahrenden Zug vermittelst elektrischen Schienenkontakts selbstthätig in die Haltstellung zurückgebracht. Es erübrigt also nur, dieses Mittel auf den oben bezeichneten Stationen überall anzuwenden.

(Bei den Einfahrtssignalen ist die Möglichkeit, das Signal nach Einfahrt eines Zuges für den nächsten Zug in der Fahrtstellung zu belassen, ausgeschlossen, da die Rückmeldung des eingefahrenen Zuges nach der vorgelegenen Station mittelst des elektrischen Streckenblockapparates erst erfolgen kann, wenn durch Zurücknahme des Einfahrtssignals eine an der Rückmeldetaste dieses Apparates befindliche Sperrvorrichtung ausgelöst worden ist.)

2. Gegen die Möglichkeit, einen eingefahrenen Zug nach der vorgelegenen Station zurückzumelden, obwohl dieser Zug vielleicht noch über den Einfahrtssignalmast hinausragt oder seinen hinteren Theil infolge Abreissens der Kuppelung oder aus einem anderen Grunde auf freier Strecke zurückgelassen hat, bietet die elektrische Streckenblockirung keinen Schutz; sie bedarf daher einer Ergänzung in der Weise, dass die Rückmeldung nach der vorgelegenen Station erst dann bewirkt werden kann, wenn der Zug mit dem das Schlusssignal tragenden Wagen in die Station eingefahren ist, d. h. die Rückmeldetaste des Streckenblockapparates muss mit einer weiteren Sperrvorrichtung versehen werden, welche elektrisch ausgelöst wird, sobald der Schlusswagen an einer innerhalb des Bahnhofes in der Nähe des Einfahrtssignalmastes befindlichen Stelle angelangt ist und dort durch geeignete Kontaktvorrichtung den Stromkreis schliesst.

Diesen Kontakt herzustellen, ist der Technik bis jetzt nicht in befriedigender Weise gelungen, man wird aber die Hoffnung auf eine brauchbare Erfindung nicht aufgeben dürfen.

Da die elektrische Streckenblockirung, auch wenn sie die vorstehend unter Ziffer 1 und 2 genannten technischen Ergänzungen erfahren haben wird, die Einhaltung des Stationsabstandes nur unter der Voraussetzung sichert, dass kein Zug abgelassen wird, bevor das Ausfahrtssignal auf „Fahrt“ gestellt ist, müssen die sogenannten „Ausfahrten im Rangirweg“, d. h. ohne Freigabe der Ausfahrt am Ausfahrtssignalmast unbedingt auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in welchen die Stellung des Ausfahrtssignals auf „Fahrt“ absolut unmöglich ist. In diesen Fällen wäre in gleicher Weise wie bei allen Störungen, die bei der elektrischen Streckenblockirung durch Mängel in den Apparaten usw. eintreten, sofort das telegraphische Zugmeldeverfahren anzuwenden, also der betreffende Zug nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Nachbarstation abzulassen unter Ertheilung schriftlicher Weisung zur Abfahrt bei Haltstellung des Ausfahrtssignals an den Zugführer und den Lokomotivführer. Die Benutzung des Telephons in solchen Fällen wäre strengstens zu verbieten. Je grösser die Sicherheit ist, welche die elektrische Streckenblockirung bei regelmässigem Betrieb und richtigem Funktioniren der Apparate gewährt, um so mehr ist die äusserste Vorsicht geboten bei Abweichungen von der vorgeschriebenen Betriebsweise und bei Störungen in den Apparaten, und die Sache ist so wichtig, dass die genaue Bestimmung des anzuwendenden Verfahrens durch Verfügung der leitenden Stellen angezeigt erscheint.

Ein sehr wirksames Mittel zur Vermeidung des Auffahrens von Zügen auf vorausgefahrene Züge, die ganz oder theilweise noch vor dem Einfahrtssignalmast stehen, ist ferner darin zu erblicken, dass die Ursachen des Stellens von Zügen, bevor dieselben die Blockstrecke ganz verlassen haben und vollständig in die Station eingefahren, also durch das auf „Halt“ zurückgestellte Einfahrtssignal gedeckt sind, ermittelt und thunlichst beseitigt werden.

Eine dieser Ursachen liegt darin, dass wegen Zusammentreffens einer Mehrzahl von Zügen auf einer Station infolge von Zugverspätungen, vielleicht da und dort auch bei fahrplanmässigem Lauf der Züge, die Gleise dieser Station belegt sind zu einer Zeit, zu welcher ein weiterer Zug aufgenommen werden sollte. Abhilfe wird in der Regel durch entsprechende Aenderung des Fahrplanes zu ermöglichen sein, in selteneren Fällen werden die betreffenden Stationen erweitert werden müssen. Vor allem aber wird den Zugführern einzuschärfen sein, dass sie das Anhalten eines Zuges vor dem Einfahrtssignalmast einer Station stets im Fahrbericht zu vermerken haben, damit bei der Revision der Fahrberichte das nöthige Material gesammelt und das Erforderliche veranlasst werden kann.

Ein weiteres Hinderniss für die vollständige Einfahrt bildet bei grossen Zügen die ungenügende Länge der unbedeutenderen Stationen. Die Entfernung vom Einfahrtssignalmast bis zur Stationsgrenze auf der entgegengesetzten Seite beträgt bei manchen kleineren Stationen (auch an Hauptbahnen) nicht mehr als 300 m. Da nun die Güterzüge, auch wenn deren Achsenzahl künftig auf 120 beschränkt wird, in der Regel länger sind als diese Stationen, so ragt nach erfolgtem Anhalten solcher Züge auf einer solchen Station der hintere Zugstheil immer über den Einfahrtssignalmast hinaus. Um dies zu vermeiden und sofortige Deckung des auf der Station anhaltenden Zuges zu ermöglichen, sollten die Einfahrtssignalmaste allgemein so weit hinausgerückt werden, dass kein in die Station eingefahrener Zug, auch während der Ausführung von Rangirbewegungen auf der Station, mit seinem hinteren Theile über den Einfahrtssignalmast hinausragen würde.

Muss ein Zug, der eine kleine mit Ausfahrtssignalen nicht ausgestattete Station ohne Halt durchfahren soll, wegen man-

gelnden Stationsabstandes gestellt werden, so hat dies mittelst des Einfahrtssignals zu geschehen (§ 49 der Fahrdienstvorschriften). Nachdem der Zug angehalten hat, wird er in die Station eingelassen, um hier wieder anzuhalten und die Erlaubniss zur Weiterfahrt abzuwarten, wobei der Schluss des Zuges immer noch über den Einfahrtssignalmast hinausragt. Das wiederholte Anfahren, besonders wenn es auf einer Steigung erfolgt, hat aber bei schweren Zügen häufig ein Abreissen von Kuppeltheilen, also eine Zugtrennung zur Folge, wodurch neue Gefahren entstehen. Neben genügendem Hinausrücken der Einfahrtssignalmaste ist daher für Stationen, welche von einzelnen Zügen fahrplanmässig ohne Halt durchfahren werden sollen, die Aufstellung von Ausfahrtssignalen zu empfehlen, damit das Stellen solcher Züge durch die Einfahrtssignale in Wegfall kommen könnte. Soweit die betreffenden Stationen Kreuzungs- oder Ueberholungsstationen sind, ist ja die Aufstellung von Ausfahrtssignalen bereits geplant; diese Einrichtung würde sich aber nach dem Gesagten für eine ganze Reihe weiterer Stationen empfehlen.

Durch die besprochenen Maassnahmen zu sofortiger Aufnahme und Deckung der Züge in den Stationen würde erreicht werden, dass die Züge die einzelnen Blockstrecken regelmässig vom Anfang bis zum Ende ohne Halt durchfahren und ohne Zeitverlust die Deckung hinter dem Einfahrtssignalmast der nächsten Station gewinnen könnten. Selbstverständlich würde es auch dann immer noch Ausnahmen von der Regel geben, aber sie wären gewiss viel seltener als jetzt.

II. Leider bietet nun aber die Deckung vollständig eingefahrener Züge durch den Einfahrtssignalmast erfahrungsgemäss keine absolute Sicherheit, denn es kommt immer wieder vor, dass das Haltsignal überfahren wird.

Gegen das Ueberfahren des Haltsignals bezw. gegen dessen Folgen ist mir bis jetzt nur ein Mittel bekannt, das absolute Sicherheit bieten würde, nämlich die vom Geheimen Rath Köpcke in Dresden vorgeschlagene Herstellung von versandeten Ablenkungsgleisen, die unmittelbar hinter dem Einfahrtssignalmast abzweigen würden. Allein dieser Ausweg würde — ganz abgesehen davon, dass an manchen Orten ganz unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen — so enorme Kosten verursachen, dass man auf denselben wird verzichten müssen.

Bezüglich der von anderer Seite vorgeschlagenen Anbringung elektrischer Klingelwerke auf den Lokomotiven, welche in Thätigkeit zu treten hätten, sobald ein Zug einem auf „Halt“ gestellten Einfahrtssignalmast sich nähern würde, ist einzuwenden, dass das Lokomotivpersonal sich am Ende zu sehr auf das Klingelzeichen verlassen und im Falle des Versagens der Einrichtung um so eher das Haltsignal nicht beachten würde.

Dagegen bedeutet die neuestens für sämmtliche deutsche Eisenbahnen beschlossene Aufstellung von Vorsignalen eine wesentliche Verbesserung, weil die Vorsignale die Möglichkeit gewähren, die Stellung des Signals am Signalmast schon aus grösserer Entfernung an dem Vorsignal zu erkennen. Die Erfahrung lehrt aber, dass auch auf Stationen, welche mit Vorsignalen ausgestattet sind, das Ueberfahren des Haltsignals vorkommt. Obwohl die Vorsignale ganz geeignet sind, bei einiger Aufmerksamkeit von Seiten des Personals das Ueberfahren des Haltsignals zu verhindern, so ist ihre Wirkung doch nicht so stark, um unter allen Umständen, also auch bei mangelnder Aufmerksamkeit deren Wahrnehmung durch das Zugpersonal zu sichern und ein Ueberfahren des Haltsignals auszuschliessen. Soll das Signal dieser Anforderung entsprechen, so bedarf es einer weit stärkeren Wirkung. Es fragt sich nun, ob eine solche Wirkung sich erzielen liesse, ob das Haltsignal so auffallend gemacht werden könnte, dass dessen Wahrnehmung sich dem Personal geradezu aufdrängen würde.

Dass eine Verbesserung der jetzigen Signale in der angegebenen Richtung recht wohl möglich ist, muss ohne weiteres zugegeben werden. Vor allem ist hervorzuheben, dass die Leuchtkraft der Signallaternen, welche in ihrer jetzigen Konstruktion schon vor 15 Jahren und länger im Gebrauch waren, eine ziemlich geringe ist; bei ungünstiger Witterung, dichtem Nebel usw. sind die Signallichter erst aus allernächster Nähe sichtbar, also für einen schnell fahrenden Zug nur wenige Sekunden lang. Besonders bei den Signalmastlaternen, die allgemein auf hohen Masten angebracht sind, welch letztere zudem vielfach einen erhöhten Standort haben, macht sich im Falle ungünstiger Witterung, wobei das Signallicht erst aus nächster Nähe gesehen werden kann, das Bedürfniss geltend, durch grössere Lichtstärke die Sichtbarkeit zu erhöhen; denn da das Signallicht wegen seiner hohen Stellung aus der Nähe nur unter einem mehr oder minder grossen Winkel gesehen werden kann, ist es wohl denkbar, dass der Lokomotivführer, weil er im geeigneten Moment mehr nach vorn als nach oben sieht, darunter hinweg fährt, ohne es zu bemerken. Die hohe Stellung der Signallaterne, welche bei hellem Wetter ganz zweckmässig ist, wirkt somit bei ungünstiger Witterung nachtheilig. Aehnlich wie bei den Nachtsignalen liegen die Verhältnisse auch bei den Tagessignalen am Signalmast.

Es erscheint daher geboten, für die Fernwirkung (bei hellem Wetter) und für die Wirkung in die Nähe das Haltsignal je besonders zu geben. Bis zu einem gewissen Grade wird dieser Forderung genügt durch Aufstellung der Vorsignale: diese sind für die Wirkung in die Nähe bestimmt, die Signale am Signalmast dagegen sollen aus der Ferne gesehen werden können. Allein die Vorsignale erfüllen, wie schon gesagt, die zu stellenden Anforderungen nicht in vollem Maasse, weil ihre Wirkung nicht so stark ist, dass auch ein unaufmerksamer Bediensteter sich ihr nicht zu entziehen vermöchte, dass die Wahrnehmung des Signals sich ihm geradezu aufdrängen würde.

Bei dem heutigen Stande des Beleuchtungswesens sollte es nicht schwer halten, für die Signallaternen überhaupt, besonders aber für diejenigen an den Einfahrtssignalmasten und an den Einfahrtsvorsignalen, ein Licht zu finden, welches dasjenige der jetzt in Verwendung stehenden Petroleumflammen an Stärke weit übertreffen und insbesondere bei den Vorsignalen, wo es etwa in Augenhöhe des Lokomotivführers und möglichst nahe am Gleis anzubringen wäre, eine solche starke Helligkeit verbreiten würde, dass es auch im Falle grosser Unaufmerksamkeit von Seiten des Personals spätestens beim Vorüberfahren des Zuges an dieser Lichtquelle trotz Nebel oder Schneegestöber bemerkt werden müsste. Selbstverständlich dürften die zu verwendenden Lampen keinen komplizirten Mechanismus haben, sie müssten vielmehr so konstruirt sein, dass die tägliche Wartung von den Bahn- oder Weichenwärtern leicht besorgt werden könnte.

Da das Zugpersonal, wenn es den Zug noch vor dem Einfahrtssignalmast soll zum Halten bringen können, spätestens beim Vorüberfahren am Vorsignal von dieser Nothwendigkeit unterrichtet sein muss, so ist das Vorsignal, besonders bei ungünstiger Witterung, noch wichtiger als das Signal am Signalmast. Beim Vorsignal sollte daher jedes zur Verstärkung der Wirkung dienende Mittel Anwendung finden, also auch diejenige Farbe, welche am meisten auffällt und aus diesem Grunde im Eisenbahnsignalwesen für das wichtigste optische Signal, das Signal „Halt“, gewählt worden ist, nämlich die rothe Farbe.

Der sachverständige Leser wird nun sofort einwenden, dass die Anwendung der rothen Farbe am Vorsignal dieses zu einem Haltsignal mache, so dass also die Züge künftig schon vor dem Vorsignal anhalten müssten. Ganz richtig! Allein ich halte dies nicht für einen Fehler, sondern für einen Gewinn, wie unten des Näheren dargelegt werden wird.

Nach diesen Ausführungen komme ich zu folgendem Vorschlag:

die Leuchtkraft der Signallaternen, besonders der Vorsignallaternen, wird bedeutend gesteigert, die letzteren erhalten einen Durchmesser von etwa 45 cm;

die Signale am Signalmast bleiben — abgesehen von der zu beschaffenden grösseren Lichtstärke — genau wie bisher;

die vor allen Stationen aufzustellenden Einfahrtsvorsignale werden abgeändert in der Weise, dass die als Tagessignal dienende runde Scheibe erheblich vergrössert wird und rothen Anstrich, jedoch einen grünen Rand erhält. Das in diese Scheibe einzusetzende Glas ist kreisrund und von rother Farbe, hat aber am Rande ringsherum einen etwa 5 cm breiten Streifen von grüner Farbe; der ganze Durchmesser des Glases beträgt 45 cm, der des mittleren (rothen) Feldes 35 cm. Die Scheibe ist drehbar um eine horizontale Achse. Das Vorsignal ist durch Drahtzug mit dem Hauptsignal (Signalmast) verbunden, so dass beim Geben der Signale am Signalmast die Scheibe des Vorsignals selbstthätig mitbewegt wird.

Zeigt nun der Signalmast das Signal „Halt", so zeigt das Vorsignal

bei Tage: die volle runde Scheibe dem Zug zugekehrt,

bei Dunkelheit: rothes Licht mit grünem Rand dem Zug entgegen. (Aus einiger Entfernung ist nur rothes Licht zu sehen; der grüne Rand ist erst aus der Nähe zu erkennen.)

Ist dagegen am Signalmast das Signal „Freie Fahrt" gegeben, so zeigt das Vorsignal

bei Tage: die Scheibe waagrecht gestellt,

bei Dunkelheit: weisses Licht dem Zug entgegen.

Entsprechend der sonstigen Bedeutung der rothen Farbe im Eisenbahnsignalwesen hätte also jeder Zug die rothe Scheibe bezw. das rothe Licht des Vorsignals als Haltsignal zu respektiren, somit unbedingt davor anzuhalten. Nach erfolgtem Anhalten aber und nachdem das Zugpersonal sich überzeugt hätte, dass das Gleis frei sei, dass insbesondere ein anderer Zug nicht im Wege stehe, wäre der Zug sofort wieder in Bewegung zu setzen und langsam und vorsichtig bis zum Signalmast zu führen, vor welchem, wenn nicht inzwischen das Signal „Freie Fahrt" gegeben worden sein sollte, wieder anzuhalten wäre. Der grüne Streifen am Vorsignallicht bezw. an der runden Scheibe des Tagessignals würde anzeigen, dass man nicht ein gewöhnliches Haltsignal, über welches hinaus die Fahrt keinenfalls fortgesetzt werden dürfe, sondern das Vorsignal vor sich habe, das nach erfolgtem Anhalten des Zuges überfahren werden könne.

Durch die vorgeschlagene Gestaltung der Signale würde nicht nur deren Nichtbeachtung nahezu unmöglich gemacht, sondern auch die mit dem längeren Stehen von Zügen vor dem Einfahrtssignalmast ohne Deckung verbundene Gefahr beseitigt werden, da jeder Zug nach erfolgtem Anhalten vor dem Vorsignal sofort vorfahren und dadurch die Deckung durch das Vorsignal erreichen würde. Auf Bahnlinien, für welche die Sicherung der Einhaltung des Stationsabstandes durch die elektrische Streckenblockirung nicht in Aussicht genommen ist, wäre der erwähnte Vortheil von erhöhter Bedeutung.

Das Auffahren auf einen vor dem Einfahrtssignalmast stehenden Zug wäre nur noch möglich beim Zusammentreffen von zwei groben Verstössen, nämlich wenn der nachfolgende Zug ohne Einhaltung des Stationsabstandes abgelassen worden wäre und derselbe dann auch noch das Signal „Halt" am Vorsignal ohne vorheriges Anhalten überfahren würde. Diese Möglichkeit wird um so unwahrscheinlicher, je mehr das Stellen von Zügen vor den Stationen zur Seltenheit wird. (Vergl. oben Abschnitt I, am Schluss.)

Um die Deckung auch bei den längsten Zügen (künftig 120 Achsen) zu ermöglichen, müsste selbstverständlich das Vorsignal mindestens 500 m vom Signalmast entfernt sein.

Man wird nun einwenden, das wiederholte Anhalten der Züge (vor dem Vorsignal und eventuell vor dem Signalmast) sei zeitraubend und führe auf Steigungen leicht zu Zugtrennungen. Hierauf entgegne ich, dass in den meisten Fällen und ganz besonders bei schweren Zügen, welche zum Wiederanfahren nach erfolgtem Anhalten vor dem Vorsignal geraume Zeit brauchen, ein nochmaliges Anhalten vor dem Signalmast nicht nöthig werden wird, weil bis zum Herankommen des Zuges an den Signalmast in der Regel die Einfahrt frei geworden sein wird, so dass der Zug schliesslich früher in die Station herein kommt, als wenn er erst vor dem Signalmast gestellt worden wäre und dann vor diesem bis zur Ertheilung des Signals „Einfahrt frei" hätte völlig stillstehen müssen. Bei leicht beweglichen Zügen aber, welche den Weg vom Vorsignal zum Signalmast rasch zurücklegen, also vielleicht etwas häufiger zu nochmaligem Anhalten genöthigt sein werden, hat dieses wiederholte Anhalten keinen erheblichen Nachtheil.

Selbstverständlich müsste mit aller Strenge darüber gewacht werden, dass die Züge bei Signal „Halt" unbedingt vor dem Vorsignal anhalten, dann aber auch, sofern das Gleis frei ist, alsbald die Fahrt bis zum Signalmast fortsetzen, also nicht die Ertheilung des Signals „Einfahrt frei" vor dem Vorsignal abwarten würden.

Hat ein Zug vor dem Signalmast wiederholt anhalten müssen, so hört die Deckung durch das Vorsignal in dem Augenblick auf, in welchem das Signal „Einfahrt frei" gegeben wird; um dies zu vermeiden, könnte unmittelbar hinter dem Vorsignal ein elektrischer Schienenkontakt angebracht werden, welcher die Auslösung der zwischen dem Signalmast und dem Vorsignal bestehenden Verbindung beim Passiren des Zuges zu bewirken hätte, worauf nach erfolgter Einfahrt des Zuges die erwähnte Verbindung durch das Zurückstellen des Einfahrtssignals in die Haltstellung selbstthätig wieder hergestellt würde.

Diese letztere Einrichtung würde allerdings erhebliche Kosten verursachen, wogegen die veränderte Gestaltung der Vorsignale, deren allgemeine Einführung ja bereits beschlossen ist, einen nennenswerthen Aufwand nicht erfordern würde. Die veränderte Signalgebung mittelst der Vorsignale halte ich aber für weit wichtiger als die vorgeschlagene Einrichtung zur vorübergehenden Aufhebung der Abhängigkeit zwischen Signalmast und Vorsignal, weshalb ich diese Einrichtung erst in zweiter Linie empfehlen möchte.

Die Umwandlung der Vorsignale in „Haltsignale" (bei gesperrter Einfahrt) wird an Orten, wo die vor dem Vorsignal liegende Bahnstrecke so wenig übersichtlich ist, dass das Haltsignal nicht früh genug gesehen werden kann, die Aufstellung eines weiteren dem jetzigen Vorsignal entsprechenden Signals nöthig machen. Für das seitherige Vorsignal in seiner künftigen veränderten Bedeutung wäre daher eine andere Bezeichnung zu wählen, z. B. Stationssignal. Die Reihenfolge der Signale wäre alsdann: Vorsignal, Stationssignal, Signalmast.

III. Eine weitere Ursache des Auffahrens von Zügen auf stehende Züge und Wagengruppen oder auf rangirende Abtheilungen besteht darin, dass hin und wieder das Signal „Einfahrt frei" an ankommende Züge ertheilt wird, bevor die Fahrstrasse innerhalb des Bahnhofes frei ist. Diese Art der Gefährdung von Zügen durch irgend welche technische Einrichtung auszuschliessen, ist bis jetzt nicht gelungen und wird wohl auch künftig kaum gelingen.*) Es erübrigt also nur, durch sorgfältige Regelung

*) Fälle vorliegender oder ähnlicher Art werden vorkommen, so lange man mit menschlichen Fehlern zu rechnen hat. In den letzten Monaten ereignete sich in England — auf einer der Bahnen südlich von London — ein schweres Eisenbahnunglück infolge einer Wahnvorstellung eines Stellwärters, der durch das Trugbild eines Zuges veranlasst wurde, Vor- und Abschlusssignal sowie die Blockwerke wie für einen einfahrenden Zug

der Gleiskontrole und durch häufige Prüfung ihrer Ausführung eine exakte und zuverlässige Besorgung dieses Dienstzweiges anzustreben. Hierüber mögen einige Bemerkungen gestattet sein.

Auf Stationen von geringer Ausdehnung ist wohl allgemein der diensthuende Stationsbeamte in der Lage, der ihm durch § 72 der Fahrdienstvorschriften auferlegten Verpflichtung zu persönlicher Vornahme der Gleiskontrole vor Ertheilung der Einfahrtserlaubniss gerecht zu werden. Selbstverständlich muss er von anderen Geschäften in dem Maasse entlastet sein, dass er seiner wichtigsten Aufgabe mit der nöthigen Ruhe und Sorgfalt sich widmen kann.

Auf grösseren Stationen dagegen muss die Gleiskontrole theilweise von anderen Bediensteten (Rangirmeister, Weichensteller) besorgt werden, der diensthuende Stationsbeamte kontrolirt nur den ihm zugewiesenen Theil der Ein- und Ausfahrtsgleise und nimmt bezüglich des andern Theils die Meldung des betreffenden Bediensteten entgegen. Diese Meldung erfolgt theils telephonisch, theils durch Klingelzeichen, auf einigen Bahnhöfen m. W. auch telegraphisch. Nur die telegraphische Uebermittelung ist völlig zuverlässig und nachweisbar, sie sollte daher auf grossen Bahnhöfen möglichst allgemeine Anwendung finden. Weiter ist von Wichtigkeit, dass zur Mitwirkung bei der Gleiskontrole, soweit irgend möglich, der Rangirmeister des betreffenden Bahnhoftheils verwendet wird, da eine Gefährdung ein- und ausfahrender Züge am meisten vom Rangirgeschäft droht. Der Rangirleiter muss, nöthigenfalls durch Beigabe weiterer Hilfskräfte, welche unter seiner Leitung beim Rangirgeschäft mitzuwirken hätten, in den Stand gesetzt werden, nicht nur sich zu überzeugen, ob zur Zeit der Erstattung der Meldung die Fahrstrasse frei ist, sondern auch darüber zu wachen, dass dieselbe bis zur vollständigen Ein- bezw. Ausfahrt des Zuges frei bleibt. Auch bezüglich des dem diensthuenden Stationsbeamten zugewiesenen Bezirks, welcher selbstverständlich gegen die anderen Bezirke genau abgegrenzt sein muss, wäre dieselbe Forderung zu stellen.

Für das Freibleiben der Fahrstrasse nach Ertheilung des Signals „Fahrt“ am Signalmast ist zwar im allgemeinen durch die centrale Weichen- und Signalstellung gesorgt, allein es gibt in den Fahrstrassen immer noch wunde Punkte, welche die centrale Weichenstellung nicht beseitigen kann, vor allem diejenigen Stellen, wo Sackgleise in die Fahrstrasse einmünden, ohne dass die Möglichkeit vorhanden wäre, eine ablenkende Weiche einzufügen, ganz abgesehen davon, dass auch bei den centralisirten Weichen von dem Augenblick an, in welchem das Freisein der Fahrstrasse festgestellt und an den diensthuenden Stationsbeamten gemeldet wird, immer noch einige Zeit vergeht, bis der Weichenverschluss eintritt und ein Hereinfahren von Fahrzeugen in die Fahrstrasse ausschliesst.

Hiermit bin ich am Ende meiner Ausführungen angelangt. Mögen dieselben von Erfolg sein! Neben den neuen Anregungen ist auch manches Bestehende oder doch als nöthig Erkannte erwähnt worden, weil es der Vollständigkeit wegen hierher gehörte.

Keppler.

Frankreichs Kohlenmarkt.

In Frankreich wird gegenwärtig auf Kohlen und Koks ein Einfuhrzoll von 0,12 Frcs. für 100 kg erhoben. Der Abgeordnete Basly hat der französischen Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem dieser Zoll bis 0,30 Frcs. für Einfuhren auf dem Landwege und bis 0,35 Frcs. für Einfuhren auf dem Seewege erhöht werden soll. Zweck des Entwurfes ist der Schutz der französischen Kohlenindustrie. Das „Journal des transports“ bespricht die für den Vorschlag von dem Antragsteller beigebrachten Gründe und beleuchtet dabei den Stand des französischen Kohlenmarktes überhaupt.

Wenn auch über das weitere Schicksal des Entwurfes bisher nichts bekannt geworden ist, so hat die Sache für uns doch insofern Interesse, als Deutschland namentlich Koks in nicht unbeträchtlichen Mengen nach Frankreich einführt. Zugleich kommt bei dieser Gelegenheit die Stimmung der ruhiger denkenden Franzosen zum Ausdruck.

Frankreich nimmt unter den kohlenfördernden Ländern allerdings eine untergeordnete Stelle ein.

Die jährliche Gewinnung beläuft sich

in	England	auf	190 000 000 t
„	Amerika (Vereinigte Staaten) . .	„	172 000 000 „
„	Deutschland	„	79 000 000 „
und „	Frankreich	„	27 500 000 „

An der Gesammtproduktion dieser Länder von nahezu 500 000 000 t ist also Frankreich nur mit etwa 6 % betheiligt. Der jährliche Verbrauch stellt sich

in	England	auf	147 000 000 t
„	den Vereinigten Staaten	„	170 000 000 „
„	Deutschland	„	73 000 000 „
und „	Frankreich	„	36 500 000 „

Belgien, das wohl der Erwähnung werth gewesen wäre, bleibt in den Begründungen unbeachtet.

Auf den Kopf der Bevölkerung kommt ein jährlicher Verbrauch

in	Frankreich	von	950 kg
„	Deutschland	„	1 380 „
„	Amerika (V. St.)	„	2 440 „
„	Belgien	„	2 560 „
„	England	„	3 750 „

Es führen also aus England, Deutschland und die Vereinigten Staaten, es führen ein ausser Frankreich mit etwa 9 000 000 t noch Italien etwa 4 000 000 t und Schweden etwa 2 000 000 t. Russland, das gegenwärtig gleichfalls 2 000 000 t einführt, wird voraussichtlich demnächst den Ausfuhrländern sich anreihen. Also Frankreich, so heisst es in den Begründungen, nimmt den letzten Platz unter den vier grossen Industrievölkern der Welt ein, indem es an letzter Stelle steht bezüglich der eigenen Gewinnung, bezüglich des Gesammtverbrauches, bezüglich des Verbrauches auf den Kopf und bezüglich der Ausfuhr, dagegen den ersten Platz bezüglich der Einfuhr. „Das ist die wahre, ohne Umschweife dargestellte, mit Ziffern beleuchtete Lage. Sie ist grausam, unerträglich, erniedrigend und vor allen Dingen voller Gefahren für das nationale Wohl.“

Das „Journal des transports“ sieht nicht so schwarz. Es schreckt nicht zurück vor der Einfuhr eines Gutes, dessen Frankreich bedarf und findet nichts Erniedrigendes darin, vom Auslande ein Produkt zu beziehen, dessen thunlichst reichliche Verwendung die Entwickelung der französischen Industrie nur zu gute kommen kann.

Aber, entgegnet man, Frankreich ist reich genug an Kohlen, um sich selbst zu versorgen und kann deren Gewinnung weiter entwickeln. Die fünf Kohlenreviere Frankreichs haben nicht weniger als 300 000 ha Oberfläche, die gewaltige Reichthümer birgt.

---

richtig zu bedienen, auch die Rückmeldung richtig auszuführen, während der Zug, um den es sich handelte, ein Personenzug, thatsächlich noch auf der Strecke war. Dieser hielt infolgedessen vor dem Abschlusssignal an. Da nach rückwärts „Strecke frei“ gemeldet war, hatte man einen Schnellzug unbedenklich folgen lassen. Der Stellwärter gab bei dessen Herannahen, des haltenden Zuges auch nachträglich nicht gewahr werdend, die Einfahrt wieder in der üblichen Weise frei, was den Zusammenstoss beider Züge zur Folge hatte. Glücklicherweise gehören derartige Vorkommnisse zu den seltenen Ausnahmen, aber sie belehren denjenigen, der die Unfälle ein für allemal abgeschafft wissen will, dass dies niemals möglich sein wird. Die Red.

Bei diesem Einwande ist aber nicht auf die Beschaffenheit der Kohle Rücksicht genommen. Gewisse Industrien verlangen unbedingt bezüglich der Wärmeentwickelung oder in sonstiger Beziehung Eigenschaften von der Kohle, welche nur die ausländische aufweist. Die Vergrösserung der französischen Ausbeute kann nur grössere Mengen, nicht aber passendere Eigenschaften liefern.

Wer kann es dem Verbraucher verdenken, wenn er sein Interesse im Auge hat? Ganze Industrien haben sich dort angesiedelt, wo sie den deutschen Koks oder die englische Kohle in der Nähe haben. Sie können offenbar bei der französischen Kohle nicht bestehen.

Was soll unter diesen Umständen die beabsichtigte Zollerhöhung nützen? Das Vorhandensein von Kohle ist die Grundlage für jede Industrie; je mehr Kohle verbraucht wird, woher sie auch kommen möge, desto lebhafter entwickelt sich die Industrie; mit den wachsenden Anforderungen der letzteren muss also nothwendigerweise die eigene Kohlengewinnung selbst sich ausdehnen. Das ist der natürliche Gang der Dinge.

Wenn also das Ausland Frankreich vortheilhaft mit Kohlen versorgt, weshalb soll letzteres nicht davon Gebrauch machen?

Das durch die wachsende Kohleneinfuhr bedingte Gedeihen der heimischen Industrie wird mittelbar auch zur Entwickelung der heimischen Kohlengewinnung beitragen.

Basly fasst nur eine Seite der Frage ins Auge; er will den heimischen Kohlenbergwerken aufhelfen, welche mit ihren 60 000 Bergleuten durch den fremden Wettbewerb bedroht werden. Was werden aber die zahlreichen Industrien sagen, welche sich auf ausländische Kohlen und Koks eingerichtet haben? Kommen nicht dort Arbeiter in beträchtlicherer Zahl in Gefahr, ihr Brot zu verlieren oder doch in ihren wirthschaftlichen Verhältnissen geschädigt zu werden? Man ist bei solchen Fragen nur zu leicht geneigt, bestimmte Zweige des Handels und der Industrie, welche man gerade zu schützen gedenkt, ins Auge zu fassen und darüber das allgemeine Interesse aus den Augen zu verlieren. Man fragt sich nicht, welchen Rückschlag bedeutet der Schutz einer Industrie für die andere; man vergisst den Verbraucher, welcher die grosse Mehrheit darstellt, über dem Erzeuger, der in der Minderheit ist.

Ist die Zollerhöhung, wie man sagen hört, unerheblich für den Verbraucher, so ist sie es auch für den Erzeuger und wird deshalb die fremde Konkurrenz nicht abhalten.

Es wird das Beispiel anderer Nationen angeführt. Basly theilt dieselben in drei Gruppen, nämlich solche, die sehr reich an Kohlen, solche, die sehr arm, und solche, die zwar reich sind, bei denen aber die englisch-deutsche Konkurrenz eine Entwickelung der Kohlenindustrie hindert.

Die erste Gruppe — Deutschland, Oesterreich, England, Belgien — hat nichts zu fürchten, die zweite — Griechenland, Italien, Norwegen, Schweden, Dänemark — hat allen Anlass, die Thore soweit als möglich zu öffnen und man begreift daher, dass alle diese Staaten keinerlei Zoll erheben. Aber diejenigen der dritten Gruppe — Spanien, Portugal, Russland, die Vereinigten Staaten und Frankreich — erheben mit Recht, so meint Basly, Einfuhrzoll von fremden Kohlen. Spanien und Portugal haben denselben seit 1892 erhöht, Spanien von 1,25 Frcs. für die Tonne auf 2,50 bis 3,00 Frcs., Portugal von 1,23 auf 1,93 Frcs. Russland hat seine verschiedenen Tarife beibehalten, 9,70 Frcs. am schwarzen Meer als ausgesprochenen Abwehrzoll, 4,80 Frcs. an der österreichisch deutschen Grenze und 2,40 Frcs. an der Ostseeküste. Die Vereinigten Staaten haben den Zoll von 3,82 auf 2,02 Frcs. herabgesetzt. Frankreich allein ist bei 1,20 Frcs. verblieben. Ob aber die offenbar schutzzöllnerischen Grundsätze der anderen Länder richtige sind, das vergisst man zu prüfen. Jedenfalls hat in Spanien, dessen Lage mit derjenigen Frankreichs die meiste Aehnlichkeit hat, der hohe Zoll nichts genutzt; denn man geht dort schon mit der Absicht um, ihn auf 4—4,50 Frcs. zu erhöhen. Das scheint doch ein Beweis für die Erfolglosigkeit des bestehenden Satzes zu sein.

Wer will ferner behaupten, dass Russlands Sonderstandpunkt der richtige sei?

Der französische Kohlenmarkt bezieht an Kohlen jährlich:

aus England	4 289 497	t
„ Deutschland	581 959	„
„ Belgien	3 868 648	„
„ Italien	7 840	„
„ anderen Ländern	163	„
zusammen	8 748 107	t

im Werthe von 139 969 741 Frcs., an Koks:

aus England	8 034	t
„ Deutschland	973 308	„
„ den Niederlanden	320	„
„ Belgien	431 295	„
„ anderen Ländern	3	„
zusammen	1 412 960	t

im Werthe von 26 846 261 Frcs.

Also von England kommt die meiste Kohle, von Deutschland der meiste Koks. Diese Thatsache bildet unter Hinweis auf das Beispiel Russlands die Stütze für Basly's Vorschläge eines doppelten Tarifes, für die Einfuhr zu Lande 0,30 Frcs., zur See 0,35 Frcs. auf 100 kg. Der erstere Satz richtet sich gegen deutschen Koks, der letztere gegen englische Kohle.

„Wenn wir auch, wie Herr Basly, wünschen", so etwa führt das „Journal des transports" aus, „Frankreich möge bezüglich seiner Versorgung mit Kohlen und Koks nicht anderen Ländern tributpflichtig sein, so müssen wir uns doch in aller Ruhe die Frage vorlegen, ob nicht triftige Gründe uns zur Kohleneinfuhr zwingen. Solche Gründe bestehen namentlich bezüglich der englischen Kohle in dem geringen Gewinnungspreise und in der leichten und billigen Beförderung nach unseren Hafenplätzen. Alles, was wir verlangen und thun können, ist die Aufhebung besonderer Vergünstigungen, welche die fremden Erzeugnisse zum Theil noch gegenüber den französischen geniessen.

So lagern z. B. dauernd 40 000 t englische Kohlen in den Niederlagen des Hafens von Marseille kostenlos, während die in den Niederlagen innerhalb der Stadt befindlichen französischen Kohlen nur gegen Entgelt lagern. Solches Entgegenkommen ist nicht zu entschuldigen und jeder Unparteiische muss die Beseitigung dieses Zustandes fordern.

Rechnet man nur 0,5 Cts. Lagergeld für jede Tonne täglich, so ergibt sich bei zweimonatlichem Lager ein Aufschlag von 3 Frcs. auf die Tonne, unter dessen Schutz unsere Kohlen sicherlich neue Kunden gewinnen würden.

In ähnlicher Weise lässt sich auch anderweitig helfen. Weshalb werden die Geschwader des Mittelmeeres, die gegenwärtig im Norden und im Aermelkanal ihre Kohlen nehmen, nicht aus den am meisten bedrohten Gruben von Gard versorgt? Solche Maassnahmen würden mehr nützen, als alle Zollerhöhungen.

Aber wir hoffen am meisten von der Entwickelung unserer Industrie, die von selbst eine Entwickelung der Kohlengewinnung Frankreichs nach sich ziehen wird.

Wenn Basly zum Schlusse die patriotische Seite rührt und fragt, was wir im Kriegsfalle thun würden, so glauben wir, dass wir für diesen Fall mit einer jährlichen eigenen Erzeugung von 27 500 000 t Kohlen nicht schlecht versorgt sind, und fügen hinzu, dass, wenn es gut ist, für gewisse Fälle Vorsorge zu treffen, es noch besser ist, ihnen vorzubeugen. Eine Politik, die dem Handel und Wandel thunlichst freie Bewegung gewährt, bei gleichzeitiger gerechter Würdigung aller Interessen, ist aber die sicherste Bürgschaft für die Erhaltung des Friedens."

Bromberg, Juni 1898. Struck.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

(Laut Beschlusses des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten des Vereins, Arco, den 6./7. Mai d. J., erscheinen diese Mittheilungen in Zukunft vor den amtlichen Bekanntmachungen der Vereinsverwaltungen und zwar unter „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.“)

Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs auf der Theilstrecke Wernigerode-Schierke. Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg hat am 20. Juni d. J. auf der Theilstrecke Wernigerode-Schierke der Nebenbahn Nordhausen-Wernigerode die Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs stattgefunden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Stendal-Wittenberge zwischen den Stationen Goldbeck und Osterburg belegene Güterladestelle Düsedau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Düsedau und Osterburg 4,38 km und zwischen Düsedau und Goldbeck 6,91 km. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Hagen-Betzdorf zwischen den Stationen Plettenberg und Lenhausen gelegene, bisher für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Station Rönkhausen wird am 1. Juli d. J. auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 21. Juni d. J. ist die an der Nebenbahn Wingen-Münzthal gelegene Endstation Münzthal-St. Louis, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Express- und Stückgutverkehr gedient hat, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Bahnstrecke Konitz-Laskowitz gelegene Haltestelle Lnianno wird fortan den Namen Lianno führen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2198 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf allgemeine Veröffentlichung der Verdingungen und der Ergebnisse der Verdingungen durch die Vereinszeitung (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. 2221 vom 20. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. 2247 vom 17. Juni d. J. an sämmtliche am Fahrgelderstattungsübereinkommen betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Verzeichnisse der einfachen (normalen) Fahrpreise (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. 2248 vom 18. Juni d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. 2279 vom 21. Juni d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung einer Ausgabestelle in Warschau (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nachrichten

Deutschland.

— **Zum Kapitel der Eisenbahnunfälle** schreibt die Münchener „Allgemeine Zeitung“ in der Morgenausgabe vom 21. d. Mts.:

„Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten erliess folgende Bekanntmachung:

‚Am 8. März hat auf dem Bahnhof Kempen ein Güterzug mit fast ungeminderter Geschwindigkeit das auf „Halt“ stehende Vorsignal und Bahnhofabschlusssignal durchfahren und ist auf einen im Bahnhof rangirenden Zugtheil gestossen, wobei der Zugführer schwer, ein Hilfsbremser leicht verletzt, sowie ein erheblicher Materialschaden verursacht wurde. Das Lokomotivpersonal des auffahrenden Zuges hatte die Nacht vor dem Unfalle nicht in den ihm zur Verfügung stehenden Uebernachtungsräumen, sondern in verschiedenen Wirthschaften trinkend zugebracht und sich hierdurch für den folgenden Tag zur ordnungsgemässen Ausübung des Dienstes unfähig gemacht. Abgesehen von der gerichtlichen Verfolgung des Vorfalles ist auf Anweisung des Ministers wegen dieses pflichtvergessenen, die Sicherheit des Betriebs gefährdenden Verhaltens gegen den schuldigen Lokomotivführer das Disziplinarverfahren mit dem Ziele auf Entfernung aus dem Amt eingeleitet und dem Heizer das Dienstverhältniss gekündigt worden.‘

Nach den vielfachen Angriffen, deren Ziel im vergangenen Jahr Minister Thielen gewesen ist, wird die Presse einer solchen Erklärung um so eher Raum gewähren müssen, als sie damit zur Beseitigung der noch immer weit verbreiteten Anschauung beiträgt, Eisenbahnunfälle seien hauptsächlich auf das Konto der Oberleitung zu schreiben. In Wahrheit werden dieselben überwiegend auf Pflichtverletzung einzelner Angestellter zurückzuführen sein, wie sie die obige Verfügung zur Kenntniss bringt. Bezeichnend ist übrigens für die Art, wie man die preussische Eisenbahnverwaltung von gewisser Seite aus systematisch bekämpft, dass es die „Frankfurter Zeitung“ fertig bekommt, selbst aus der Darstellung der dem Kempener Unfall zu Grunde liegenden Thatsachen der betreffenden Bahnbehörde einen Strick zu drehen, indem sie fragt:

‚Wie konnte es kommen, dass zwei anscheinend betrunkene Bedienstete auf die Maschine des Güterzugs gelassen wurden? Kann nicht veranlasst werden, dass die Stationsbeamten sich vorher vom dienstfähigen und nüchternen Zustande des Führers und Heizers zu überzeugen haben?‘

Es wäre interessant, die sittliche Entrüstung des demokratischen Blattes zu beobachten, falls sich eine Behörde wirklich beifallen liesse, ihren Untergebenen Beschränkungen hinsichtlich der Verwendung ihrer dienstfreien Stunden zu machen. Denn auf eine solche läuft die erhobene Forderung schliesslich hinaus, da die betreffenden Leute keineswegs betrunken waren, sondern unter den Nachwehen ihrer nächtlichen Exzesse litten.“

— Die **Internationale Sommerfahrplankonferenz** für 1899 findet am 7. und 8. Dezember in Nizza statt.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Die im Monat Mai erzielte Einnahme beträgt 100 657 000 ℳ. und ist um 10 455 000 ℳ. grösser als die entsprechende Ziffer des Vorjahres. Aus dem Personenverkehr hat sich eine Mehreinnahme von 6 797 000 ℳ. und aus dem Güterverkehr eine solche von 3 038 000 ℳ. ergeben. Aus sonstigen Quellen flossen 620 000 ℳ. mehr als im Vorjahre. Seit Beginn des Betriebsjahres (1. April 1898) sind 197 364 000 ℳ. oder 16 993 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Von dieser Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr 8 718 000 ℳ. und auf den Güterverkehr 7 267 000 ℳ. Die Einnahme für das Kilometer beträgt in diesem Jahre bisher 6 738 ℳ. oder 488 ℳ. mehr als im Vorjahre.

— Das vom Berliner Verein „**Zonentarif**“ herausgegebene Monatsblatt kommt in seiner Juni-Nummer auf den ominösen **hinterpommerschen Schnellzug** (s. Nr. 38, 39 und 41 d. Ztg.) zurück und unterzieht unsere Darlegungen zu dieser Frage sowie die amtliche Erklärung der Eisenbahndirektion Danzig einer wenig freundlichen Kritik. Wir haben demgegenüber festzustellen, dass wir die Angelegenheit durch unsere Auseinandersetzung mit dem „Berliner Tageblatt“ und nachdem letzteres unsere berichtigenden Darlegungen unwidersprochen gelassen hat, als vollständig erledigt betrachten. Eine erneute Debatte mit dem „Zonentarif“ lehnen wir ab, weil wir — abgesehen von anderen Gründen — keinen Beruf in uns fühlen, die Kundgebungen dieses Blattes, die im Laufe der Zeit immer mehr den Charakter eines blossen Privatvergnügens der Vereinsmitglieder angenommen haben, durch eine Besprechung in unserem Fachblatte dieses Charakters zu entkleiden.

— Die **Verkehrsergebnisse auf den bayerischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im Monat Mai d. J. wie folgt: Befördert wurden 2 785 784 Personen (gegen 2 171 159 Personen im gleichen Monat des Jahres 1897) und 1 355 325 (1 272 887) t Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 3 913 952 (3 115 145) ℳ., aus dem Gepäckverkehr 213 161 (194 324) ℳ., aus dem Thiertransport 211 037 (204 344) ℳ. und aus dem Güterverkehr 7 540 938 (7 255 059) ℳ., demnach insgesammt 11 879 083 (10 768 862) ℳ. Die Gesammtlänge der bayerischen Staatseisenbahnen stieg von 5 321 km im Mai 1897 auf 5 354 km im Mai 1898.

— Nachdem die Generaldirektion der **bayerischen Staatseisenbahnen** schon im Monate März ihren Bedarf für 1898/99 an böhmischen Lokomotivkohlen (s. Nr. 30 d. Ztg.) in Bestellung gegeben hatte, hat sie zu Anfang des laufenden Monats mit verschiedenen rheinischen Werken auch Verträge über **Lieferung von Ruhrkohlen und Ruhrkohlenbrikets** abgeschlossen. Es

wurden vergeben 235 000 t Ruhrkohlen und 47 000 t Ruhrkohlenbrikets an die Bergbau- und Schifffahrtsaktiengesellschaft vorm. Gebr. Kannengiesser in Ruhrort, je 35 000 t Ruhrkohlen an Haniel & Co. in Ruhrort und Stinnes in Mühlheim a/Ruhr, 22 500 t desgl. an Reitz in Mainz, 17 500 t desgl. an Becker in Mühlheim und 5 000 t an Liebrecht in Ruhrort. Die Preise bewegen sich je nach den, den Ablieferungsstationen näher oder ferner gelegenen Gruben zwischen 14 und 15 ℳ. Der Kostenbetrag beziffert sich für die Gesammtlieferung dieser 397 000 t Ruhrkohlen und Brikets auf über 5 600 000 ℳ; gleichzeitig wurden auch mit drei böhmischen Bergbauunternehmungen Verträge über die Lieferung von 1 376 t Gasstückkohlen, Gasaufbesserungsbraunkohlen und Plattenkohlen im Kostenbetrage von nahezu 22 300 ℳ abgeschlossen; die Ablieferung sämmtlicher Kohlen hat successive bis 31. Mai 1899 sich zu vollziehen.

— In einer in der vorigen Woche in **Aschaffenburg** zwischen Vertretern der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen und der preussischen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. stattgehabten Konferenz wurde nach Erörterung der der Betriebsgemeinschaft im dortigen Bahnhofe zu Grunde liegenden Fragen bezüglich der künftigen **Behandlungsweise der Gemeinschaftsverhältnisse** Einigung erzielt und hierbei auch **das Projekt des Bahnhofumbaues** selbst, zu welchem seitens der bayerischen Abgeordnetenkammer die nöthigen Mittel genehmigt worden sind, eingehender Besprechung unterzogen.

— Die **Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen** betragen im Mai 10 860 887 ℳ (+ 1 324 319 ℳ), wovon 3 858 904 (+ 983 484) ℳ auf den Personenverkehr, 5 877 488 (+ 257 699) ℳ auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 124 495 (+ 83 136) ℳ. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. betragen 48 048 509 (+ 2 854 676) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 13 593 301 (+ 1 644 176) ℳ, der Güterverkehr 28 791 582 (+ 677 225) ℳ, sonstige Quellen 5 663 626 (+ 533 275) ℳ bei.

— Die unter der Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen stehende **Zittau-Reichenberger Eisenbahn**, von deren 10 891 650 ℳ Aktien 10 617 450 ℳ in sächsischem Staatsbesitz sind, beförderte im verflossenen Jahre 701 872 Personen (1896 674 286 Personen) und 403 736 (375 697) t Güter. Die Gesammteinnahmen betrugen 920 204 ℳ, die Gesammtausgaben 883 953 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von nur 36 250 ℳ ergibt. Der erhebliche Rückgang desselben findet seine Begründung in den aussergewöhnlichen 1897er Ausgaben für neue Betriebsmittel (Lokomotiven und Tender), Elementarschäden durch das Hochwasser (37 825 ℳ) usw. Die von der sächsischen und österreichischen Staatsregierung garantirte 4 % Dividende auf die wenigen im Privatbesitz befindlichen 274 200 ℳ Aktien ist in gewohnter Weise Anfang dieses Jahres gezahlt worden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Frachtermässigung für Kohlentransporte auf den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat, wie bekannt, angesichts des im kommenden Herbst zu gewärtigenden erhöhten Güterverkehrs eine Reihe von Maassnahmen eingeleitet, welche darauf abzielen, die anstandslose Abwickelung dieses Verkehres sicher zu stellen. Den gedachten Zweck verfolgt auch die, vom Eisenbahnministerium jüngst erlassene Verfügung, wonach eine bereits vor mehreren Jahren für die Kohlentransporte industrieller Etablissements auf den westlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen in den Sommermonaten gewährte 15 % Frachtenermässigung für die Zeit vom 1. Juli bis 15. September d. J. erneuert wird. Da seinerzeit von der zugestandenen Ermässigung ein umfangreicherer Gebrauch nicht gemacht wurde, hat sich das Eisenbahnministerium veranlasst gesehen, das damals für Kohle mit 2 kr. für 100 kg festgesetzte Maximum des Nachlasses auf 3 kr. zu erhöhen und ausserdem eine gleichartige Begünstigung für die für Zuckerfabriken bestimmten Kalksteintransporte mit dem Maximalnachlasse von 2 kr. für 100 kg zuzugestehen. Es ist dringend zu wünschen, dass die interessirten Etablissements ihren Herbst- und Winterbedarf an Kohle und Kalkstein mit Rücksicht auf den erwähnten Frachtnachlass bereits während der Sommermonate decken, wodurch zweifellos die glatte Abwickelung des Herbstverkehres wesentlich erleichtert würde.

— **Das Lokalbahnprogramm Oesterreichs.** Die plötzliche Vertagung des Reichsrathes hat die beabsichtigte Einbringung des vorbereiteten Gesetzentwurfes betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen unmöglich gemacht. Es sind im ganzen 19 Lokalbahnprojekte, welche durch die Vorlage der gesetzlichen Sicherstellung zugeführt werden sollten. So bedauerlich es nun ist, dass die Vertagung des Reichsrathes eine parlamentarische Behandlung des genannten Gesetzes derzeit ausschliesst, so dürfte dennoch hierdurch bezüglich einer grösseren Anzahl von in der Vorlage enthaltenen Projekten eine Verzögerung insofern nicht eintreten, als in Ansehung derselben vor der Inangriffnahme des Baues noch eine Reihe von vorbereitenden Maassnahmen, wie die politische Begehung, Enteignungsverhandlung usw. vorzunehmen sind. In betreff der reifen Projekte wird die Regierung allerdings, sofern eine Verzögerung derselben mit erheblichen wirthschaftlichen Nachtheilen verbunden wäre, zu erwägen haben, in welcher Weise die Realisirung derselben ohne legislative Sicherstellung bewirkt werden könnte.

— In den letzten Tagen des Juni findet in Triest eine Konferenz der Interessenten an der **zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest** statt. Wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" erfährt, dürfte in dieser Konferenz eine Uebereinstimmung der überwiegenden Mehrheit, in der namentlich die Vertreter des Küstenlandes nicht fehlen werden, zu gunsten des Tauern-Predilprojektes zum Ausdrucke kommen. Der Gemeinderath von Görz hat in einer vor wenigen Tagen abgehaltenen Sitzung einstimmig einen Antrag zum Beschlusse erhoben, in welchem sich die genannte Gemeindevertretung ebenfalls für die Herstellung der Tauern-Predilbahn ausspricht.

— **Oesterreichische Eisenbahnstatistik.** Die vom statistischen Departement des Eisenbahnministeriums ausgehende alljährliche Darstellung der auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden sowie der ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen, ist für die Jahre 1895 und 1896 als Anhang der von diesem Departement veröffentlichten „Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik" erschienen. Da es sich jedoch herausgestellt hat, dass durch diesen Konnex das Erscheinen der Normaliensammlung wesentlich später erfolgt, als dies unter anderen Umständen möglich wäre, wurde beschlossen, diese Sammlung in Hinkunft jährlich gesondert der Oeffentlichkeit zu übergeben. Der auf das Jahr 1897 Bezug habende, 400 Seiten umfassende Band liegt nunmehr vor. Derselbe ist ein beredtes Zeugniss für die intensive Arbeit, welche das Eisenbahnministerium auf dem Gebiete der Staatsaufsicht und des Konzessionswesens geleistet hat und gibt zugleich ein Bild von der regen schöpferischen Bewegung des Unternehmungsgeistes auf dem Gebiete des Lokalbahnbaues.

— Die **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** macht bekannt, dass sie auf Grund der ihr von der Regierung ertheilten Genehmigung und des Beschlusses der Generalversammlung zur Dotirung des Baureservefonds des öffentlichen Eisenbahnunternehmens (mit Ausschluss der Lokalbahnen) eine 4 % **Prioritätsanleihe** im Gesammtbetrage von 20 000 000 fl. ö. W. dem jeweiligen Bedarfe entsprechend emittiren werde. Diese Schuldverschreibungen werden, vom Jahre 1898 an, innerhalb 43 Jahren auf Grund des den Schuldverschreibungen beigegebenen Verloosungsplanes im vollen Nennwerthe in Gulden österreichischer Währung zurückgezahlt, wobei sich die Gesellschaft jedoch das Recht vorbehält, wann immer auch eine grössere Anzahl von Schuldverschreibungen zu verlosen und zurückzuzahlen. Von der vorbezeichneten Anleihe wird am 1. Juli d. J. ein Theilbetrag von 7 500 000 fl. begeben und den Aktionären der Gesellschaft das Bezugsrecht hierfür in der Weise eingeräumt, dass für je 2 000 fl. C. M. des Aktienkapitales 200 fl. Nominale der Anleihe zum Kurse von 100 % bezogen werden können.

— **Hotelanlagen usw. in Abbazia und Lovrana.** Mit dem 1. Juli gehen die Kuranstalten und Etablissements der Südbahn in Abbazia in die Verwaltung der internationalen Schlafwagengesellschaft über, welche dieselben bekanntlich für 25 Jahre gepachtet und sich überdies das Recht vorbehalten hat, um einen bereits fixirten Preis wann immer innerhalb dieses Zeitraumes das Eigenthum der gepachteten Objekte zu erwerben. Die Schlafwagengesellschaft hat gleichzeitig mit der Aktiengesellschaft „Quarnero", der Eigenthümerin grosser Grundflächen und Parkanlagen in Lovrana (nächst Abbazia), Verhandlungen gepflogen, die nunmehr zum Abschlusse gelangt sind und einer für Ende Juli in Aussicht genommenen ausserordentlichen Generalversammlung zur Genehmigung werden vorgelegt werden. Demgemäss soll der Betrieb der beiden Unternehmungen in Abbazia und Lovrana vereinigt werden. In Lovrana wird unverzüglich an den Bau des längst geplanten grossen Hotels geschritten und eine Eisenbahn von der Station Mattuglie bis oberhalb des „Hotels Stephanie" in Abbazia geführt werden. Die Schlafwagengesellschaft wartet nur den geeigneten Moment ab, um die Option auf die Abbazianer Etablissements auszuüben. Im ganzen werden ungefähr 14 000 000 Frcs. erforderlich sein, um den Kaufpreis an die Südbahn zu bezahlen, die nöthigen Bauten auszuführen und die Aktien der Quarnerogesellschaft zu erwerben.

— Vertreter des Verwaltungsraths der **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn** wurden vom Eisenbahnminister in Angelegenheit des Ausbaues der Strecke Tannwald-Landesgrenze empfangen. Der Minister sagte seitens der Regierung für dieses Unternehmen die weitestgehende Unterstützung zu. Die Kosten dieser 7 km langen Strecke sind mit 2 000 000 fl. veranschlagt.

— Es klingt wie eine Reminiscenz aus längst vergangenen Zeiten, wenn man liest, aus welchem Grunde das Projekt der Herstellung einer **Eisenbahnverbindung zwischen Kottingbrunn** bei Wien (Station der Südbahn) **und dem Wettrennplatz** in Kottingbrunn bisher nicht verwirklicht werden konnte. Die Gemeinde Kottingbrunn sträubt sich nämlich dagegen, das in der Richtung des Gleises gelegene alte Spritzenhaus herzugeben, trotzdem der Jockeyklub, welcher die Zweigbahn bauen will, sich verpflichtet hat, dasselbe auf seinem Grund und Boden neu aufzubauen. Die Ursache zu dieser Weigerung soll lediglich in dem Bestreben liegen, einigen Fuhrwerkern für die kurze Strecke Kottingbrunner Bahnhof-Rennplatz die Stellwagenfahrt zu erhalten (!). Innerhalb Jahresfrist dürfte übrigens auf gesetzlichem Wege die Enteignung durchgeführt werden.

— Der jüngst abgehaltenen Generalversammlung der **Triester Tramwaygesellschaft** wurde vom Präsidenten die Mittheilung gemacht, dass der Gesellschaft von der Stadtgemeinde Triest die Bewilligung zur Einführung des elektrischen Betriebes ertheilt wurde. Ausserdem ist von der Triester Gemeinde die Konzession für neue Linien in der Länge von 5 km erworben worden. Gegenwärtig liegt dem Eisenbahnministerium das Ansuchen um die Genehmigung der mit der Gemeinde getroffenen Vereinbarungen vor und die Verwaltung hofft mit den Arbeiten wegen Umwandelung des Betriebes und Ausbau des Netzes noch in diesem Jahre beginnen zu können.

— Die **erste österreichische allgemeine Unfallversicherungsgesellschaft** in Wien hat eine lebenslängliche Eisenbahnunfallversicherung mit einmaliger Prämienzahlung eingeführt. Dieselbe gewährt jedermann ohne Rücksicht auf Alter, Geschlecht und Beruf — nur das Eisenbahn- und Bahnpostpersonal ist ausgeschlossen — gegen einmalige Zahlung einer geringen Prämie lebenslängliche Versicherung gegen die Folgen körperlicher Verletzungen durch Eisenbahnunfälle.

Die Versicherung hat nicht nur für Europa, sondern für alle Länder der Erde Gültigkeit. Diese lebenslängliche Eisenbahnunfallversicherung garantirt den Versicherten: a) im Todesfalle die Auszahlung der vollen Versicherungssumme an die Erben; b) im Falle bleibender Invalidität eine lebenslängliche Rente; c) im Falle vorübergehender gänzlicher Arbeitsunfähigkeit als Ersatz für Erwerbsverlust und Kurkosten während der Dauer der ärztlichen Behandlung bis zu 200 Tagen, vom Tage nach Eintritt des Unfalles an gerechnet, pro Tag ⅓ ‰ des versicherten Kapitals.

Im Sinne der Polize gelten alle auf Schienen rollenden, dem öffentlichen Verkehr dienenden Personenbeförderungsmittel als Eisenbahnen, also auch Kleinbahnen, Pferde- und elektrische Bahnen, Zahnrad-, Drahtseil-, Hoch- und Untergrundbahnen.

Die einmalige Prämie für die ganze Lebensdauer beträgt für je 1 000 Kr. Versicherungssumme, welche die Eventualitäten des Todes, der bleibenden Invalidität und der vorübergehenden Arbeitsunfähigkeit deckt, 3 Kr.

Ansprüche, welche den Verletzten bezw. deren Hinterbliebenen wegen des erlittenen Unfalles an die Eisenbahnverwaltungen zustehen, gehen nicht auf die Gesellschaft über.

— **Anderweite Verwendung ungarischer Borstenviehwagen.** Infolge der vor Jahren aufgetretenen und zum Theil noch gegenwärtig vorherrschenden Borstenviehseuche haben die Schweinetransporte wesentlich abgenommen und die für Zwecke der Borstenviehtransporte zur Verfügung gestandenen und entsprechend eingerichteten Eisenbahnwagen wurden, als ihrer eigentlichen Bestimmung nicht zuführbar, zum Transport anderer Frachten, als z. B. Holz, Ziegel und Steine, verwendet. Die Spezialeinrichtung für Schweinetransport jedoch machte die Beladung der Wagen mit anderen Frachten zu einer schwierigen, weshalb die Parteien sich weigerten, derartige Wagen zu benutzen. Wie mitgetheilt wird, haben die ungarischen Staatsbahnen nunmehr verfügt, dass durch die Entfernung des mittleren Bodens und der Tränktröge 400 Schweinetransportwagen zur Aufnahme anderer Güter entsprechend umgestaltet werden.

— **Anwendung internationaler Frachtbriefe im Verkehre mit Schiffsstationen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat, vorbehaltlich der allgemeinen Regelung der Frage im internationalen Tarifkomitee, vorläufig in konkreten Fällen die Anwendung des Berner Uebereinkommens auf die kombinirten Verkehre mit Wasserstrassen ausgedehnt. Den Anlass dazu gab der Umstand, dass der Pflaumenhandel im Verkehre mit den Schiffsstationen an der unteren Donau dadurch gehemmt ist, dass die Aufgeber bei Sendungen nach Oesterreich und darüber hinaus nur Duplikatfrachtbriefe bis zu den Umschlagstationen ausgefolgt erhalten und diese Dokumente zum Inkasso des Preises der Waare bezw. zu Belehnungsgeschäften nicht verwenden können. Zur Beseitigung dieser Hindernisse im Inkasso und Ermöglichung der Abfertigung der Sendung mit internationalen Frachtbriefen bis zur Bestimmungsstation hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Einvernehmen mit der ungarischen Fluss- und Seeschiffahrtaktiengesellschaft das Berner Uebereinkommen bezw. die Haftungsbestimmungen der Artikel 22 bis 27 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement, bezüglich der Pflaumentransporte auch rücksichtlich der Wasserstrecken Mitrowitz-Szávapart bezw. Semlin angenommen.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen in Ungarn.** Die ungarischen Staatsbahnen haben, wie aus Budapest gemeldet wird, bei der Staatsmaschinenfabrik 20 Stück Eilzugs- und 56 Stück Eillastzugslokomotiven in Bestellung gebracht. Die Ablieferung wird entsprechend der Leistungsfähigkeit der Maschinenfabrik in allernächster Zeit zu erfolgen haben, damit zu Beginn der Exportkampagne ein grosser Theil der bestellten Lokomotiven zur Uebernahme des Dienstes bereit stehe.

Aus Budapest wird ferner berichtet, dass die ungarische Eisenbahnverkehrsaktiengesellschaft 600 gedeckte Lastwagen, und die deutsche Wagenleihgesellschaft 300 offene Lastwagen bei der Johann Weitzer'schen Wagenfabrik in Arad zur Lieferung bis Ende September d. J. in Bestellung gegeben haben (vgl. Nr. 45 S. 694 d. Ztg.).

— Dem verstorbenen **ungarischen Handelsminister v. Baross,** welcher sich um die Entwickelung des ungarischen Eisenbahnwesens bleibende Verdienste erworben hat, wird in Budapest auf dem nach ihm benannten Platz ein **Denkmal** gesetzt, welches im Oktober d. J. feierlich enthüllt werden soll.

Rumänien

— Vor einigen Tagen ist in Bukarest die **Konferenz der rumänisch-deutschen Verbände** zusammengetreten. Es ist die zweite, welche in Rumänien seit dem Bestehen der direkten Verbände mit Deutschland stattgefunden hat. Die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen hat es sich angelegen sein lassen, den zahlreich erschienenen Vertretern der betheiligten österreichischen, ungarischen und deutschen Verwaltungen die Anstrengung der weiten Reise und die Mühe der zu bewältigenden Arbeiten durch einen Ausflug nach Konstantinopel zu entschädigen. Die Fahrt von Constanta nach Konstantinopel und zurück fand auf dem Schnelldampfer „Principesa Maria“ statt.

— **Betriebseröffnungen.** Am 1. Juli d. J. werden die Theilstrecken Alexandria-Smardioasa der Neubaustrecke Alexandria-Zimnicea und Ramnicul-Valcu-Iblea der Neubaustrecke Ramnicul-Valcu-Calimanesti dem Betriebe übergeben werden. Auf der letzteren Strecke wird auch Personen- und Gepäckverkehr zwischen Iblea und Calimanesti stattfinden.

— Folgende **Bahnprojekte** werden z. Zt. in Erwägung gezogen: Ploesti-Urziceni-Slobozia, Moinesci-Tetcani, Podul-Iloe-Harlau, Targovistea-Campulung, Gaesti-Giurgiu, Filiasi-Gruia, Valeni de Munte-Poiana und Pitesti-Gropeni.

— Wie bereits in Nr. 47 S. 724 d. Ztg. erwähnt, hat die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen für den ihr unterstehenden Seedienst die **Vermehrung des Schiffsmaterials** beschlossen. Nunmehr sind die Studien für die Erbauung von fünf Passagierdampfern beendigt. Dieselben sind für den Verkehr auf der Archipellinie bestimmt. Jeder dieser Dampfer wird einen Fassungsraum von 800 t haben, 12 Kabinen I., 12 Plätze II. und 30 Plätze III. Klasse besitzen und elektrisch beleuchtet werden. Der Werth dieser Fahrzeuge ist auf 3 000 000 Lei veranschlagt worden. Der auf den Werften der Fairfield-Shipbulding and Engineering Co. Limited in Glasgow für den Seedienst der rumänischen Eisenbahn gebaute Dampfer „Regele Carol“ ist in die See gegangen und wird demnächst in Constanta eintreffen. Demnächst wird auch die Dampferlinie Constanta-Alexandria eröffnet werden.

— Die bei dem rumänischen Ackerbauministerium eingelaufenen Nachrichten über den Stand der **Ernteaussichten**

lauten äusserst günstig. Auch die Aussichten des Weinbaues sind sehr gut und sollen mehrere ausländische Weingrosshändler die Absicht haben, im Laufe des Herbstes grössere Quantitäten auszuführen.

Vereins-Ausland.

— Von der **Jungfraubahn** verlautet allerlei neues. Die Hauptstationen werden sein: Grindelwaldblick, 2812 m über Meer, in der furchtbar jähen, gewaltigen Eigerwand. Blick auf Grindelwald, Bern, die Seen des Mittellandes, bei hellem Wetter weit nach Deutschland hinein. Dann die Station Eismeer auf 3160 m an der Südseite des Eigers mit grossartiger Ausschau auf Fiescherhörner und Finsteraarhorn, in das Innere des Hochgebirges. Die früher geplante Station Mönchjoch ist wegen Veränderung der Trasse aufgegeben worden, die nächste Station ist Jungfraujoch, von der Wengernalp aus gesehen, rechts vom schimmernden Firnsattel im Felsenansatz des Jungfraugipfels. Stollen führen nach Norden und Süden und gewähren in wunderbar grossen Aussichten die überraschendsten Kontraste, hier in grenzenloser Tiefe die lebenathmende, reizend bewegte Mittelschweiz, dort die Polarlandschaft des Jungfraufirns und Aletschgletschers. Jungfraujoch, 3420 m über Meer, soll die eigentliche Touristenstation der Bahn werden, wo künftig die Bergführer mit den Bergsteigern in die Geheimnisse der Berner Oberländer Gipfelwelt wandern werden, wo sich auf Jungfraufirn und ewigem Schneefeld der Sport des Skilaufens und Rennwolffahrens in bunten Bildern entwickelt und sich sogar Gelegenheit zu sommerlichen Schlittenfahrten mit nordischen Zughunden über den Konkordiaplatz und den Aletschgletscher hinaus, dessen Spalten mit fliegenden Brücken überwunden würden, nach dem Märielensee fände, so dass man in einer einzigen Tagereise von Interlaken über die Jungfrau und Eggishorn nach Zermatt gelangen könnte. Das tönt ans Ohr wie ein Stück aus einem Märchenbuch, aber es ist lange nicht alles, was die Jungfraubahn an hohen Genüssen bieten soll, sondern es ist namentlich auch geplant, durch Wegeanlagen die Aussichtspracht der verschiedenen Gipfel auch denen zu erschliessen, die keine Kletterer sind. Die furchtbare Tour auf den Eiger soll durch die Bahn auf einen Marsch von anderthalb Stunden abgekürzt werden, ähnlich die auf den Mönch. An beiden Bergen will man Felsenwege und Galerien zum Aufstieg anlegen, ja es ist in Aussicht genommen, in dem Fall, dass die Einkünfte der Bahn eine gewisse Höhe erreichen, im Innern des Mönchs und des Eigers Aufzüge nach den Spitzen zu errichten, was allerdings wieder Millionenunternehmungen sein werden. Ein Weg soll vom Jungfraujoch auch zu zwei merkwürdigen Höhlen niedersteigen, welche die Ingenieure an der Nordflanke der Jungfrau nahe beim Guggigletscher entdeckt haben. Die merkwürdigen Felsenstationen und geräumigen Aussichtsgalerien, die für die Bahn geplant sind, sollen etwas so Eigenartiges wie die berühmten indischen Felsentempel von Elora werden, einen reichen bildnerischen Schmuck in naturgewachsenem Stein und von Glasgemälden erhalten, die in das Täfelwerk eingefügt und durch elektrische Lampen, die in den Gängen zwischen dem Fels und den Aufenthaltssälen brennen, erhellt werden. Die Arbeiten an Ort und Stelle werden mit grösstem Eifer betrieben. („B. N. N.“)

— Die Betriebsrechnung der **schweizerischen Südostbahngesellschaft** für das Jahr 1897 ergibt bei 794311 Frcs. Einnahmen (1896 928060 Frcs.) und 592313 (600401) Frcs. Ausgaben einen Einnahmenüberschuss von 201998 Frcs. gegen 327659 Frcs. im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen betragen 260130 (386004) Francs. An Ausgaben stehen dem gegenüber insgesammt 262982 (293329) Frcs. Es resultirt daher ein Fehlbetrag von 2852 Frcs., während das Vorjahr mit über 30000 Frcs. geringern Ausgaben einen Ueberschuss von 92674 Frcs. aufwies. Diese ungünstige Lage des Unternehmens ist durch die Inbetriebsetzung der neuen Linie Thalweil-Zug der Nordostbahn und Zug-Goldau der Gotthardbahn seit 1. Juni 1897 herbeigeführt. Das Gesellschaftskapital beläuft sich auf 7000000 Frcs., die Anleihen auf 5500000 Frcs.

— In der nächsten Session wird dem **italienischen Parlament** ein Gesetzentwurf vorgelegt werden, nach welchem die vom Staat zu bewilligende höchste **Subvention** für die aus Privatinitiative zu bauenden Bahnen bis auf 5000 L. für das Kilometer erhöht wird.

— Am 25. d. Mts. wird die Theilstrecke **Ponte a Moriano-Borgo a Mozzano** der Neubaulinie Aulla-Lucca dem Betrieb übergeben. Die Reststrecke Borgo a Mozzano-Lucca kann wegen der baulichen Schwierigkeiten, die sie bietet, erst im Laufe des nächsten Jahres eröffnet werden.

— Die **Nord-Mailändischen Bahnen**, welche die von Mailand zu den oberitalienischen Seen führenden Linien Mailand-Laveno, Como-Varese und Mailand-Como sowie die Linien in der Brianza Mailand-Erba und Seregno-Saronno (210 km) im Besitze und im Betriebe haben, werden aus dem Reingewinne von 861000 Lire 4 % pro Aktie vertheilen.

— Die **königliche Gesellschaft der sardinischen Bahnen** konnte bei einer Roheinnahme von 8588000 L. und bei 6967000 Lire Ausgaben eine Dividende von 5 % an die Aktionäre vertheilen.

— In den Tagen des 5., 6. und 7. Juli werden in **Frankreich** und zwar an der Eisenbahnstrecke von Marseille nach Nizza **Uebungen im Eisenbahn-Bewachungsdienst** stattfinden. Nach Meldungen der Tagespresse werden die dazu bestimmten Mannschaften ihren Dienst theils in Civilkleidung versehen und nur an einer Armbinde erkenntlich sein, oder aber in Uniform erscheinen, nichtsdestoweniger alle bewaffnet sein. Ihre Aufgabe ist eine sehr beschwerliche und gefährliche; im Kriegsfalle nämlich haben sie den Feind, der die Truppenzüge entweder durch Hindernisslegung an den Schienen oder Aufreissung derselben aufhalten sollte, daran zu hindern, haben also das ganze Baumaterial der Strecken, sowie die Wege und Verbindungsstrassen zu bewachen und die Zerstörung von Telegraphenleitungen zu verhüten. Sie werden die Eisenbahnweichen, die Brücken, Viadukte, die Tunnels und Stationszufahrten zu bewachen haben. Der Wachpostendienst wird von ihnen bei Tag und Nacht versehen. Die einzelnen Wachabtheilungen werden sich mit einander theils telegraphisch, theils durch Ordonanzen oder vermittelst eigener Signale verständigen können. Die Bequartirung wird in den Dörfern der Umgebung geschehen. Bei jeder grösseren Eisenbahnstation werden ausser den Normalwachposten noch Reserveabtheilungen Aufstellung nehmen, um stets bereit zu sein, einen unvorhergesehenen plötzlichen Feindesangriff mit Erfolg zurückschlagen zu können. Die einzelnen Abtheilungen, unter Kommando eines Offiziers, die ihre Wachposten aufstellen, werden der ganzen Strecke von Marseille nach Nizza und von Marseille nach Saint-Raphaël entlang aufgestellt sein. An den Uebungen werden sich etwa 1500 Mann der Landwehr betheiligen. Den Feind werden einige Kompagnien der Marineinfanterie bilden.

— Gegenüber den **Automobilen**, die in **Paris** wiederholt bedenkliche Strassenunfälle hervorriefen, hat der Seinepräfekt eine ältere Verordnung wieder in Erinnerung gebracht, wonach in der Stadt Paris keineswegs eine höhere Geschwindigkeit als 12 km in der Stunde entwickelt werden darf. Alle Automobilen müssen ausserdem grosse Nummern tragen, so dass ihre Besitzer leicht festgestellt und zur Verantwortung gezogen werden können. Endlich werden die Schutzleute für die Regelung des Wagenverkehrs grüne Fahnen erhalten, welche von den Automobilen und ähnlichen Gefährten beachtet werden müssen. Insbesondere haben sie still zu stehen, sobald die grünen Fahnen geschwenkt werden.

— Ueber die **finländisch-schwedisch-norwegische Transversalbahn** schreibt man der Berliner „Post“ aus Stockholm: Nachdem Schweden bekanntlich den Bau einer Transversalbahn zwischen der norwegischen Grenze einerseits und der finländischen Grenze andererseits beschlossen hat, widmet man in Norwegen wie in Finland dieser Angelegenheit die grösste Aufmerksamkeit, da man die grosse Bedeutung einer Eisenbahn, die vom atlantischen Ozean bis nach Petersburg eine ununterbrochene Verbindung herstellen wird, vollauf zu würdigen weiss. In Finland wurden bereits die Mittel für die Verlängerung der Ueleaborgbahn bis Tornea angewiesen, und man ist nun darauf bedacht, einen neuen Schienenweg von Uleaborg über Kajana zu bauen, wodurch die Entfernung zwischen der schwedischen Grenze und Petersburg nicht unerheblich verringert werden wird. Das norwegische Storthing dürfte demnächst eine Regierungsvorlage bezüglich des Baues des norwegischen Theiles der Bahn annehmen und den Wunsch kundgeben, dass die Vollendung des Baues möglichst beschleunigt werde. (Eine entsprechende Gesetzesvorlage hat das Storthing inzwischen angenommen siehe Nr. 47 S. 726 d. Ztg. Die Red.) Die Transversalbahn wird eine Gesammtlänge von 1556 km haben, davon entfallen auf die norwegisch-schwedische Strecke 590 km, auf die finländische 966 km. Nach genauen Berechnungen, die angestellt worden sind, wird nach der Herstellung der neuen Linien die Verschickung mittelst der Eisenbahn bei den folgenden Waaren bedeutend billiger zu stehen kommen, als durch Schiff: Fische, bearbeitete Steine, Eisen, Maschinen, Butter und Kolonialerzeugnisse, während Getreide und Mehl mittelst Schiff etwas billiger als mittelst Eisenbahn verschickt werden können. Wenn man aber erwägt, dass die Schifffahrt während eines grossen Theiles des Jahres infolge der Eisverhältnisse in der Ostsee unsicher gemacht wird und deshalb höhere Assekuranz-

prämien bedingt, darf man annehmen, dass während der Winterzeit viele Absender auch bei den letztgenannten Waaren die Beförderung zu Land vorziehen werden.

— Der Rath für Eisenbahnangelegenheiten in **Russland** hat verfügt, den § 10 der **Vorschriften über das Be- und Entladen der Güter** wesentlich zu ändern, und zwar soll entgegen der bisherigen Uebung in Zukunft der Versender alle zur sicheren Verladung erforderlichen Utensilien hergeben, als: Rungen, Taue, Nägel, Ketten, Draht usw., die beim Verladen von Holz, Schwellen, Kessel, Schienen und überhaupt solcher Gegenstände nothwendig werden, deren Beförderung ohne die vorbezeichneten Befestigungsmittel nicht zulässig erscheint. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Verladung seitens der Versender selbst oder durch Arbeiter der Eisenbahnverwaltung ausgeführt wird.

— **Eisenbahnverbindung Odessa-Akkerman.** Der „Handels- und Industriezeitung“ zufolge hat eine kürzlich ins Leben getretene Dampfschifffahrts- und Eisenbahngesellschaft um die Genehmigung für den Bau und Betrieb dieser Linie nachgesucht. Die neue Bahn soll ein breitspuriges Gleis erhalten, das von Odessa bis zur Stadt Owidiopol — 67 Werst — geführt werden soll, zwischen Owidiopol und Akkerman soll die Verbindung durch Dampfer aufrecht erhalten werden. Die projektirte Linie kann in ökonomischer Hinsicht von sehr grosser Bedeutung sein, da sie einen sehr reichen und dicht bevölkerten Bezirk im südlichen Theil des Gouvernements Bessarabien bedienen wird. Es genügt zu erwähnen, dass nach den vorläufigen Berechnungen die neue Linie über 1 000 000 Pud Wein und gegen 2 000 000 Pud Getreide zu befördern haben wird. Ausser der Hauptlinie Odessa-Akkerman wird noch eine Zweigbahn nach Majaki projektirt. Da sich in diesem Bezirk eine Reihe von Kurorten befinden, die viele Fremde anziehen, so ist auch ein grosser Personenverkehr zu erwarten. Nach den vorgenommenen Berechnungen ergibt sich, dass die neue Linie einen Reingewinn geben kann, der vollkommen ausreicht zur Verzinsung und Amortisation des Baukapitals, das auf 3 500 000 R. veranschlagt worden ist. Die Gesellschaft hat sich unter diesen Bedingungen bereit erklärt, den Bau und Betrieb der Linie Odessa-Akkerman ohne Subsidie oder Garantie von Seiten der Regierung zu übernehmen. Es ist ausserdem darauf hingewiesen worden, dass die projektirte Linie späterhin die Bedeutung einer Hauptbahn erlangen könnte, sofern sich die Nothwendigkeit herausstellen sollte, dass eine Vereinigung mit der Eisenbahn Bender-Galatz mit Vortheil durchgeführt werden kann. Aus diesem Grunde müsste die Bahn so angelegt werden, dass sie ohne Schwierigkeiten in eine Hauptbahn umgewandelt werden kann.

— Ueber die vollendete Schienenlegung auf der **Ssamarkand-Andishan Eisenbahn** hat der russische Minister der Verkehrsanstalten am 30. Mai d. J. dem Kaiser in nachstehendem allerunterthänigsten Telegramm aus Taschkent berichtet:

„Ich habe das Glück Ew. kaiserlichen Majestät zu berichten, dass die Schienenlegung auf der im Bau befindlichen Ssamarkand-Andishan Eisenbahn in der Gesammtausdehnung der Strecke von Ssamarkand bis Andishan und bis Taschkent beendigt ist und dass die Gebietsadministration begonnen hat, sich dieser Linie für ihren Bedarf und für den Truppentransport zu bedienen. Am heutigen Tage traf ich auf dem ersten durchgehenden Zuge in Taschkent ein, wo nach einem Dankgottesdienste in der Nähe der Station der Grundstein zu einer Kirche des Namens Mariä-Verkündigung für die Eisenbahnbediensteten gelegt wurde, die aus freiwilligen Spenden erbaut wird. Die dem Gottesdienste beiwohnenden Personen ersuchten mich, Ew. Majestät ihre treuunterthänigen Gefühle grenzenloser Liebe und Dankbarkeit für die Gewährung der für die ökonomische Entwickelung Turkestans so nothwendigen Eisenbahn zu Füssen zu legen.“

Der Kaiser hat noch an demselben Tage dem Minister telegraphisch geantwortet: „Gratulire zur Beendigung des Baues dieser wichtigen Linie.“

Die Bedeutung der eben eröffneten Bahn ist von uns wiederholt hervorgehoben worden, denn nicht nur in militärischer Beziehung verdient dieselbe volle Beachtung, sondern ebenso sehr und vielleicht in noch höherem Maasse in ökonomischer Hinsicht, denn erst durch die neue Eisenbahnverbindung wird es möglich werden, die Baumwollenkultur auszudehnen und die geerntete Baumwolle mit Vortheil auf den russischen Markt zu bringen. Ebenso kann erwartet werden, dass die Seidenzucht eine weitere und ausgiebige Entwickelung erfahren wird.

Abgesehen aber von diesen beiden wichtigen Artikeln, soll das Land noch vielfache andere Produkte zur Ausfuhr bringen können, namentlich aber auch für europäische Industrieerzeugnisse einen guten Absatz in Aussicht stellen.

— **Russisch-englischer Eisenbahnkampf.** Russland und England scheinen gegenwärtig in Peking in einem heftigen Eisenbahnkampf engagirt zu sein. Russland verlangt praktisch, dass alle Bahnen nördlich von Peking nur mit russischem Geld gebaut werden dürfen und bemüht sich, den Präliminarvertrag rückgängig zu machen, den China mit der Hongkong- und Shanghaibank behufs der geplanten Ausdehnung der Schanhaikwaneisenbahn nach Niutschwang, dem Vertragshafen in der nordöstlichen Ecke des Golfs von Petschili, abgeschlossen hat. China scheint in der Aufrechterhaltung dieses Vertrages auf Englands Unterstützung zu rechnen; es ist aber nach den bisherigen Erfahrungen sehr fraglich, dass diese Unterstützung weit gehen wird. („Münch. N. N.“)

— In **England** beschäftigt man sich sehr lebhaft mit den **Eisenbahnplänen für China** und befürchtet von Russland zurückgedrängt zu werden, das angeblich hinter der belgisch-französischen Gruppe steht, die eine Konzession für den Bau einer Bahnlinie zur Verbindung von Peking mit Hankau am Jangtsekiang erhalten haben soll. Bekanntlich erblickt England in dem Jangtsekiangthal seine besondere Interessensphäre und würde ein Vordringen Russlands dorthin äusserst ungünstig aufnehmen. Auf verschiedene Anfragen Bartlett's im Unterhause am 16. Juni, ob die russisch-chinesische Bank bestrebt sei, mittelst einer Eisenbahnanleihe die Kontrole der einzigen Eisenbahn vom Norden Chinas nach Peking zu erlangen; ob Russland von China das Recht erlangt habe, die Chingting-Taiyuenfueisenbahn südwestlich von Peking bis zum gelben Fluss in die Nähe von Singanfu fortzuführen, wodurch Russland die Kontrole über den ganzen Norden Chinas in die Hand gegeben sei; ob ferner unter russisch-französischem Einfluss die Peking-Hankaueisenbahn von belgischen Kontrahenten unter französisch-russischer Kontrole vollendet werden soll, und ob, wenn diese Bahnen fertig, Russland die Kontrole über alle Bahnen haben werde, längs welchen eine Bewegung von Truppen zur Vertheidigung Pekings möglich, antwortete Parlamentsuntersekretär Curzon, die neuesten Nachrichten, welche die Regierung erhalten, seien weit davon entfernt, bezüglich der ersten Frage den erwähnten Erfolg der russisch-chinesischen Bank zu bestätigen, gingen vielmehr dahin, dass ein Präliminarabkommen für Ausdehnung der nördlichen Bahnlinie zwischen Peking und Niutschuang zwischen Vertretern eines englischen Syndikats und dem chinesischen Generaldirektor der Eisenbahnen unterzeichnet wurde. Was die in der zweiten Frage erwähnten Eisenbahnen betreffe, so sei ein Abkommen zwischen einem englisch-italienisch-chinesischen Syndikate, das Eigenthümer grosser Bergwerkskonzessionen in Schansi ist und der russisch-chinesischen Bank über den Bau der Chingting-Taiyuenfueisenbahn durch letztere vereinbart worden. Von einer Verlängerung nach Singanfu habe er nichts gehört. Im Oberhause sprach am 17. Juni Lord Salisbury die Besorgniss aus, dass die grosse Furcht, von der die meisten Mächte beseelt sind, den Bau von Eisenbahnen überhaupt verhindere; das ist eine der ernsten Gefahren der Lage. Ich kann nicht versprechen, dass die chinesische Regierung uns stets mehr Konzessionen bewilligen wird, als anderen; unsererseits werden aber keine Anstrengungen unterlassen werden, den Bestrebungen der englischen Kapitalisten die schuldige Anerkennung zu verschaffen. Gegenüber eine Abordnung der Handelskammern des Vereinigten Königreichs zweifelte Lord Salisbury, dass das Unterhaus bereit sei, für Eisenbahnen in China Geldmittel zu bewilligen. Dieses Geschäft müssten englische unabhängige Gesellschaften besorgen und wenn sie um die Konzession einkämen, so könnten sie leicht das erforderliche Kapital aufbringen. Lord Salisbury bezweifelte auch die Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Eisenbahnverbindung Ober-Birmas mit dem oberen Yangtsekiangthal, indem er hervorhob, dass man dabei enorme Terrainschwierigkeiten zu überwinden haben würde. Eisenbahnen in China, meinte er schliesslich, können allerdings nur von Ausländern betrieben werden. In dem jüngeren Geschlecht sei der Hass gegen die Ausländer nicht mehr so gross.

— Einer Pekinger Drahtung zufolge verlangte Baron Heyking — wie die „V. Z.“ meldet — vom Tsungliyamen die Gewährung der Konzession an die Deutschen für den Bau einer **Eisenbahn von Tsientsin nach Tschingkiang.** Tsientsin ist der Hauptplatz auf dem Wege vom Petschiligolf nach Peking. Tschingkiang liegt an der Mündung des Yantsekiang unweit Nanking. Die Bahn wäre zweifellos von grosser Bedeutung für den Handel in Ostchina und nicht minder für die Wehrfähigkeit des chinesischen Reiches.

— Nach der „Newyorker Hdls.-Ztg.“ besteht Aussicht, dass der **Tarifkrieg der nordamerikanischen Bahnen** binnen drei Wochen beigelegt sein werde. Der Präsident Hill von der Great Northern in St. Paul soll sich in einer Besprechung bereit erklärt haben, den übrigen transkontinentalen amerikanischen Bahnen zu empfehlen, ihre Tarife nach der Pacific-

küste zu erhöhen. Wenn die Präsidenten, wie zu erwarten, zustimmten, so könnten die Einzelheiten den Generalpassagieragenten überlassen werden.

Allgemeines.

— **Die „Lebensdauer" der Lokomotiven.** Eine Lokomotive macht so sehr den Eindruck des Soliden und Widerstandsfähigen, dass man ihr wohl auch eine sehr ausgedehnte Lebens-, d. h. Verwendungsdauer zuzuschreiben geneigt sein möchte. Darin würde man aber, schreiben die „Münch. N. N.", sehr irren. Vielmehr haben kürzlich in England vorgenommene umfassende Untersuchungen ergeben, dass diese Lebensdauer nur etwa 500 000 englische, also ungefähr 100 000 deutsche Meilen durchschnittlich beträgt; hat die Lokomotive diese Meilenzahl durchlaufen, dann ist sie so abgenutzt, dass weitere Reparaturen nicht mehr zweckmässig und rentabel sind. Natürlich sind während dieser Zeit schon gewisse, ganz besonders in Anspruch genommene Maschinentheile wiederholt auszubessern, ja völlig zu erneuern; so werden z. B. die Feuerbüchse dreimal, die Radbandagen fünf- bis sechsmal und die Triebwellen dreibis fünfmal erneuert. Man sieht hiernach, dass die Amortisationsbeträge für Lokomotiven sehr hoch angesetzt werden müssen.

— **Ueber Eisenbahnverschiebung** infolge der Achsendrehung der Erde enthält Meyer's Konversationslexikon in seiner neuesten Ausgabe eine recht bemerkenswerthe Mittheilung. Danach nimmt jeder feststehende Körper auf der Erde an der Stelle, wo er sich befindet, an der Umfangsgeschwindigkeit der Erde theil, die vom Aequator nach den Polen hin abnimmt. Wenn nun ein Körper sich mit grosser Schnelligkeit in einer Führung, etwa in einer Röhre, längs eines Erdmeridians bewegt, so hat er ausser seiner eignen Geschwindigkeit in der Bewegungsrichtung in jedem Augenblick auch noch eine quer zur Eigengeschwindigkeit gerichtete Geschwindigkeit, die der Umdrehungsgeschwindigkeit desjenigen Parallelkreises entspricht, der gerade durchschnitten wird. Bewegt sich der Körper nun vom Aequator nach einem Pol zu, so nimmt die Erdgeschwindigkeit, entsprechend den kleiner werdenden Parallelkreisen, ab, der Körper wird aber (infolge seines Beharrungsvermögens) beim Uebergang von einem Parallelkreis auf einen kleineren die grössere Geschwindigkeit des ersteren beizubehalten streben und deshalb auf die Führungsröhre einen seitlichen Druck in der Richtung der Erdumdrehung, also von Westen nach Osten, ausüben. Bei der Bewegung vom Nordpol nach dem Aequator hin wird dem Körper in jedem Augenblick eine grösser werdende östliche Geschwindigkeit ertheilt, er wird deshalb in umgekehrter Richtung gegen die Führungsröhre drücken. Es ist nun die Frage aufgeworfen worden, ob diese Seitendrucke beim Fahren von Eisenbahnzügen auf Eisenbahnstrecken, die in der Richtung eines Meridians verlaufen, nicht ausreichen, die beiden Schienen des Gleises auseinander zu drücken, also eine Spurerweiterung herbeizuführen. Fährt nämlich der Zug vom Aequator nach einem Pol zu, so wird anscheinend nur die östliche Schiene nach Osten gedrückt, während bei umgekehrter Fahrtrichtung die westliche Schiene einen Druck gegen Westen hin auszuhalten hätte, woraus schliesslich eine Spurerweiterung sich ergeben müsste. Nach F. Koller in München, der sich mit dieser Frage beschäftigt hat, ist der Vorgang ein wesentlich anderer. Der östliche oder westliche Seitendruck wird nämlich infolge des bei weitem grösseren Reibungswiderstandes des Zuges gegen seitliche Verschiebung auf den Schienen stets auf beide Schienen ausgeübt, so dass, wenn überhaupt eine Verschiebung stattfände, bei der Polfahrt eine östliche Seitenverschiebung beider Schienen und bei der Aequatorfahrt eine westliche Verschiebung gleichfalls beider Schienen erfolgen müsste, so dass beide Wirkungen sich aufheben würden. Nun ist jedenfalls der verhältnissmässig schwerste und daher am meisten den Wirkungen des Beharrungsvermögens ausgesetzte Theil eines Zuges, die Lokomotive, so dass, wenn diese keine Verschiebung des Gleises hervorzubringen vermag, auch der übrige Theil des Zuges in dieser Beziehung sicher unwirksam ist. Eine Lokomotive von 40 000 kg Gewicht übt aber bei einer Südnordfahrt von 20 m Geschwindigkeit in der Sekunde in unsern Breitengraden infolge der Erdrotation einen Seitendruck von 68 kg aus, während der Reibungswiderstand gegen seitliche Verschiebung der Lokomotive auf den Schienen etwa 6 000 kg und derjenige gegen Verschiebung der Schienen auf den Schwellen noch mehr beträgt. Der Seitendruck ist also im Verhältniss zu dem Widerstand verschwindend klein und viel kleiner als die Seitendrucke, die bei der Fahrt in Kurven und durch den Winddruck entstehen und die 3 000 und mehr Kilogramm betragen können, ohne eine Gleisverschiebung herbeizuführen. Somit ist wegen der überwiegenden Reibungswiderstände eine Gleisverschiebung oder gar eine Spurerweiterung infolge der Erdumdrehung undenkbar, und wo Spurerweiterungen vorkommen, müssen sie stets entweder fehlerhafter Konstruktion oder schlechtem Zustande des Oberbaues zugeschrieben werden.

— In der internationalen Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirthschaft zu Berlin kam es in der Aussprache über einen Vortrag des Professors Georges Blondel aus Paris über den gegenwärtigen Stand der sozialen Lage in Frankreich zu einer kleinen Auseinandersetzung zwischen dem bekannten Geheimrath Professor Adolf Wagner und einem Vertreter des Manchesterthums, dem Professor Lasson, **über die Vorzüge und Nachtheile des Staatsbahnsystems.** Professor Lasson meinte, dass die Ueberführung der Eisenbahnen in den Staatsbetrieb grosse Schattenseiten zeige und bewirkt habe, dass dem Volke damit eine wichtige Erwerbsquelle entzogen sei. Wagner bestritt diese Ansicht, indem er hervorhob, dass, wenn die Eisenbahnen Privatanstalten seien, deren Erträgnisse nicht in die Taschen des Volkes fliessen würden, wie Lasson anzunehmen schien, sondern in die Taschen der Reichen, der Aktionäre. Professor Lasson suchte dann die Frage anders zu stellen. Man müsse prüfen, ob die Eisenbahnen allgemein grösseren Nutzen schaffen in der Hand des Staates oder der freien Konkurrenz. Obschon diese Frage längst durch die Thatsache beantwortet worden ist, so glaubte doch Professor Lasson behaupten zu dürfen, dass die Eisenbahnen als Privatanstalten der Allgemeinheit grösseren Nutzen schaffen. Das ist der Standpunkt, an dem das Manchesterthum nach wie vor festhält.

— Die österreichische Bodenkreditanstalt hat in Gemeinschaft mit der Kreditanstalt das Patent für Oesterreich-Ungarn auf den **Apparat zur automatischen Erzeugung und Kontrole der ausgegebenen Fahrkarten** erworben. Neuerdings ist nun ein Uebereinkommen perfekt geworden, nach welchem die beiden genannten Institute mit ihren deutschen Konsorten (Diskontogesellschaft, Bleichröder usw.) dasselbe Patent auch für Deutschland erworben haben. Die Probeapparate, die von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bestellt wurden, sollen — wie in der „Allg. Ztg." gemeldet wird — zuerst auf dem Westbahnhofe in Wien in Thätigkeit gesetzt werden. Man verspricht sich von denselben, insbesondere beim Massenverkehre auf den Lokalstrecken, eine erheblich raschere Bedienung des Publikums und leichtere Kontrole der Kassen.

Technische Neuerungen.

— **Ein neues Schwellentränkungsverfahren** ist von Architekt Hasselmann in München erfunden und wird mit bisher gutem Erfolg von den bayerischen Staatsbahnen angewendet. Im Gegensatze zu den bisher üblichen Verfahren, bei denen regelmässig nur ein mehr oder minder vollkommenes mechanisches Durchdringen der Schwelle mit der Tränkungsflüssigkeit erreicht worden ist, bezweckt das durch Patent geschützte neue Verfahren eine chemische Verbindung des Zellwandstoffes und der Tränkungsmasse zu erreichen. Nach Mittheilungen im „Bayerischen Industrie- und Gewerbeblatt" ist diese Absicht nach den angestellten wissenschaftlichen und praktischen Untersuchungen vollkommen gelungen. Das Verfahren beruht in einem zweimaligen längeren Kochen der Hölzer, und zwar zunächst in einer Lösung von Eisenvitriol und schwefelsaurer Thonerde und darauf in einer solchen von Chlorcalcium unter Beigabe von Kalkmilch bei einer Temperatur von 100°—125° C. und $2^1/_2$ Atmosphärendruck. Das erste Kochen bezweckt die Tödtung der Fäulnisserreger und die chemische Verbindung der Holzfaser mit fäulnisswidrigen Stoffen, das zweite Kochen eine Härtung des Holzes und ferner es so zu verändern, dass es auch bei feuchter Lagerung trocken bleibt. Das ganze Verfahren beansprucht etwa sechs Stunden Zeit und ist wesentlich billiger als das Tränken mit Theeröl, es soll für eine 2,70 m lange Schwelle nur etwa 0,50 ℳ kosten. Genaue mikroskopische und chemische Untersuchungen haben ergeben, dass die Wandungen der Zellen durch und durch getränkt, die Zellhohlräume dagegen von Tränkungsmasse frei sind. Auch die durch die Tränkung bezweckte Härtung des Holzes ist sehr bemerkenswerth und macht sich besonders im feuchten Zustand durch geringere Abnutzung geltend.

Eisenbahnen auf dem Ural.

Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat die Frage, ob und wo auf dem Ural Eisenbahnen zu bauen wären, in einer ausführlichen und eingehenden Untersuchung klar und überzeugend dargelegt, so dass die Entscheidung hierüber, die einer

besonderen Kommission übertragen war, nicht mehr grosse Schwierigkeiten bereiten konnte. Ueber diese ebenso interessante für die weitere Entwickelung der Montanindustrie im Ural hochwichtige Untersuchung berichtet die amtliche „Handels- und Industriezeitung“ sehr ausführlich, welchen Mittheilungen wir die nachfolgenden, kurzen Angaben entnehmen.

Um die Bedeutung der Eisenbahnverbindungen auf dem Ural, welche sie für die allgemeine ökonomische Entwickelung der Montanindustrie hat, klar zu stellen, wird darauf hingewiesen, welche durchgreifende Aenderung in Bezug auf die Selbständigkeit der einzelnen Industrien rücksichtlich des Absatzes ihrer Produkte durch den Bau der Jekaterinburg-Tscheljabinskbahn herbeigeführt worden ist. Erst nachdem diese Bahn dem Betriebe übergeben worden ist, sind die Industrien, die von ihr berührt wurden, von dem Nishnji-Nowgoroder Jahrmarkte unabhängig geworden, welcher die gesammte Vermittelung zwischen Produzent und Konsument seit Alters her an sich gerissen hatte. Hierdurch und durch den Mangel an Eisenbahnverbindungen war es bedingt, dass die Montanindustrie darauf angewiesen war, nur einmal im Jahre einen Absatz für ihre Erzeugnisse zu haben; denn einmal mussten diese dem nächsten Flusse zugeführt werden, um nach Nowgorod geschafft werden zu können — das kann aber nur im Frühjahr geschehen, weil die Wasserverhältnisse dann grössere Transporte zulassen — und sodann findet nur einmal im Jahre in Nowgorod Jahrmarkt statt. Es müssen also alle Industrien hierauf Rücksicht nehmen und ausserdem fallen dieselben durch den Besuch des Jahrmarktes in die Hände von Kommissionären.

Alle diese Missstände, die nicht nur ein Zeugniss von ungemein primitiven Zuständen sind, sondern auch verhältnissmässig grosse Mittel für den Betrieb der Werke und grosse Kosten beim Vertrieb der Erzeugnisse in Anspruch nehmen, fallen fort, sobald die Fabriken durch eigene Eisenbahnverbindungen an das allgemeine russische Eisenbahnnetz angeschlossen sind, wie das die Industrien an der Jekaterinburg-Tscheljabinskbahn bewiesen haben.

Sie haben hierdurch nicht nur einen regelmässigen Absatz während des ganzen Jahres erhalten, sondern können auch ihre Produkte um 3—8 Kop. (= 6,5—17,3 ₰) pro Pud (= 16,38 kg) billiger auf den Markt bringen.

Wenn schon nach dieser Richtung hin der Bau von Eisenbahnen eine Befreiung der Industrie von der Zwischenvermittelung herbeiführen würde, so kommt andererseits das sehr wichtige Moment in Betracht, dass im Ural Erze und Steinkohlen nicht bei einander lagern. Es wird daher Holzkohle verwandt, die sehr theuer ist, weil die Holzbestände allmählich zusammenschmelzen. Es ist daher für die Montanindustrie fast eine Lebensfrage Brennmaterial zugeführt zu erhalten. Das kann auch wieder nur durch Eisenbahnanschlüsse geschehen, theils um Kohlen, theils um Naphtarückstände herbei zu schaffen. Namentlich letzteres Heizmaterial ist sehr geschätzt, denn es ermöglicht gegenüber der Holzkohle ein Mehr an zu erzeugendem Gusseisen von 56 %. Die Naphtarückstände werden auf der Wolga und Kama dem Ural ziemlich nahe, aber nicht bis an die Fabrik gebracht, so dass der Rest des Weges mittelst der Eisenbahn überwunden werden muss. Ebenso ist es für die Fortentwickelung der Industrie wichtig, dass die Erzeugnisse einzelner Fabriken den anderen leicht erreichbar sind. Als Beispiel hierfür kann darauf hingewiesen werden, dass sich die Montanindustrie des Ural durchaus noch nicht auf der Höhe moderner Technik befindet. Der allgemeine Fortschritt der Industrie nöthigt natürlich auch die Uralindustriellen, sich den Fortschritten der Technik anzupassen, was denn auch — langsam zwar — geschieht. Die Fabriken kommen immer mehr zur Ueberzeugung, dass es für sie nothwendig ist, Martinöfen bei der Eisenproduktion zu verwenden, und es sind im Ural in dieser Beziehung auch schon einige Schritte gethan worden. Ein Hinderniss ist allerdings das theure Material, welches zum Bau der Martinöfen nothwendig ist. Der gewöhnliche Ziegelstein taugt nicht dazu, da er die in diesen Oefen entwickelte hohe Temperatur nicht aushält; es sind vielmehr besondere feuerfeste Ziegel erforderlich, die z. Zt. in Russland nicht produzirt werden, aus welchem Grunde sich deren Preis sehr hoch stellt. Da sich jedoch das Rohmaterial zur Herstellung solcher Ziegelsteine im Ural findet, so ist die erste Fabrik zur Anfertigung feuerfester Artikel begründet. Diese Fabrik will sich namentlich mit der Produktion einer Ziegelart befassen, welche bei einer vervollkommneten Herstellungsmethode von Eisen aus Gusseisen zur Verwendung gelangt. Selbstverständlich kann auch diese Fabrik nur den erwarteten Nutzen bringen, sofern die Fabrikate leicht und billig zugänglich sind. Das können aber auch nur Eisenbahnen vermitteln.

Dass diese Uralbahnen, wenn sie mit Rücksicht auf die vorstehend dargelegten Verhältnisse erbaut werden, einen eigenartigen Charakter haben, darauf wies der Vorsitzende der Kommission hin, indem er darauf aufmerksam machte, dass die zu den Uralhüttenwerken projektirten Eisenbahnen sich von anderen Eisenbahnen dadurch unterscheiden, dass, obgleich sie nominell dem allgemeinen Verkehr dienen, eigentlich sehr oft nur ein Hüttenwerk oder einen Montanbezirk bedienen und daher eher als Privatbahnen angesehen werden müssen. Indessen liegt dem Bau dieser Eisenbahnen auch ein allgemeines Staatsinteresse zu Grunde, und zwar insofern, als diese Linien die Eisenindustrie des Ural entwickeln helfen sollen. In Bezug auf diese allgemeine Bedeutung der Uraleisenbahnen wurde von den Vertretern der Regierung darauf hingewiesen, dass die Uralfabriken für die Montanindustrie Russlands von kolossaler Bedeutung sein können, hauptsächlich durch die Ausbeute von Erz und das Ausschmelzen von Gusseisen. Zur Verarbeitung des Gusseisens in Eisen seien jedoch die Bedingungen ungünstig, es müssten deshalb die Montanindustriellen des Ural ihre ganze Aufmerksamkeit auf die Gewinnung von Gusseisen konzentriren.

Bei der weiteren Berathung des Gegenstandes rief die Frage der Spurweite lebhafte Debatten hervor. Die Kommission neigte zu der Ansicht, dass die Breitspur wünschenswerth wäre, falls aber aus ökonomischen und finanziellen Rücksichten dieses Spurmaass nicht passen sollte, so läge keine Nothwendigkeit vor, auf dasselbe zu bestehen, da auch schmalspurige Bahnen den Bedürfnissen der Ural-Montanindustrie genügen können.

Was nun die eventuell zu erbauenden Linien selbst anlangt, so wurden folgende Eisenbahnprojekte durchgesehen. 1. von der Kiselowskifabrik bis zur Bogoslowskifabrik, in einer Ausdehnung von 267 Werst, 2. von Jekaterinburg bis zur Michailowskifabrik, 125 Werst, 3. von Newjansk bis zur Alapajewskifabrik, 127 Werst, 4. die Fortsetzung dieser Linie von der Alapajewskifabrik bis zur Stadt Irbit, gegen 60 Werst und 5. von Bogdanowitschi bis Jegorschino, in einer Länge von 70 Werst.

Die Bogoslowski-Kiselowskilinie wird einerseits im Interesse der Entwickelung zweier Montanbezirke und andererseits zur Eröffnung eines Transitverkehrs für die von der Kama und Wolga auf die sibirischen Flüsse übergehenden Waaren projektirt. Nach den von den Verwaltungen der Fabriken vorgenommenen Berechnungen ist im Fall der Durchführung dieser Linie folgender Güterverkehr zu erwarten:

	Pud	Erlös R.
von Kisel nach Bogoslowsk:		
Steinkohlen	4 000 000	200 000
Quarz und Dolomit	500 000	15 150
zusammen	4 500 000	215 150
von Bogoslowsk nach Kisel:		
Erz aus Bogoslowsk	2 200 000	78 320
Erz aus den lokalen Erzlagern . .	1 000 000	16 600
Stahl aus den lokalen Bergwerken .	1 500 000	152 250
Holzkohle	500 000	13 950
Holz	500 000	16 400
zusammen	5 700 000	277 520
insgesammt	10 200 000	492 670

Ausserdem rechnen die Verwaltungen der Fabriken darauf, dass mit der neuen Linie von Bogoslowsk gegen 2 000 000 Pud Getreide und Güter und gegen 500 000 Pud verschiedener Güter befördert werden, und von Kisel nach Bogoslowsk 500 000 Pud Salz, 500 000 Pud Petroleum und 1 000 000 Pud Manufakturwaaren. Bei Verlängerung der Linie bis zur Kama würde der Güterverkehr sich noch um ein Erhebliches steigern. Hinsichtlich der Linie von Jekaterinburg bis zur Michailowskifabrik sei erwähnt, dass der Vertreter des Bergressorts in der Sitzung darauf aufmerksam machte, dass es wünschenswerth wäre, diese Linie bis zur Artinskistaatsfabrik zu verlängern, welche der neuen Linie 1 500 000 Pud Gusseisen und folglich bis 3 000 000 Pud Erz an Transportgütern zuführen kann. In betreff der Linie im östlichen Theil des Ural von Newjansk über die Fabriken Petrokamensk und Nowo-Schaitansk bis zur Alapajewskifabrik mit der Verlängerung bis zur Stadt Irbit haben die Vertreter der Alapajewskifabrik einerseits und der Stadtverwaltung von Irbit andererseits sehr ausführliche Mittheilungen gemacht. Der Vertreter der Fabrik wies darauf hin, dass die 117 Werst von der Eisenbahn entfernte Fabrik zeitweilig von den Märkten so gut wie abgeschnitten ist. Der Vertreter der Stadt Irbit brachte dagegen Zahlenmaterial bei, aus dem deutlich hervorging, dass der Jahrmarkt zu Irbit sich entwickelt und dass die Eisenbahn, um deren Genehmigung die Stadt bereits im Jahre 1861 nachsuchte, ein dringendes Bedürfniss ist. In der Konferenz wurde indessen darauf hingewiesen, dass die Interessen der Stadt Irbit, sowie auch der Alapajewskifabrik befriedigt werden können durch den Bau einer Verbindungsbahn nicht von der Newjanskfabrik, sondern von der Ssaldinskfabrik, da letztere Fabrik bereits mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz in Verbindung steht.

Wie weiteren Mittheilungen aus der Residenzpresse zu entnehmen ist, werden demnächst die Eisenbahnbauten in Angriff genommen und neben den Hauptlinien auch noch eine

grössere Anzahl von Zufuhrlinien ausgeführt werden, um auf diese Weise das reiche Produktionsgebiet für Montanerzeugnisse besser zu erschliessen. Von allergrösster Bedeutung wird hierbei namentlich die Einführung von Brennmaterial sein, an dem der Ural, abgesehen von Holz, Mangel leidet.

Die Glasgower Kabelbahn.

Interessante Mittheilungen über diese Bahn macht Alexander Tille in der „Zk.“. Da in Glasgow eine Hochbahn wie eine Tunnelbahn zu theuer gekommen wäre, so legte man die Bahn unter die öffentlichen Strassen und kaufte nur diejenigen Häuser an, unter denen der Tunnel doch durchgeführt werden musste. Auf Grund gemachter Erfahrungen, namentlich wegen der grösseren Billigkeit, baute man zwei kleinere Tunnels neben einander und liess in jedem Tunnel die Züge nur in einer Richtung laufen, so dass die Tunnels sich von selbst lüften. Erschwert wurde in Glasgow die Anlage durch die ausserordentlich wellige Bodenbeschaffenheit der Stadt mit theilweise sehr hohen Hügelerhebungen, die sich nicht umgehen liessen, da man den bestehenden Strassenzügen folgen und die Bahn durch die dichtestbewohnten Stadttheile führen musste. Die Bahn musste unter den Kanalisations-, Gas- und Wasserleitungen laufen, durfte aber nicht zu tief angelegt werden, um von der Oberfläche möglichst leicht erreichbar zu bleiben. In ihrer Höhenanlage schliesst sie sich ungefähr der Gestaltung der Oberfläche an, d. h. sie zeigt nahezu eben solche Erhebungen und Senkungen wie die Oberfläche. Unter diesen Umständen war der Betrieb mit Lokomotiven oder Motorwagen ausgeschlossen und man musste zur Anwendung des Kabels schreiten. Da die Bahn als Rundbahn auf einem inneren und einem äusseren Ringe gedacht war, von denen die Züge des einen rechts, die des andern links herum liefen, so war durch zwei in sich selbst zurückkehrende endlose Stahlkabel, die in verschiedener Richtung kreisten, die theoretische Möglichkeit einer solchen Betriebsart geschaffen worden und mit Hilfe einer Reihe sinnreicher Vorrichtungen hat sich diese Anlage bewährt. Die beiden Tunnels laufen den ganzen länglichen Ring von 10,5 km fast genau einander parallel. Die Bahn hat 15 Stationen in Gestalt grosser Tunnelwölbungen von 8,5 m Weite, welche die beiden kleinen Tunnels mit je 3,25 m Weite und den dazwischen liegenden Bahnsteig von 3 m Breite und 46 m Länge in sich schliessen. Kein Bahnsteig liegt weniger als 5 und mehr als 10 m unter der Strassenhöhe. Doch befindet sich die Tunnelsohle durchschnittlich nicht unerheblich tiefer, denn die Sohlen der Haltestellen sind absichtlich höher gelegt, damit die Wagen bei der Abfahrt leichter zum Stillstand zu bringen und bei der Abfahrt leichter wieder in Bewegung zu setzen sind. Die Gleise der beiden Tunnels stellen ununterbrochene Ringe dar und besitzen keine Weichen, so dass eine Entgleisung ausgeschlossen ist. Die Wagen werden mit Hilfe einer Krahnvorrichtung von und zu den Schienen befördert. Zwischen den Schienen läuft auf Stahlscheiben das Kabel mit einer Geschwindigkeit von 24 km in der Stunde. Die Stahlscheiben sind 10 cm stark, stehen bei gerader Strecke senkrecht, neigen sich aber bei jeder Biegung nach der Aussenseite und liegen bei scharfer Biegung sogar wagerecht. Durch eine ausserordentlich kunstreiche Klammer, die der Wagenlenker durch eine einfache Winde anlegt und abnimmt, klammert sich der Wagen, das Kabel leicht hebend, damit die Klammer gefahrlos über die Stahlscheiben hinweglaufen kann, auf denen das Kabel ruht, an das sausende Kabel, nimmt im Augenblick des Zufassens dessen Geschwindigkeit an und eilt mit ihm durch den Tunnel davon.

Ebenso kommt der Wagen mit der vollen Geschwindigkeit des Kabels auf der Station an und steht mit Loslassen der Klammer und Anziehen der Bremse augenblicklich still. Was das für eine solche Stadtbahn bedeutet, ist klar. Da die Haltestellen durchschnittlich noch nicht ganz 800 m von einander entfernt sind, so würde z. B. eine Dampflokomotive kaum eine nennenswerthe Geschwindigkeit bekommen haben, wenn sie ihr schon wieder Einhalt thun müsste, und die mit dem Anziehen und Bremsen verbundene Verlangsamung würde einen ganz ungeheuren Zeitverlust erzeugen. Das alles ist beim Kabelsystem unnöthig. Dabei kann der Wagen jeden Augenblick das Kabel loslassen und durch die Bremse zum Stillstand gebracht werden, ja er kann sich selbst langsamer als das Kabel bewegen, indem er es mit der Klammer nur leise berührt. Dadurch wird er mittelst der zwischen Kabel und Klammer entstehenden Reibung ganz nach Wunsch schneller oder langsamer fortbewegt. Ferner ist bei Festfassen des Kabels selbst den steilsten Abhang hinunter ein Schnellergehen als das Kabel ausgeschlossen, solange die Klammer nur festhält. Dadurch, dass durch den Gebrauch der Bremse niemals die treibende Kraft selbst zum Stillstand gebracht, wird der gewaltige Kraftverlust vermieden, mit dem sonst jede Bahn zu rechnen hat, und dadurch, dass immer ungefähr gleich viele Wagen bergab und bergauf laufen, kommt das Gewicht der Wagen und der in ihnen befindlichen Personen für die treibende Kraft so gut wie gar nicht in Rechnung und die mechanische Leistung wird nicht wesentlich grösser, wenn je drei zusammengekoppelte Wagen zwischen jedem Stationenpaar laufen, als wenn nur einer dort läuft. Denn immer darf sich zwischen je zwei Stationen nur eine einzige Klammer an das Kabel haken, um Zusammenstösse zu vermeiden, und kein Wagen darf seine Station verlassen, bis nicht von der nächsten das selbstthätig eintretende Signal da ist, dass die Strecke bis dahin frei ist. In den Hallen der Kraftstation werden die Kraftmaschinen durch Dampf getrieben. Jedes der beiden Kabel windet sich dort um eine Reihe von stählernen Riesentrommeln und diese werden durch gewaltige Kurbeln und Transmissionen um ihre Achse gedreht und durch ganz ungeheure Schwungräder in gleichem Gang erhalten. Da die Maschinen nur 18 bis 19 Stunden laufen und Nachts 5 bis 6 Stunden stillstehen, ist es nöthig, jeden Morgen das Gesammtkabel durch eine besondere Maschine wieder in Gang zu bringen, und da die Spannung des Kabels fortwährend wechselt, je nachdem mehr oder weniger Wagen bergab und bergauf laufen oder stillstehen, so ist eine besondere Vorrichtung nöthig, um das Kabel immer in der gleichen Spannung zu halten. Zu diesem Zweck ist für jedes Kabel auf ein besonderes Paar Schienen ein kleiner Stahlwagen gestellt, der ein paar hundert Centner wiegt und eine Querachse trägt, um die sich ein gewaltiges Rad dreht. Um dieses Rad ist nun das Kabel gelegt, der Wagen jedoch durch ein gewaltiges niederhängendes Gliederwerk mit der Mauer der Station verbunden. Auf dem Gliederwerk ruhen ein paar tausend Centner Eisenplatten. Hat das Kabel starke Spannung, so bewegt sich der Wagen in der Richtung, nach der es ihn hinzieht, und hebt die Riesengewichte des Gliederwerkes ein wenig. Lässt die Spannung nach, so zieht die Last des Gliederwerkes den Wagen wieder näher an die Wand zurück. Zur Bewegung der gesammten Last des über 10 km langen Kabels nebst den daran hängenden Wagen sind nur 3600 Pferdekräfte erforderlich, ein Kraftmaass, das von jeder grösseren Schiffsmaschine überstiegen wird. Aber die eigenthümlichen Anforderungen der Kabelanlage haben den Bau ganz eigener Maschinen nothwendig gemacht, die nach Ansicht Tille's in Konstruktion und Ausführung zu den Musterleistungen der britischen Stahlindustrie gehören.

Druckfehlerberichtigung.

In der Mittheilung über die **Interpellation, betreffend betriebsgefährliche Zustände am Bahnhofe in Salzburg**, in Nr. 47 S. 723 d. Ztg. ist ein Druckfehler enthalten. Es muss daselbst in der 2. und 3. Zeile nicht heissen: „äusserst betriebsgefährliche Zustände“, sondern „**angeblich** betriebsgefährliche Zustände“.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Hafenbahn und der Umschlagstelle bei Maltsch. Am 1. Juli d. J. wird die Hafenbahn bei Maltsch mit der Ladestelle Maltsch-Oderhafen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In und nach Maltsch-Oderhafen werden nur solche Wagenladungsgüter abgefertigt, welche auf dem Wasserwege zur Eisenbahnverfrachtung ankommen oder zur Weiterverfrachtung auf der Oder bestimmt sind. Eine Annahme von Gütern lediglich zum Zwecke der Ueberführung von Maltsch nach Maltsch-Oderhafen oder umgekehrt findet nicht statt. Die Gebühren für das Zustellen oder Abholen der Wagen nach bezw. von der Ladestelle sind in dem Nachtrag 5 zum Gruppentarif II vom 1. April d. J. enthalten. Die Hafenbahn bei Maltsch wird der Betriebsinspektion Breslau 4, Maschineninspektion Breslau 2, Verkehrs-

inspektion Breslau 2 und Werkstätteninspektion Breslau 3 unterstellt.
Breslau, den 18. Juni 1898. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die Neubaustrecke Travemünde Stadt-Travemünde Strand mit der Station Travemünde Strand in Betrieb genommen. Die bisherige Station Travemünde erhält vom genannten Tage ab im Personen- und Gepäckverkehr die Bezeichnung „Travemünde Stadt". Die neue Strecke dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr und wird nur während der Sommermonate (im laufenden Jahre: bis Ende September) betrieben.
Lübeck, den 21. Juni 1898. (1478)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Eröffnung der Theilstrecke Britz-Joachimsthal der Nebeneisenbahn Britz-Templin-Fürstenberg i. Mecklbg. Am 1. Juli d. J. wird von der Bahnlinie Britz-Templin-Fürstenberg i. Mecklbg., welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 betrieben werden soll, die Theilstrecke Britz-Joachimsthal mit den Stationen Golzow, Alt-Hüttendorf und Joachimsthal für den Gesammtverkehr, Werbellinsee dagegen zunächst nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.
Mit demselben Tage werden diese Stationen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen sowie in den Staatsbahnviehtarif einbezogen. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist auf den Haltestellen Golzow und Alt-Hüttendorf, die von Sprengstoffsendungen überall ausgeschlossen.
Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Stettin, im Juni 1898. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Enzweiler für den Güter- etc. Verkehr. Am 15. Juli d. J. wird im diesseitigen Bezirk an der Strecke Kirn-Neunkirchen (Saar) zwischen den Stationen Oberstein und Kronweiler an Stelle des bisherigen, nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Haltepunktes Enzweiler eine gegen letzteren um 0,2 km näher nach Kronweiler gelegene Haltestelle Enzweiler für den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.
Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben von der Beförderung vorläufig ausgeschlossen.
Im Personen- und Gepäckverkehr ergeben sich für die neue Haltestelle im Verkehr mit den über Oberstein hinaus gelegenen Stationen höhere und im Verkehr mit den über Sonnenberg bezw. Kronweiler hinaus gelegenen Stationen niedrigere Entfernungen als für den bisherigen Haltepunkt und dementsprechend geringere Fahrpreis- und Gepäckfrachterhöhungen bezw. Ermässigungen.
Die Erhöhungen treten jedoch erst am 1. September d. J. in Kraft.
Von dem Eingangs genannten Tage ab wird die Haltestelle Enzweiler in den Gruppentarif VIII, die Gruppenwechseltarife mit der Gruppe VIII, den Saarkohlentarif Nr. 1, sowie in den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Güterverkehr einbezogen.
Ueber die zur Anwendung gelangenden Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft. (1480)
St. Johann-Saarbrücken, 21. Juni 1898.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die im Bezirk Berlin an der Strecke Berlin, Görlitzer Bahnhof-Königswusterhausen zwischen den Stationen Grünau und Zeuthen gelegene Haltestelle „Schmöckwitz" erhält vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung „Eichwalde-Schmöckwitz."
Berlin, den 18. Juni 1898. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 25. Juni d. J. ab wird der Zug 636 der Strecke Schlettau-Lauchstädt derart später gelegt, dass dessen Abfahrt in Schlettau erst 2 Uhr 35 Min. Nachmittags und Ankunft in Lauchstädt erst 3 Uhr 8 Min. Nachmittags erfolgt.
Ausserdem verkehren vom gleichen Tage ab versuchsweise auf dieser Strecke zwei neue Züge und zwar:

Nr. 634	ab Schlettau	9.45	Vorm.
	„ Holleben-Beuchlitz	9.55	„
	„ Benkendorf . . .	10.07	„
	„ Delitz a. Berge .	10.16	„
	an Lauchstädt . . .	10.28	„
Nr. 635	ab Lauchstädt . . .	12.23	Nachm.
	„ Delitz a. Berge .	12.34	„
	„ Benkendorf . . .	12.43	„
	„ Holleben-Beuchlitz	12.53	„
	an Schlettau	1.01	„

Der Zug 634 nimmt in Schlettau die Anschlüsse von den Zügen 574 aus Richtung Halle und 571 aus Richtung Cassel auf, während der Zug 635 in Schlettau den Anschluss an die Züge 573 nach Richtung Halle und 576 nach Richtung Cassel vermittelt.
Durch die Späterlegung des Zuges 636 wird der Anschluss vom Zuge 576 aus Richtung Halle aufgenommen.
Erfurt, im Juni 1898. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Bayerisch-sächsischer Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Am 20. d. Mts. werden die bayerischen Stationen Arzberg, Herrnbergtheim, Seligenstadt b/Würzburg und Windsfeld für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in Wagenladungen in den Verbandsverkehr einbezogen.
Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
Dresden, den 20. Juni 1898. (1483)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Der im Gütertarif der Gruppe I enthaltene Seehafenausnahmetarif C 1 für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz, Mühlenerzeugnissen und Kaffeeersatzmitteln wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Verkehr nach dem Lizentbahnhofe der Staatsbahn in Königsberg i. Pr. ausgedehnt.
Königsberg i. Pr., 18. Juni 1898. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Verband. Am 22. Juni d. J. kommen für die Beförderung von Zuchtvieh in Wagenladungen zwischen den Stationen Donaueschingen, Immendingen, Messkirch und Pfullendorf der badischen Staatsbahn einerseits und Dresden-Altstadt andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.
Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Dresden, den 21. Juni 1898. (1485)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. werden die Stationen der neuen Strecken Bodenheim-Alzey und Gau-Odernheim-Osthofen in den hessisch-pfälzischen Vieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1894 aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen sowie unser Verkehrsbüreau.
Mainz, den 21. Juni 1898. (1486)
Königlich preuss. und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die Station Guradzeweiche des diesseitigen Bezirks in den Ausnahmetarif 5 a (Abschnitt A) für Steine des Gütertarifs der Gruppe II als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft.
Kattowitz, den 18. Juni 1898. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband. Am 1. Juli d. J. gelangen für die Beförderung von Mehl und Mahlprodukten von Wien etc. und einzelnen Stationen der königlich ungarischen Staatsbahnen nach Stationen der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche für die bis Ende Dezember 1898 abgefertigten Sendungen bei Auflieferung einer Mindestmenge von 5000 t von einem Absender nachträglich im Rückvergütungswege angewendet werden. In dieses Mindestgewicht werden sowohl die im Elb-Umschlagsverkehre als auch die im direkten Verbandsverkehre abgefertigten Sendungen eingerechnet. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zu erfahren.
Breslau, den 20. Juni 1898. (1488)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Staatsbahngütertarif der Gruppe V. Am 1. Juli d. J. wird die diesseitige Station Merseburg als Versandstation in den Ausnahmetarif 6, Abtheilung b (Braunkohlen etc.) des obenbezeichneten

Gruppentarifs vom 1. Juli 1898 einbezogen.

Erfurt, den 21. Juni 1898. (1489)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der geschäftsführenden königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 22. November vorigen Jahres wird veröffentlicht, dass die Haltestelle Kändler am 1. Juli dieses Jahres für den besonders beschränkten Güterverkehr eröffnet werden wird.

Näheres hierüber kann bei sämmtlichen sächsischen Güterabfertigungsstellen in Erfahrung gebracht werden.

Dresden, am 21. Juni 1898. (1490)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Württembergisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft Saarbrücken - württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 gelangt zum Tarif vom 1. Mai 1896 der Nachtrag IV, enthaltend einen Ausnahmetarif (Nr. 21) für Dachschiefer, zur Einführung.

Der Nachtrag wird auf Verlangen unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 21. Juni 1898. (1491)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Zum Lokalgütertarif vom 1. September 1894 erscheint der Nachtrag 5 vom 1. Juli 1898, der ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für die zu Abfertigungsstationen eingerichteten bisherigen Ladestellen Friedrichswalde und Neetzka, sowie Umkartirungsfrachtsätze für einige Haltestellen enthält.

Schwerin, den 21. Juni 1898. (1492)

Grossherzogliche Generaleisenbahndirektion.

Am 1. k. Mts. kommen direkte Frachtsätze für den Versand von Roheisen von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach den Stationen Burgsteinfurt und Norden des Direktionsbezirks Münster, und am 10. k. Mts. der Nachtrag II zum Heft 14 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn mit direkten Frachtsätzen für Eving zur Einführung. Nähere Auskunft durch unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 17. Juni 1898. (1493)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

In Verfolg unserer Bekanntmachung vom 12. Mai d. J. machen wir des weiteren bekannt, dass die in dem Heft 4 vom 1. April 1895 zum Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn enthaltenen, z. Z. noch gültigen Frachtsätze für Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a./M. wegen mangelnden Verkehrs zum 10. August d. J. ohne Ersatz aufgehoben werden.

Strassburg, den 17. Juni 1898. (1494)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 tritt unter Aufhebung des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Main - Neckarbahn andererseits vom 1. Januar 1891 ein neuer Tarif in Kraft, welcher nur Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren enthält. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen erfolgt künftig auf Grund des betreffenden Personen- und Gepäck- bezw. Gütertarifs. Soweit Frachterhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis 1. August l. J. in Kraft.

Exemplare des Tarifs können durch Vermittelung der Abfertigungsstellen bezogen werden.

Karlsruhe, den 18. Juni 1898. (1495)

Generaldirektion.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1898 ab werden die Stationen Hasserode, Drei Annen Hohne und Schierke der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der preussischen, preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, der mitteldeutschen Privatbahnen, der Breslau-Warschauer, Cronberger, Farge - Vegesacker, Hansdorf-Priebuser, Hoyaer, Kerkerbach-, Kreis Oldenburger, lausitzer, Marienburg-Mlawkaer, ostpreussischen Süd- und Hildesheim-Peiner Kreisbahn (Tarifhefte 2 bis 5 des mitteldeutschen Privatbahngütertarifs) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der zur Erhebung gelangenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 21. Juni 1898. (1496)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau etc. Am 1. August d. J. gelangt die im Ausnahmetarif 1 bei den Positionen 2 und 3 (Blei und Zink etc.) vorgesehene Beschränkung „für den Verkehr mit den unteren Donauländern“ zur Aufhebung. Von dem genannten Tage ab finden daher auch die in Abtheilung a des Tarifs (Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 auf Blei und Zinksendungen Anwendung.

Breslau, am 16. Juni 1898. (1497)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Beförderung von Langholz und Langeisen. Die nach unserer Bekanntmachung vom 15. v. Mts. im Bereich der preussischen Staatsbahnen bis zum 31. August d. J. für Langholz- und Langeisensendungen in Ermangelung passender Langholz- oder Plattform- (SS) Wagen zulässige Verwendung anderer langer offener Wagen wird vom 25. d. Mts. ab auf den Verkehr mit Stationen der Lübeck-Büchener Bahn ausgedehnt.

Essen, den 21. Juni 1898. (1498)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband. Am 1. Juli d. J. gelangt zum Gütertarif, Theil II, ein Nachtrag 1 zur Einführung, welcher neben den im Wege der Bekanntmachung bereits eingeführten Tarifänderungen einen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl von Ulm nach Stettin (Orts- und Ausfuhrverkehr) und einen Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff von einer Anzahl württembergischer Stationen zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, sowie verschiedene Berichtigungen enthält.

Druckabzüge des Nachtrags können unentgeltlich von dem hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz bezogen werden.

Berlin, den 18. Juni 1898. (1499)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Alfeld als Versandstation in der Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen, des Gruppentarifs VI und der Wechseltarife der Gruppe VI mit den übrigen preussischen Staatsbahngruppen sowie in den gleichen Ausnahmetarif des Oldenburg-Nordwestdeutsch- und hessischen Gütertarifs aufgenommen.

Cassel, den 19. Juni 1898. (1500)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1898 tritt zum Tarif der schmalspurigen Eisenbahnen Hildburghausen - Friedrichshall und Eisfeld - Unterneubrunn für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern vom 1. August 1897 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält anderweite Bestimmungen über die Beförderung beladener Wagen nach und von Privatanschlüssen, Lagerplätzen etc., Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags können von den betheiligten Abfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Erfurt, den 19. Juni 1898. (1501)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Am 1. Juli l. J. gelangt Theil V Heft 1 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die Beförderung von Kohlen und Koks, sowie von Koksabfall (Lösche) zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen andererseits.

Durch dieses Tarifheft wird Theil V Heft 3 vom 1. April 1895 nebst Nachträgen I—III aufgehoben.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1898.

München, den 18. Juni 1898. (1502)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Zu dem internationalen Lokalgütertarif — Theil II — und zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — Theil II — erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. der 9. bezw. der 4. Nachtrag, enthaltend u. a. Aufnahme einiger Stationen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 21. Juni 1898. (1503)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

(Forts. d. amtl. Bekanntm. auf Seite VIII.)

Nr. 12. Jahrgang 1898. **Berlin, am 25. Juni 1898.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 20. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:										
1	A A	—	2	Kisten	Büchsen —	5	1	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
2	A J	1240 B	1	—	Pumpenschwengel —	—	2	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
3	A J S G	2	1	—	Decke —	—	3	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
4	A P	150/151	2	Ballen	Gardinen —	27,5	4	Leipzig Thür. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
5	A S	766/771	2	Kolli	? —	8	5	Karow	Meckl. Friedr. Franzb.	
6	A S	676	1	Kiste	Vorhängeschlösser —	25	6	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
7	B	—	1	Sack	gefüllt —	20	7	Bingerbrück	Direktion Mainz	1 Zollblei Aachen.
8	B	3	1	—	Holzplatte —	2	8	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
9	B	—	9	Stangen	Flachstahl —	56	9	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
10	B	—	1	Kollo	Waffeleisen —	—	10	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
11	B K	6598	1	Kiste	Cigarren —	29	11	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
12	B L	358	1	„	Sägen u. Harken etc. —	—	12	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
13	B P	4885	1	Ballen	Webwaare —	70	13	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
14	B S	15	1	Bund	2 Ofenrohre —	—	14	Brackwede	K. E.-D. Hannover	
15	B/S	978	1	Ballen	Stopfen —	25	15	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
16	C & Co	3566	1	Kiste	Branntwein —	30	16	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	
17	C G	9944	1	Ballen	Kleiderstoffe —	18	17	„	„	
18	D	134	1	Ballot	? —	15	18	Peissenberg	Bayerische Stsb.	
19	D	447	1	Ballen	Leinen —	21	19	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
20	D C	4838	1	—	l. Bierfass —	30	20	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
21	D H C	663	1	Fass	anschein. Oel —	239	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	D W	9795	1	Korb	gefüllt —	47	22	Tambach	K. E.-D. Erfurt	
23	D W	9796	1	Blechflasche			23			
24	E C	—	1	—	brauner Koffer —	?	24	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt: Tannwald-Schumberg.
25	E C H	26695	1	Korb	lebende Pflanzen —	27	25	Beuthen O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
26	E R	620	1	Pack	Papier —	28	26	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
27	F	4 Berlin	1	Kiste	3 Sitzkissen —	3	27	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
28	F	433	1	„	Heu- u. Strohhülsen	18	28	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
29	F	129	1	Ballen	Rosshaar —	51	29	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
30	F	2697	1	„	Abfälle —	157	30	Asch	Bayerische Stsb.	
31	F C	—	1	„	Papier —	29	31	Mülheim-Eppingh.	K. E.-D. Essen	
32	F C	66271	1	Kiste	? —	150	32	Wanne	„	
33	F H	1994	1	„	Glaserkitt —	25	33	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
34	F H	1974	2	—	Blechrohre *) —	20	34	Hamm	K. E.-D. Essen	*) für Schornsteine.
35	F J	12	1	Sack	Säcke —	9	35	Dortmund B. M.	„	
36	F K	2237	1	—	Maschinentheil unverp. Ein eis. Rahmen mit Rädern u. Ketten versehen	29	36	Zossen	K. E.-D. Berlin	
37	F K	89	1	Fass	Wein —	34,5	37	Schönefeld b. Leipzig	K. E.-D. Halle a/S.	
38	F P	8129	1	—	l. Stückfass —	111	38	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
39	F S C	875	3	Säcke	Kaffee —	—	39	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
40	F V	1	1	Korbkoffer	Gepäck —	22	40	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
41	F W K	666	1	Stück	Stahl —	50	41	Immigroth	K. E.-D. Elberfeld	
42	G	2362	1	Ballen	Düten —	—	42	Annen-Nord	K. E.-D. Essen	beschr.: Annen.
43	G	1357	30	Stück	Eisenformen —	650	43	Dortmund K. M.	„	
44	G B & Co	750	1	Bund	Stabeisen —	54	44	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
45	G B & C R	50 1409	1	Stab	Stahl —	29	45	Gemünden	Bayerische Stsb.	
46	Gbr W	3767	1	Ballen	? —	24	46	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
47	G H	—	1	Kiste	Nudeln —	14	47	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
48	G K	9981	1	„	leer —	6	48	Hagen-Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	G K	1562	1	„	Packheu —	54	49	Krefeld	K. E.-D. Köln	
50	G M	1789	1	Packet	Hacken u. Gabeln —	3	50	Coblenz Rh.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	G S	37112	1	—	leere Kiste —	18	51	Borken	K. E.-D. Essen	
52	G S	7	1	Sack	Lederabfälle —	20	52	Dortmund B. M.	"	
53	G S	5	1	Reisekorb	? —	52	53	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	*)
54	G S	5469	1	Kiste	Fischbünder in kl. blauer Pappschachtel	34	54	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Schöningen.
55	G W	620/21	2	Kisten	Orchestrion-Walzen —	—	55	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
56	H	3	1	Kiste	Maschinentheile —	100	56	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
57	H	1093	1	—	Pflugschaar —	7	57	"	"	
58	H	25	1	Kiste	Gurken —	8	58	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	Gut verkauft.
59	H B	—	1	—	l. Kübelchen —	8	59	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
60	H B	—	2	—	Thürhaken —	2	60	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
61	H D	4701/2 4716	3	Pack	Säcke —	75	61	Duisburg	K. E.-D. Essen	
62	H P	2668	1	Sack	Holzwaaren (Werkzeuggriffe)	13,5	62	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
63	H & S	2652	1	Kiste	Käse —	29	63	Stuttgart West	Württemberg. Stsb.	
64	H T	13	1	—	Tisch —	5	64	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	bezettelt: Frankfurt a/M. N.B. 24./5.1898.
65	H U	442	1	Kiste	Glas —	—	65	Raunheim	Direktion Mainz	
66	H W	821	2	—	Bettrahmen —	18	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	J B B	—	1	Korb	Kirschen —	4	67	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
68	J L	572	1	—	leeres Fass —	33	68	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
69	J N	2125	1	Kiste	Schreibpapier —	36	69	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
70	J R	100	1	Ballen	Schaf- u. Kalbfelle —	23	70	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
71	J S	6	1	Sack	leere Säcke —	60	71	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
72	J S	1605	1	Kiste	? —	136	72	Barop	"	
73	J W W	2	1	Pack	4 eis. Schaufeln —	5	73	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
74	K	—	1	Block	Weissmetall —	16,5	74	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
75	K C	2224	1	Kiste	2 Flaschen Oel —	47,5	75	Regensburg	Bayerische Stsb.	
76	K F	7035	1	"	? —	110	76	Buchloe	"	
77	K & H	2092	1	—	leeres Fass —	13	77	Bretten	Württemberg. Stsb.	Esslingen bezettelt.
78	L	517	1	—	Sophagestell —	12	78	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
79	L F	10	1	Pack	2 leere Gemüsekörbe	8	79	Darmstadt	Direktion Mainz	
80	L M C	728	1	Ballen	Nessel u. Herrenjaketts	9	80	Niedersachswerfen	K. E.-D. Cassel	
81	L S & Co.	720	1	—	leere Kiste —	12	81	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
82	M	4	1	Bund	Satzkisten (4 Stück)	25	82	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
83	M & H	1019	1	Ballen	bunte Hemden —	15	83	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
84	M S	2154	1	—	leere Kiste —	30	84	Darmstadt	Direktion Mainz	
85	N	XI	1	Bund	2 rohe Rosshäute —	31	85	Ulm	Württemberg. Stsb.	
86	N & S	5261	1	Kiste	Käse —	27	86	Neuulm	Bayerische Stsb.	
87	P H	2989	1	Beutel	Kaffee —	30,5	87	Verden	K. E.-D. Hannover	
88	P S	1474 oder 78	1	Kübel	Margarine —	18	88	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
89	R	105	1	—	leere Kiste —	18	89	Borken	K. E.-D. Essen	
90	R	2	1	Pack	alte Bretter —	96	90	Dortmund B. M.	"	
91	R & C	41	1	Korb	Messingstücke —	80	91	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
92	R H	—	1	Stange	Flacheisen —	23	92	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
93	R K	417 2050	2	—	leere Bierfässer —	51	93	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
94	R ⚓ O	—	2	Säcke	Roggenmehl —	200	94	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
95	R P	100	1	Kiste	Wein —	27	95	Trebnitz	K. E.-D. Breslau	
96	S	1116	1	Verschl.	Heid —	163	96	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
97	S H	1	1	Kiste	geräuch. Fische —	6	97	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
98	S M	6879	1	Fass	Bleiweiss —	60	98	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
99	T B M	4132	1	Kiste	Blechspielwaaren —	91	99	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
100	T E	2775/6	2	Kisten	? —	59	100	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	**)
101	T G K	104	1	Kiste	Nudeln —	27	101	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
102	T T	36	1	Sack	24 leere Säcke —	15	102	Zwickau	Sächsische Stsb.	
103	U	—	1	—	Schlammkasten —	32	103	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
104	W	4	1	—	Pflugschaar —	3	104	Köln-Deutz	"	
105	W H	—	1	—	Manteltopfdeckel —	8,5	105	Arolsen	K. E.-D. Cassel	
106	W K	21567	1	—	leere Kiste —	40	106	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
107	W N	84	1	Pack	2 Stühle —	—	107	Call	K. E.-D. Köln	
108	W P	813	1	Sack	Kartoffeln —	25	108	Winningen	St. Johann-Saarbr.	
109	W R	13 6987	2	—	Ketten —	—	109	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
110	W S N	2717	1	Ballen	baumw. Waaren —	24	110	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
111	W V	—	3	Bund	Latten —	15	111	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
112	Z	3776	1	Ring	Bleirohr —	95	112	Dahlbusch-Rotthausen	"	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
113	A. W. Ha – Linden	1934	2	—	leere Kisten —	11	113	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
114	K. Beckmann	4649 8388	2	—	leere Bierfässer —	70	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

*) Alte Beklebung: Witten B. M./Wetter. Nr. 715.
**) Beschrieben: Cubs Luquor. Henry, Tate & sons Limited London.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	Stat. Bremen	—	1	—	Kette 12 m lg. —	—	115	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
116	Colditz	77	1	Sack	Zucker —	99,5	116	Colditz	Sächsische Stsb.	
117	J. P. Frauenburg	—	1/8	Tonne	leer, gebr. —	10	117	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
118	J. P. Frauenburg	—	1/8	„	leer, gebr. —	10	118	„	„	
119	G. Fügelsang	1118	1	—	leeres Bierfass —	30	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
120	H. G. Hannover	265/7	3	—	leere Harrasse —	75	120	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
121	Hradisch	—	8	Pack	Säcke —	160	121	Oker	K. E.-D. Magdeburg	
122	Lünches L. O. O.	—	1	—	leeres Bierfass —	29	122	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
123	G. Riemann	305	1	—	Privatdecke —	—	123	Magdeburg Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
124	Riemann	—	1	—	Privatdecke —	—	124	„	„	
125	P. H. Schöneberg	2033	1	Kiste	Bären-Kaffee —	20	125	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
126	Trabant	—	1	—	Fahrradlaterne —	0,5	126	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
127	P. Richard Töppelmann	—	1	Holzkübel	gefüllte Blechflasche	22	127	Augsburg	Bayerische Stsb.	
128	Union	—	1	—	Brieftaubenkorb —	12	128	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
129	L. R. Unterhösel	4371	1	—	leeres Bierfass —	31	129	„	„	
130	J. Wirries Algermissen	—	2	Pack	leere Säcke —	110	130	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
131	gelb	I	1	Stange	Eisen —	20	131	Blumenthal H.	K. E.-D. Hannover	
132	weiss	1	1	„	⊥-Eisen —	93	132	Hannover N.	„	
133	weiss	1	2	Stück	Eisenrohre von 4,5 u. 4,22 m Länge	30	133	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
134	weiss	I	1	Kollo	eisernes Rad —	2	134	Parchim	Meckl. Friedr. Franzb.	
135	grün	I	9 Stangen 1 Bund		Eisen — Bandeisen —	118	135	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
136	I	1992	1	Ballen	Kaffee —	50,5	136	Pronsfeld	St. Johann-Saarbr.	
137	gelb	III	1	—	Stabeisen —	15	137	Minden	K. E.-D. Hannover	
138	—	IV	1	Bund	5 Stiele —	—	138	Rellinghausen N.	K. E.-D. Essen	
139	—	4	1	—	leeres Fass —	13,5	139	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
140	—	44	1	—	Fahrrad —	—	140	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	50 314. 216	3	—	leere Fässer —	112	141	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
142	—	52	1	—	Gussrohr —	2	142	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	zu Begleitschein Köln-Mannheim Nr. 79 v. 1/4.
143	fragile	557	1	Kiste	gefüllt —	284	143	Mannheim	Direktion Mainz	
144	—	1252	1	„	Brenner —	46	144	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
145	—	1894	1	Fass	leer —	5	145	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
146	—	3531	1	„	leer —	29	146	Lieser-Mülheim	St. Johann-Saarbr.	
147	—	4156/7	2	Kisten	Apfelsinen —	74	147	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
148	—	4371/74	2	Kolli	Eisenblech —	66	148	Herne	„	
149	—	64950	1	Wagen	feuerfeste Steine —	—	149	Langendreer Nord	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
150	1 blau	—	1	Bund	Rundeisen —	54	150	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
151	blauer Strich	—	2	Stäbe	V-Eisen —	16	151	Pless	K. E.-D. Kattowitz	
152	weisser Strich	—	1	Kollo	eiserne Ringe —	13	152	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
153	rother Strich	—	1	Rolle	Draht —	50	153	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
154	roth —	—	1	—	eis. Gussrad —	5	154	Sponholz	Meckl. Friedr. Franzb.	
155	weiss —	—	1	—	Eisentheil (Pflugsohle) 45 cm lang	3,5	155	Tempelhof Rang. B.	K. E.-D. Berlin	
156	D/L	32531	1	Ballen	Linoleum —	145	156	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
157	⊓ 3 weisse Punkte	—	1	Stange	Eisen —	21,5	157	Grauhof	K. E.-D. Magdeburg	
158	K	1664	1	Kiste	Cigarren —	76	158	Magdeburg Hptb.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
159	—	—	1	—	Bauholz 1,20 m lg. —	10	159	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	—	1	Korbflasche	Benzin —	47	160	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
161	—	—	1	Ballen	Bindfaden —	25	161	Neuwied	K. E.-D. Köln	
162	—	—	1	Karton	Blumen —	—	162	Darmstadt Gep.-Abf.	Direktion Mainz	
163	—	—	1	Korb	Bohnen —	6	163	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
164	—	—	1	Pack	Brennapparat (Kocher)	9,5	164	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
165	—	—	2	Bretter	à 7 u. 4 m lg., 2 cm stark	—	165	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
166	—	—	12	Stück	Bretter —	73	166	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	(1,70 m lang.)
167	—	—	10	—	Bretter —	—	167	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
168	—	—	1	Pack	Bretter (Schrankrückwand)	12	168	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
169	—	—	1	Sack	Cement —	58	169	Aachen	K. E.-D. Köln	
170	—	—	1	Pack	Drahtbürsten —	2	170	Köln-Ger.	„	
171	—	—	4	Stäbe	Eisen —	34	171	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	4	—	Eisentheile —	4	172	Gera	K. E.-D. Erfurt	
173	—	—	1	Bund	3 Eisentheile —	23	173	„	„	
174	—	—	5	Stück	dünne Eisenrohre —	28	174	Neustadt W./Pr.	K. E.-D. Danzig	je 4,42 m lg. · 17 mm stark
175	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	1	175	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
176	—	—	1	—	Fahrrad —	20	176	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
177	—	—	1	Pack	24 Farbkessel —	19	177	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
178	—	—	12	Stück	Flacheisen —	120	178	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	Bund	Flacheisen —	11	179	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	—	eis. Flansche —	11	180	„	„	
181	—	—	1	Korb	eis. Flanschen —	34	181	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
182	—	—	6	—	eis. Fleischhaken —	1,5	182	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	2	—	Fussbänkchen —	3	183	Aachen	K. E.-D. Köln	
184	—	—	1	—	Gartenstuhl —	5	184	Danzig	K. E.-D. Danzig	
185	—	—	3	Stück	Gasrohre —	48	185	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	8	—	verzinnte Gasrohre —	27	186	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
187	—	—	10	—	alte Gewehrläufe —	22	187	Stolberg-Rottleberode	K. E.-D. Halle a/S.	
188	—	—	1	—	gusseis. Gewichtsstück	1	188	Beverungen	K. E.-D. Cassel	
189	—	—	12	Stück	Grubenschwellen —	—	189	Wanne	K. E.-D. Essen	
190	—	—	1	Steige	leb. Hühnchen —	33	190	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	verkauft.
191	—	—	1	Pack	2 Hämmer —	17	191	Duisburg	K. E.-D. Essen	
192	—	—	1	Kiste	Handwerkszeug —	50	192	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
193	—	—	1	Sack	Hanfsaat —	45	193	Werdau	„	
194	—	—	1	Pack	Hemmschrauben —	17	194	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
195	—	—	4	—	Heubäume —	—	195	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
196	—	—	1	brauner Holzkoffer	alte Kleider —	24,5	196	Osterfeld-Süd	K. E.-D. Essen	
197	—	—	1	—	Holzmodell zu Pressenobertheil	11	197	Gera	K. E.-D. Erfurt	
198	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	32	198	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	1	Paar	Holzschuhe —	2	199	Hannover N.	„	
200	roth	—	2	—	gusseis. Hülsen —	14	200	Beckum	„	
201	—	—	1	Pack	Hufeisen —	30	201	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
202	—	—	1	—	Kaminaufsatz —	16	202	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
203	—	—	3	Stück	Kammräder —	—	203	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
204	—	—	1	—	Kinderbettstelle —	35	204	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
205	—	—	1	Bund	Kinderschaufeln —	1,5	205	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
206	—	—	1	Pack beklebt	6 Kindersessel v. Rohr	8	206	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
207	—	—	1	Korb	Kirschen —	5	207	Straubing	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	—	leere Kiste —	—	208	Darmstadt Gep.-Abf.	Direktion Mainz	
209	—	—	1	Korb	Kleider —	11	209	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
210	—	—	1	Ring	Klemmplatten —	34	210	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
211	—	—	1	Pack	2 Körbe —	8	211	Hamm	K. E.-D. Essen	
212	—	—	1	Koffer	gefüllt —	—	212	Darmstadt Gep.-Abf.	Direktion Mainz	
213	—	—	7	—	eis. Kochtöpfe —	38	213	Braunschweig Hptb.	K. E.-D. Magdeburg	
214	—	—	2	—	eis. Kohlenkarren —	—	214	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
215	—	—	1	—	Kuh —	—	215	Simonsdorf	K. E.-D. Danzig	
216	—	—	1	Pack	leere Kübel —	10	216	Minden	K. E.-D. Hannover	
217	—	—	1	—	leerer Kübel —	3	217	Bremerhaven Zollinl.	„	
218	—	—	1	Kollo	Lampenkugeln —	21,5	218	„	„	
219	—	—	1	—	hölzerne Lehne —	—	219	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
220	—	—	1	Ballen	Leinen und Wollwaaren	18	220	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
221	—	—	1	Sack	Lumpen —	—	221	Wiligrad	Meckl. Friedr. Franzb.	
222	—	—	1	„	Malzkeime —	27	222	Krefeld	K. E.-D. Köln	
223	—	—	8	Stück	Meisselstahl —	127	223	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
224	—	—	1	—	Ofenrohr —	15	224	Coblenz Rh.	K. E.-D. Köln	
225	—	—	2	—	Ofenrohre —	8,5	225	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
226	—	—	1	Kollo	Pedaltheile eines Rades	0,5	226	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
227	—	—	9	Stück	Pflaster-Kopfsteine □ Form Fussmaterial	100	227	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
228	—	—	1	—	Riemscheibe —	20	228	Delstern	K. E.-D. Elberfeld	
229	—	—	1	—	5,81 m langes gusseis. Rohr	32	229	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
230	—	—	1	—	Rohr 6 m lg., 6 cm Durchm.	—	230	Zahna	K. E.-D. Halle	
231	—	—	4	—	verzinkte Rohre	72	231	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
232	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle	7	232	„	„	
233	—	—	11	Stück	eiserne Roste	11	233	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
234	—	—	1	Kollo	Rundeisen	8,5	234	Wanne	K. E.-D. Essen	
235	—	—	2	Pack	leere Säcke	28,5	235	Zwickau	Sächsische Stsb.	
236	—	—	1	„	leere Säcke	23	236	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
237	—	—	1	„	Säcke	19,5	237	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
238	—	—	1	Sack	Sago	35	238	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
239	—	—	1	Pack	Schaufeln	27	239	Essen H. B.	K E.-D. Essen	
240	—	—	1	—	Schiebkarrenrad	5	240	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
241	—	—	1	—	neuer Schliesskorb	4	241	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
242	—	—	1	—	Schrankaufsatz (Krone)	1	242	Gelsenkirchen	„	
243	—	—	1	—	Schrottleiter	—	243	Oberhausen	„	
244	—	—	1	—	Schraubstock	?	244	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Pack	Schraubenzieher und 4 Bolzen	0,5	245	Werl	„	
246	—	—	2	—	Sophalehnen	8	246	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	Bund	4 Spitzhacken	6	247	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
248	—	—	4	—	Stabeisen	23,5	248	Bensberg	K. E.-D. Elberfeld	
249	—	—	1	Bund	Stahlstangen	70	249	Remscheid	„	
250	—	—	1	Bund	Stahl	48	250	Radevormwald	„	
251	—	—	1	Stange	Stahl	53	251	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	„	Stahl	10	252	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
253	—	—	1	Stab	Stahl	42	253	Kohlscheid	K. E.-D. Köln	
254	—	—	1	—	eis. Standbaum	14	254	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
255	—	—	1	Sack	Steppdecken, Betten u. Holztheile	13	255	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
256	—	—	3	—	feuerfeste Steine	—	256	Dorsten	„	
257	—	—	1	Pack	Springfedern	25	257	München	K. E.-D. Köln	
258	—	—	1	Kiste	leere Streichholzschachteln	7	258	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Pack	2 Stühle	7	259	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
260	—	—	1	Kiste	Suppeneinlagen	36	260	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
261	—	—	1	Sack	Theatergegenstände	22	261	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
262	—	—	1	—	Viehgitter	—	262	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Franzb.	
263	—	—	1	—	Vorlegebaum	—	263	Neuss	K. E.-D. Köln	
264	—	—	2	—	Wagenladungskästen	74	264	Herdecke-V.	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	1	—	Wagentritt	—	265	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
266	—	—	1	—	eis. Waschständer	3	266	Langendreer Nord	K. E.-D. Essen	
267	—	—	2	Stangen	Zinn	—	267	Dortmund Süd	„	

Nachtrag.

1	E	—	25	Stück	Eisentheile	119	1	Mosbach	Badische Stsb.
2	T	1079	1	Bund	Lampenkugeln	7	2	Bruchsal	„
3	WW	180	1	Kiste	Kleider u. Geschirr	27	3	Basel B. B.	„
4	ℳK	961	1	„	Cigarren	47	4	Frankfurt a. M.	Main-Neckarbahn
5	—	—	1	Bund	Besen	28	5	Mannheim	Badische Stsb.
6	—	—	1	„	Kinderstühle	7	6	Heidelberg	„
7	—	—	1	—	Maschinentheil	6	7	Immendingen	„
8	—	—	1	Bund	Rouleauxstangen	10	8	Heidelberg	„
9	—	—	1	Sack	leere Säcke	37	9	Jagstfeld	„

Fehlende Güter.

1	—	1	1	Korb	Kleider	64	1	Gr. Wartenberg	Breslau-Warschauer

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet", lfd. Nr. 34, 62, 73, 81, 91 und unter „E. Güter ohne Bezeichn.", lfd. Nr. 154 des Anzeigers Nr. 11 sind wie folgt zu berichtigen:

34	G A H	2055	1	Kiste	Maschinenöl	99	34	Kiel	K. E. D. Altona
62	M	242	1	Ballen	Makulatur	88	62	Potschappel	Sächsische Stsb.
73	P S C	2524	1	„	Gummi	24	73	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin
81	S P C F P K	23/41	1	Lattenkiste	Porzellan	15	81	Hamburg H.	K. E.-D. Altona
91	T O Bremen	4478	1	—	leere Kiste	12	91	Bremen H.	K. E.-D. Hannover
154	—	—	1	Korb	fr. Gemüse (Wurzeln)	33	154	Osnabrück Hptb.	K. E.-D. Münster

(Forts. d. amtl. Bekanntm. von S. II.)

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit wird in das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) des vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Tarifs im Binnenverkehr aufgenommen:

Schlacken, ungeformt, auch Schlackenmehl, Schlackensand, Schlackenkies (siehe auch den Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien). (1504)

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.
Der Vorstand.

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Der mit Bekanntmachung vom 26. März v. J. eingeführte Ausnahmetarif für Eis bleibt bis zum 31. Oktober d. J. in Geltung. (1505)

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.
Der Vorstand.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina. Für Holz a) des Aus.-Tar 2 A, b) des Aus.-Tar. Nr. 3 b treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	a)	b)
von Przybówka . . .	189 ℳ	170 ℳ
Nach Schönpriesen-Umschlag von Przybówka . . .	184 „	165 „
Nach Dresden-Elbkai von Przybówka . . .	214 „	195 „

Die Frachtsätze unter b) gelten nur für Holztransporte, welche für Hamburg oder Harburg bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ℳ, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ℳ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 22. Juni 1898. (1506)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Aenderungen im Schlafwagendienste. Die bislang auf den Linien der Südbahn in Verkehr gestandenen bahneigenen Schlafwagen werden aus dem Verkehre gezogen und wird der Schlafwagendienst durch die Internationale Eisenbahnschlafwagengesellschaft besorgt werden.

Zunächst werden — ausser den bisher verkehrenden und in Verkehr bleibenden internationalen Schlafwagen München-Verona und Triest-Mailand — neue Schlafwagen der Intern. Eisenbahnschlafwagengesellschaft u. zw. mit Schlafplätzen I. und II. Klasse vom 1. Juli d. J. an, auf den Linien Wien-Triest (bei den Schnellzügen Nr. 2 und 1) und Wien-Ala (bei den Schnellzügen Nr. 6, 402, 4 und 3, 401, 5) in Verkehr gesetzt werden.

Hierfür gelangen Schlafwagenkarten zu folgenden Preisen zur Ausgabe:

für die Strecke		I. Klasse	II. Klasse
		Kronen einschliesslich Stempelgebühr	
Wien-Triest		15,00	12,00
Wien-Pragerhof	oder umgekehrt	11,00	7,40
Triest-Pragerhof			
Wien-Villach			
Ala-Villach		9,00	7,60
Wien-Ala		20,00	15,00

Bestellungen auf solche Schlafplätze werden nur in den Büreaus der Intern. Schlafwagengesellschaft entgegengenommen, welche hierfür folgende Vormerkgebühren einheben werden:

für einen Schlafplatz
I. Klasse . . 1,70 Kr.
II. „ . . 1,00 „

Wien, am 10. Juni 1898. (1507)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Juli d. J. ab werden von der Station Parchwitz nach Liegnitz-Nebenbhf. an Sonntagen und zum Besuch von Wochen-, Kram- und Viehmärkten Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen, nur für den Tag der Lösung gültig, für die III. Wagenklasse ausgegeben. (1508)

Die Direktion.

7. Offene Stellen.

Zum sofortigen Eintritt wird ein Beamter gesucht, welcher in der Kalkulatur und Verkehrskontrole ausgebildet ist.

Meldungen mit Zeugnissen und Gehaltsansprüchen an (1509)

Direktion der Brölthalbahn
in Hennef (Sieg).

Anzeigen.

Runge's Gas selbsterzeugende Lampen liefern das beste und hellste
LICHT
für Perrons, Werkstätten, Arbeiten im Freien etc. etc.
Jede Lampe stellt sich das nöthige Gas selbst her.
Transportable Gaslampen von 5 Mark an,
TRANSPORTABLES GASGLÜHLICHT.
Reich illustrirter Preiscourant gratis und franco.
LOUIS RUNGE, BERLIN N.O., Landsbergerstrasse 9 Zv.

Bedeutende Preisermässigung.

Ueber 1400 Apparate im Betriebe.

Dürr-Licht

ist das stärkste bis jetzt existirende vollkommen selbstthätige Licht.

Apparate von 1500 bis 14000 Kerzen.

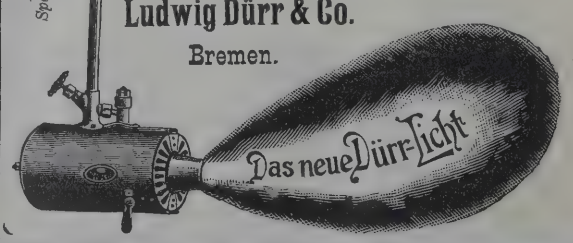
Besondere Vorzüge:
Leicht transportabel, keine Wartung, einfache Handhabung, gefahrlos, arbeitet ohne künstliche Pressluft.

Höchste Auszeichnungen.
Patentirt in den meisten Culturstaaten.

Dürr-Licht ist eingeführt:
bei der Marine, dem Landheere, Schiffswerften, Kanal- und Hafenbauten, Eisenbahnen, Steinbrüchen, grossen Werkstätten und Lagerplätzen, Hütten- und Kohlenwerken, Zuckerfabriken, Feuerwehren, Sportplätzen. — Wichtig für Rettungszwecke.

Beste Zeugnisse und Specialkatalog auf Wunsch gratis und franco!

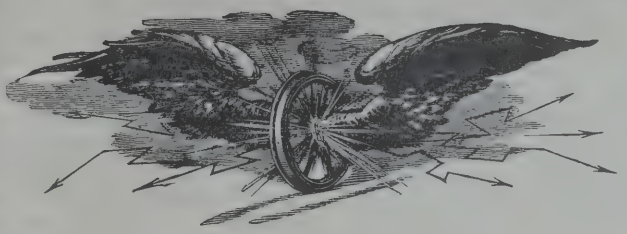
Ludwig Dürr & Co.
Bremen.



PRIVILEGIRTE ÖSTERREICHISCH-UNGARISCHE STAATS-EISENBAHN GESELLSCHAFT

№ 49. **Zeitung des Vereins** 1898

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen und Manuscripte:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition, Manuscripte an die Redaktion der Zeitung, beide W., Schöneberger Ufer 1—4, nichtamtliche Bekanntmachungen und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstrasse 8, SW.), einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Achtunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Juni 1898.

Mit dem 1. Juli d. J. geht der Verlag dieser Zeitung auf die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin N., Monbijouplatz 3, über. Von jenem Zeitpunkte ab wird die Zeitung in der von 3900 auf über 8000 Exemplare erhöhten Auflage und in veränderter Ausstattung zur Ausgabe gelangen.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung werden diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, ersucht, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen. — Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung ersichtlich.

Inhalt:

Von den englischen Eisenbahnen.
Die Wunder der Jungfraubahn.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.
Nachrichten:
Deutschland: Wagenbestellungen der bayer. Staatsbahnen. — Eisenbahnwesen in den deutschen Kolonien. — Vorsätzliche Gefährdung eines Eisenbahntransports. — Frachtbegünstigungen für die Pariser Weltausstellung. — Eisenbahnbeamtenvereine.
Oesterreich-Ungarn: Vorsorge für die Erhöhung des Standes der Fahrbetriebsmittel. — Einführung von Frankirungsmarken. — Beantwortung der Denkschrift des Vereins „Kommunikation", betr. das österr. Tarifwesen. — Bahnamtlicher Zustelldienst. — Elektr. Bahn Wien-Pressburg. — Eisenbahnlinie Teplitz-Reichenberg. — Reform des Aktienwesens. — Verkehrsrückgang auf den ungarischen Staatsbahnen. — Centralavisirungsamt in Budapest projektirt.
Vereins-Ausland: Dienstvorschriften, betreff. Fahrgeschwindigkeit auf den belg. Staatsb. — Simplondurchstich. — Getreideeinfuhr nach Italien. — Italien. Südbahn. — Gesellschaft für elektr. Bahnen usw. in Italien. — Beförderung von kleinen Angestellten zum Arbeitertarif auf den französ. Bahnen. — Vorbereitungen zum Eisenbahnarbeiterstreik in Frankreich. — Elektr. Eisenb. Kiew-Shitomir. — Getreideausfuhr d. anatolischen Bahnen. — Eisenbahnkonzessionen in Anatolien. — Eisenbahnprojekt Tsientsin-Schanghai. — Usambara-E.
Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Vertheilung der Bevölkerung.
Die Transportgefährdung im schweizer Grenzverkehr.
Bücherschau:
Meyer's Konservationslexikon.
Amtliche Bekanntmachungen:
1. Eröffnung von Strecken.
2. Erweiterung d. Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
3. Güterverkehr.
4. Personen- u. Gepäckverkehr.
5. Verdingungen.
6. Offene Stellen.
Anzeigen.

Von den englischen Eisenbahnen.

Es ist nur natürlich, wenn in England, unter der am weitesten fortgeschrittenen Technik, dem lebhaftesten Verkehr und dem grössten Kapitalreichthum, das Eisenbahnwesen am frühesten eingebürgert und zur Blüthe und einer gewissen Vervollkommnung gebracht worden ist. Und doch entbehrt die leidige Gewohnheit, auf die angeblich besseren englischen Eisenbahnzustände als Vorbild hinzuweisen, wenn immer man etwas an unseren einheimischen auszusetzen hat, oft durchaus der Berechtigung. Wenn wir auch gewisse Vorzüge Englands gern anerkennen, so glauben wir doch, dass Deutschland im ganzen keineswegs besser fahren würde, wenn es die englischen gegen seine eigenen Eisenbahnverhältnisse eintauschte. Dabei soll auch dem Umstand gebührend Rechnung getragen sein, dass Eines sich nicht für alle schickt, dass auch im Eisenbahnwesen gemäss den verschiedenen Bedürfnissen und Faktoren in den einzelnen Ländern die Einrichtungen einigermaassen verschieden sein müssen. In Deutschland sind die Verkehrsinteressenten mit ihren Klagen in Eisenbahnsachen auch nicht gerade zurückhaltend, wie z. B. der im vorigen Jahre, aus Anlass des unter dem ausserordentlich vermehrten Verkehr entstandenen

besonders starken Wagenmangels, entfachte Sturm zeigte. Aber eine solche entrüstete Kritik, eine solche Verdammung in Grund und Boden, wie sie in England die dortigen Eisenbahnverhältnisse von doch wohl kundigen und berufenen Kreisen erfahren haben, ist bei uns noch nicht erlebt worden und wird wohl niemals vorkommen können.

Lange Jahre bildeten diese Klagen und Vorwürfe ein Hauptthema auf den Generalversammlungen der britischen Handelskammern (annual meetings of the association of chambers of commerce of the united kingdom), bei denen die kompetentesten und maassgebendsten Vertreter von Grossbritanniens Grosshandel und Grossindustrie zusammenkommen. Drastischer kann man sich schwerlich ausdrücken, als ungefähr vor einem Jahrzehnt ein Redner auf einer solchen Generalversammlung englische Eisenbahnzustände mit den Kraftworten charakterisirte: a hell of shame and misery (eine Hölle von Schande und Elend). Am meisten wurde gegen die unmässig hohen und willkürlichen Tarife geeifert. Man führte als Beispiele an, wie aus den Industriebezirken unweit der englischen Westküste Waaren billiger per Bahn nach Liverpool, von dort nach Newyork und zurück nach London verfrachtet werden könnten, als allein auf der Eisenbahn die hundertmal geringere Entfernung direkt von der Produktionsstätte nach London. Die Tarife seien oft so gestaltet, dass sie eingeführten ausländischen Waaren günstiger seien als einheimischen. Es wurde mit genauen Zahlenangaben eingehend dargelegt, wie die grossen englischen Eisenbahngesellschaften, zum Theil mit Riesenopfern zehnfach über den Werth, die einheimischen Kanäle angekauft haben, um deren Konkurrenz zu beseitigen und diese billigeren Verkehrswege zum ungeheuren Schaden der Verkehrsinteressenten brach liegen zu lassen. Gewiss mögen bei diesen Schilderungen Uebertreibungen vorgekommen sein. Dass sie aber in der Hauptsache der Wahrheit entsprachen, bezeugt schon der Umstand, dass sie auf jenen Versammlungen viel Beifall, aber keine Widerlegung fanden, obwohl auch Vorstandsmitglieder der so schwer angeklagten englischen Eisenbahngesellschaften in den Handelskammern sitzen. Vielfach ist der Ruf nach Verstaatlichung zur Behebung dieser Missstände erschallt. Noch voriges Jahr wurde der Londoner Handelskammer von Mr. Balfour Browne, einem der ausgezeichnetsten Eisenbahnadvokaten des Landes, eine Adresse überreicht, in welcher behauptet wird „die schwachen Versuche einer Regulirung der Tarife, welche von 1854 bis 1897 gemacht wurden, seien fehlgeschlagen.“ Trotzdem möchte Browne „nicht gern sagen, dass alle Verkehrsmittel in den Händen des Staats sein sollten, und er habe den Verdacht, dass, wenn sie es wären, sie eher dem augenblicklichen Nutzen irgend einer Interessentengruppe, als zum allgemeinen Wohle des Handels unseres Landes dienen würden.“ Er schlug deshalb zwei Wege zur Abhilfe vor; erstens die Beschränkung der Dividende der Eisenbahngesellschaften durch einen variablen Schlüssel, wie er in England gewöhnlich bei Gasunternehmungen besteht, oder man sollte, wenn schon die Erwerbung aller Eisenbahnen durch den Staat nicht thunlich sei, wenigstens einen Versuch nach dieser Richtung machen. Hätte der Staat auch nur einen Theil der Eisenbahnen, so sagt Mr. Browne, „so würde die Konkurrenz des Staats ein gesundes Prinzip in die Eisenbahnwelt einführen.“

Es ist richtig, dass auch heute noch nach Lage der Dinge an eine Eisenbahnverstaatlichung in England nicht wohl zu denken ist. Die englischen Eisenbahnen sind ausserordentlich theuer angelegt, der Ankauf würde enorme Summen erfordern. Mehr noch fällt aber ins Gewicht, dass Tradition und öffentliche Meinung der Einmischung des Staats in die private Unternehmung und Erwerbsthätigkeit abhold sind. Und doch hat selbst in ihrem Ursprungslande die Manchestertheorie des laisser faire, laisser aller mit der Zeit immer mehr Einschränkungen erfahren, nicht am wenigsten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Wenn frühere Uebelstände grossentheils behoben sind, so hat dazu gewiss der Druck der öffentlichen Meinung und der Interessentenkreise, wie die eigene Einsicht der Eisenbahnverwaltungen mitgewirkt; aber auch das staatliche Eingreifen und die Gesetzgebung waren von wesentlichem Einfluss. So namentlich die railway and canal traffic Act von 1888. Da wir uns auf frühere, den Eisenbahnen sehr wenig schmeichelhafte Kundgebungen der englischen Handelskammern beriefen, so konstatiren wir gern, dass auf ihrer letzten, Mitte März d. J. in London abgehaltenen Generalversammlung gar keine inneren Eisenbahnfragen auf der Tagesordnung standen und in den Verhandlungen nur gelegentlich obenhin gestreift wurden. Die Zustände müssen also wohl wesentlich besser, die Stimmung der Betheiligten zufriedener geworden sein. Es wurde nur ein Antrag gestellt und einstimmig ohne weitere Debatte angenommen, dass Ihrer Majestät Regierung beim Abschluss eines neuen Handelsvertrags mit Deutschland dahin wirken solle, „einige Milderung des Uebels zu erreichen, wonach durch Differenzialtarife der deutschen Staatsbahnen deutsche Produkte vor importirten begünstigt würden.“ Es handelt sich bekanntlich um Kohlentarife nach den deutschen Seehäfen, die allerdings dort die Konkurrenz der deutschen Kohle gegenüber der englischen erleichtern, über deren zweifellose rechtliche Zulässigkeit und wirthschaftliche Nützlichkeit aber gar kein Wort zu verlieren ist. Und als die Generalversammlung den mit grossem Beifall angenommenen Antrag besprach, welcher die Aufmerksamkeit der Aufsichtsbehörde auf die zum grossen Schaden der einheimischen englischen Industrie ausländischen Gütern von englischen Schifffahrtsgesellschaften gewährten Vorzugstarife lenkt, erinnerte der Antragsteller in seiner Begründung daran, dass die Resolution der Newcastler Kammer einstimmig angenommen sei, welche eine Ausgleichung der „Vorzugstarife“ auf deutschen Eisenbahnen zu erlangen suche. Wenn die Versammlung das in einer Angelegenheit thue, über welche sie keine „Kontrole“ habe, so müsse sie doch noch viel mehr ähnlicher tarifarischer Benachtheiligung im eigenen Lande zu Leibe gehen. Und ein anderer Redner fragte, „wie es der englischen Regierung möglich sein sollte, zu fremden Nationen zu gehen und die Abschaffung von Vorzugstarifen zu verlangen, während sie im eigenen Lande einen Zustand der Dinge habe, wie er eben aufgedeckt, welcher schmachvoll sei“ (hört! hört!) (Citat aus dem englischen offiziellen Protokoll).

In England hat von jeher das Privatbahnsystem geherrscht. Ursprünglich gab es eine grosse Anzahl kleiner Unternehmungen, die dann allmählich zu grossen Gesellschaften fusionirt wurden. So hatte die Great Eastern schon 1870 20 ursprüngliche Eisenbahngesellschaften in sich vereinigt, die North Eastern 17. Nach dem im vorigen Herbst veröffentlichten Jahresbericht der Aufsichtsbehörde, des „board of trade“ (Handelsamt), betrug die Länge der in Betrieb stehenden Linien 21 277 englische Meilen. Bekanntlich ist das deutsche Eisenbahnnetz, das grösste in irgend einem Lande, abgesehen von den Vereinigten Staaten von Nordamerika, dem grossbritannischen an Länge erheblich überlegen. Der von den Eisenbahnen bewältigte Verkehr ist aber trotzdem in England wesentlich grösser.

Das in den englischen Eisenbahnen investirte Kapital betrug Ende 1896: 1 029 000 000 £, also etwa 21 000 000 000 ℳ. Auf die Meile entfällt ein Kapital von 48 384 £ (also fast 1 000 000 ℳ!), um 1 100 £ mehr als im vorangegangenen Jahre. Die Zahl der Reisenden ist von 1893 bis 1896 von 873 000 000 auf 980 000 000 gestiegen und hat 1897 die Milliarde überschritten. Die Roheinnahmen betrugen 1896 rund 90 000 000 £ (über 1 800 000 000 ℳ, gegen etwa 1 100 000 000 ℳ der preussischen Staatsbahnen), die Einnahmen pro Meile etwas über 4 000 £ und die Betriebsausgaben über 50 000 000 £. Von den 90 000 000 £ Einnahmen entfielen 39 000 000 £ auf den Personenverkehr, 46 000 000 £ auf den Güterverkehr und 5 000 000 £ auf verschiedene Einnahmequellen. Bei uns sind bekanntlich die Einnahmen aus dem Güterverkehr verhältnissmässig viel grösser als aus dem Personenverkehr. Die durchschnittliche Verzinsung betrug 1896 3,88 %, gegen 3,80 % im Vorjahre. Es müssen dabei in Betracht gezogen werden einerseits die ausserordentlich hohen Herstellungskosten der englischen Eisenbahnen, andererseits der in England herrschende geringere Zinsfuss. 3,88 % bedeutet dort wohl ebenso viel wie bei uns 5 %. Ein Zeugniss dafür

dass die englischen Eisenbahnen im letzten Jahrzehnt dem Publikum und ihren Angestellten grosse Konzessionen machen mussten, liegt in der Thatsache, dass im Jahre 1889 die durchschnittliche Verzinsung 4,21 % betrug. Der seitdem erfolgten Vermehrung der Roheinnahmen um 13 000 000 £ steht nur eine Erhöhung der Reineinnahmen um 3 000 000 £ gegenüber mit einer faktischen Verminderung von 1/3 % der Verzinsungsrate. Besonders 1896 und 1897 haben die englischen Eisenbahnbediensteten erhebliche Vermehrungen ihrer Bezüge durchgesetzt; z. B. absorbirte bei der Great Northern im ersten Semester 1897 von der Erhöhung der Betriebsausgaben um 57 000 £ die Vermehrung der Löhne 43 000 £. Der rühmlich bekannte Verfasser der „Railways of England" und der „Railways of Scotland", W. M. Acworth, äussert seine Meinung dahin, es sei sicher, dass die englischen Eisenbahnen in Bezug auf die Erhöhung der Löhne und Verminderung der Arbeitszeit noch lange nicht am Ende angelangt seien, möge nun ein ferneres Resultat durch Schiedsspruch, Streik (deren in letzter Zeit bei den englischen Eisenbahnen verschiedene bedeutende vorgekommen) oder freiwillige Zugeständnisse erzielt werden. Erhebliche Mehrausgaben für die Gesellschaften und Vortheile für die Arbeiter dürften auch aus der in diesem Jahre in Kraft tretenden „workmen's compensations Act" (Arbeiterhaftpflichtgesetz) erwachsen. Uebrigens haben die englischen Eisenbahnen 1897 ein ausserordentlich günstiges Einnahmejahr gehabt.

Die Macht der englischen Eisenbahnervereine, deren bedeutendster die amalgamated Society of Railway Servants, ist in letzter Zeit stark gewachsen, obwohl die Gesellschaften ihnen die offizielle Anerkennung verweigerten. Im Dezember 1896 kämpften die Angestellten der London und North Western Eisenbahn erfolgreich einen Kampf gegen die Verwaltung durch, wobei die öffentliche Meinung mit gutem Grund sich gegen das Verhalten der letzteren erklärte und der Handelsminister intervenirte. Harford, der Generalsekretär der Railway Servants Society, äusserte darauf in einer Versammlung zu Manchester triumphirend: „Wir haben es zustande gebracht eine der grössten, gleichzeitig mit grösster Willkür handelnden, und ich möchte sagen, eine der feigsten Verwaltungen zur Vernunft zu bringen." Prinzipiell sehr wichtig für die Eisenbahnbediensteten war ferner die Thatsache, dass die North Eastern Eisenbahngesellschaft, welche nach Acworth's Zeugniss stets den Ruf eines grossmüthigen Arbeitgebers besass, nach dem grossen Frühjahrsstreik von 1897 einwilligte, die Entscheidung der Arbeitszeit und Lohnfrage — nicht solche der Disziplin und Kontrole der Bediensteten — einem Schiedsgericht zu unterwerfen, welches Vorgehen bei den meisten anderen Eisenbahngesellschaften durchaus nicht günstig aufgenommen wurde und kaum bald viel Nachahmung finden wird. Die Direktion der North Eastern erklärte dabei ihre Ueberzeugung, dass sie in einem Kampf mit ihren Bediensteten den Sieg davon tragen würde; aber ein solcher würde beiden Theilen sowie dem Handel des ganzen Distrikts grosse Opfer auferlegen, während die Bereitwilligkeit der Direktion, sich einem unparteiischen Tribunal zu unterwerfen, das gute Verhältniss zwischen Personal und Verwaltung erhalten würde. Man schätzt, dass der Schiedsspruch der Gesellschaft eine Mehrausgabe von 1 500 000 ℳ gebracht habe. Bezeichnend ist ferner, dass die North Eastern nicht wegen eines eigenen besonderen Verschuldens angegriffen wurde, sondern weil gerade im Nordosten Englands die trade Unions im allgemeinen und speziell die amalgamated Society of Railway Servants ausgezeichnet organisirt und mächtig sind.

Ein allgemeines Eisenbahngesetz gibt es in England, dessen Recht überhaupt nicht in zusammenfassenden Gesetzbüchern kodifizirt ist, sondern aus tausenden einzelner Gesetze, Parlamentsakte, Gerichtsurtheile, Gewohnheitsrecht usw. sich zusammensetzt, nicht. Eine Reihe von Gesetzen sind für alle Eisenbahnen gemeinsam, so namentlich die allgemeiner Natur von 1844, 1845 und 1854. Die wesentlichsten Gesetze zur Regelung der Staatsaufsicht datiren von 1873 und 1888. Thatsächlich hat dadurch der Staat mannigfache und weitgehende Befugnisse zum Eingreifen. Namentlich infolge des 1888er Gesetzes sind die Tarifwillkürlichkeiten eingeschränkt worden. Ein späterer Parlamentsakt von 1894 ermächtigt z. B. die Eisenbahnkommission, die Erhöhung eines jeden Eisenbahntarifs zu verhindern, wenn irgend ein Frachtinteressent sich dagegen ausspricht, und es der betreffenden Gesellschaft nicht gelingt, die Kommission zu überzeugen, dass die in Frage stehende Erhöhung begründet ist. Als die Midland Railway die Kohlentarife nach London um 3,5 Pence pro Tonne erhöhte, erhoben drei Kohlenfirmen Einsprache, und die Kommission bewilligte erst nach eingehender Prüfung der Sachlage die Erhöhung, welche Entscheidung damals unter den Interessenten viel böses Blut machte. Auch auf die Arbeitszeit der Bediensteten erstreckt sich das staatliche Einschreiten. Die Railway Regulation Act von 1893 bestimmt, dass, wenn eine Klage wegen Ueberbürdung von Eisenbahnbediensteten eingebracht wird, das Handelsamt die Sache zu untersuchen habe. Hat es sich von der Wahrheit der Angaben überzeugt, so kann es von der Gesellschaft verlangen, die Arbeitszeit in gebührender Weise zu beschränken. Die Zahl der hiernach in Untersuchung genommenen Fälle hat durchschnittlich pro Jahr erheblich über 100 betragen. Schon der Bericht des board of trade für 1896 sagt: „Das Amt hat allen Grund, mit dem während des letzten Jahres unter dem Einfluss des neuen Gesetzes erzielten Erfolge zufrieden zu sein. In einer grossen Anzahl von Fällen sind die Eisenbahngesellschaften den vom Handelsamt gestellten Bedingungen sehr willig nachgekommen und den Klagen über zu lange Arbeitszeit in vernünftiger Weise begegnet. Die Anzahl der Eisenbahnbediensteten, welche der Wohlthat einer kürzeren Arbeitszeit theilhaftig geworden sind, muss sehr gross sein, doch ist es unmöglich, Zahlen zu geben. Auch haben die Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Revision der Arbeitsstunden freiwillig viel gethan." Uebrigens konstatirt das Amt die grosse Schwierigkeit der Feststellung, da sehr oft die Leute sich scheuen, öffentliche Zeugenaussagen zu machen.

Dass in England die Konkurrenz der verschiedenen Eisenbahngesellschaften wesentlich dazu beigetragen hat, für das Publikum die Verkehrsbedingungen zu erleichtern, ist wohl keine Frage. So schrieb z. B. das angesehene Fachblatt „Engineering" nach Anführung von Beispielen: „Die Konkurrenz mag wohl ein sehr kostspieliger Luxus sein, jedenfalls aber ist sie ein sehr wirksames Stimulans, und wir hoffen, dass es noch recht lange dauern wird, bevor man diesen Faktor aus unserem englischen Eisenbahnwesen eliminirt." Am bekanntesten dürfte das Wettrennen zwischen der East Coast- und der West Coastgesellschaft betreffs des Personentransports von London nach dem Norden von Schottland sein, welches am 23. August 1895 beendet wurde. Die West Coast ging mit einem Rekord von 540 Meilen (869 km) in 512 Minuten als Siegerin hervor. Diese Leistung, sagt Acworth, hätten eine Woche vorher 99 von 100 Eisenbahnfachleuten für unerreichbar gehalten.

Die unter dem Privatbahnsystem naheliegende Gefahr, dass sich die Gesellschaften zu einem „Pool" oder „Ring" zusammenthun, um ihre Gewinne nicht herabdrücken zu lassen, die Preise hoch zu halten, ist in England nicht entfernt so aktuell geworden, wie in den Vereinigten Staaten, auch nicht der ruinöse Konkurrenzkampf zwischen einzelnen Linien oder Gruppen. Vernünftiger Weise muss schon beim Eisenbahnbau die Rücksicht auf die Konkurrenz die richtige Rolle spielen. Vor 30 Jahren erfolgte eine berühmte Entscheidung eines parlamentarischen Komitees in Bezug auf die Grenzen der erlaubten Konkurrenz zwischen Eisenbahnen. Wie heute, so bildete schon damals der Kohlentransport von dem Kohlenlager in West-Riding nach London eine reiche Einnahmequelle der Great Northern. Eine rivalisirende Gesellschaft legte das Projekt für eine neue Linie vor und führte zur Unterstützung derselben aus, dass sie bei ihren geringen Anlagekosten imstande sein würde, die bestehenden Tarife bedeutend herabzusetzen und dadurch die Kostenpreise für die Londoner Konsumenten zu ermässigen. Hierauf entschied das Parlament, dass, da die alte

Gesellschaft nicht imstande wäre, zu den vorgeschlagenen Tarifen zu verfrachten, sie durch diese Konkurrenz ruinirt würde, und daher das Recht habe, gegen eine solche Konkurrenz den Schutz des Parlaments, dem sie das Leben verdanke, in Anspruch zu nehmen. Jede Eisenbahn muss nämlich seitens des Parlaments genehmigt werden.

In den letzten Jahren sind auf englischen Eisenbahnen weitgehende Versuche gemacht worden, durch Tarifermässigungen und sonstige Erleichterungen vornehmlich der gedrückten Landwirthschaft zu Hilfe zu kommen. Erfolge scheinen nur theilweise erzielt; bei einer Privatenquete 1896 stimmte noch fast die Hälfte der befragten Landleute für Verstaatlichung der Eisenbahnen. Kornhändler und Kunstdüngerfabrikanten nützten den Vortheil wohl in ausgedehntem Maasse aus, aber die Bauern waren schwer von ihrer alten Betriebsweise abzubringen, obwohl verschiedene Einrichtungen von den Eisenbahngesellschaften in anerkennenswerther Weise gerade zur Förderung des Detailhandels getroffen waren. Bei dieser Gelegenheit wurden Vertreter der Landleute von den Bahnverwaltungen zu Rathe gezogen, und zeigte sich der Nutzen der direkten und ständigen Fühlungnahme mit den Interessenten derart, dass der Wunsch laut ward, ähnlich wie in Deutschland „Eisenbahnräthe“ zu schaffen. Englische Fachleute beklagen auch, dass man in England betreffs technischer Schulen, Fachpresse usw. nicht so vorgeschritten sei wie in anderen Ländern.

Es ist ein unverkennbar grosser Vorzug des Staatsbahnsystems, wie es bei uns besteht, dass unter ihm der Staat aus Rücksichten der Allgemeinwohlfahrt und zur gleichmässigen Förderung aller seiner Gebiete auch viele solche Bahnen baut, welche keine gute oder keine genügende Rentabilität versprechen. In England hielten sich die Privatgesellschaften von solchen unprofitablen Linien möglichst fern, und es war eine sehr berechtigte, laute Klage, dass der Nebenbahnbau, namentlich in ländlichen Distrikten, in England gegenüber anderen Ländern arg zurück sei. Es ist bezeichnend, dass hier der Staat einsetzen und das auf dem Kontinent längst übliche Prinzip der staatlichen Unterstützung auch in England einführen musste. Das am 14. August 1896 sanktionirte englische Lokalbahngesetz (Light Railway Bill) befreit zunächst die light railways von der Passagiersteuer, welche den gewöhnlichen Eisenbahnen auferlegt wird. Es können Bürgschaften und Subventionen des Staatsschatzes nicht blos für solche Linien geleistet werden, welche die Landwirthschaft oder Fischerei fördern, wie man ursprünglich vorschlug, sondern auch für solche, die für die Entwickelung und Erhaltung eines bestimmten Industriezweiges dienen sollen. Die autonomen Körperschaften der Grafschaften, Distrikte und Städte werden ermächtigt, entweder selbst light railways zu bauen oder sie zu subventioniren. Als Bedingung für die Unterstützung einer Lokalbahngesellschaft muss das Schatzamt die Sicherheit besitzen, dass die Grundeigenthümer dem Unternehmer entweder durch unentgeltliche Abtretung des Bodens oder in anderer Hinsicht, so weit es in ihrer Macht liegt, jede angemessene Hilfe angedeihen lassen; ähnlich wie bei uns der Staat Lokalbahnen nur nach unentgeltlicher Abtretung des Grund und Bodens baut. Durch die englische light Railway Bill wird eine Kommission von drei Mitgliedern eingesetzt, welcher unter Kontrole des Handelsamts bisher ausschliesslich dem Parlament zugestandene Machtbefugnisse (Genehmigung der Lokalbahnprojekte, Zuerkennung des Rechtes der Expropriation) eingeräumt werden. Das englische Lokalbahngesetz ist im Lande sehr gut aufgenommen worden; im Parlament bäumte sich noch das manchesterliche Prinzip dagegen auf; der frühere Handelsminister Bryce glaubte dringend warnen zu müssen und beklagte, dass dies Gesetz das Verlassen des althergebrachten englischen Grundsatzes, das Privatkapital nicht zu unterstützen, sondern sich selbst zu überlassen, bedeute. In dem ärmeren Irland sind übrigens schon früher Lokalbahnen mit öffentlichen Geldern gebaut worden.

Es würde den Rahmen dieser Skizze überschreiten, wenn wir hier die grossen Fortschritte schildern wollten, welche in jüngster Zeit im englischen Eisenbahnwesen gemacht sind, die Verbilligung der Personentarife, die Einführung der III. Wagenklasse in alle Schnellzüge, die grosse Reichhaltigkeit der Verkehrsgelegenheit usw. Auch wollen wir uns nicht auf weitere Vergleiche mit unseren einheimischen Einrichtungen einlassen. Solche Vergleiche auf Grund blosser Statistik haben immer ihr bedenkliches, wennschon wir keineswegs von der Statistik so schlecht denken wie die Engländer selbst, die in einem Sprichwort folgende Steigerung aufstellen: lie, damned lie, statistic (Positiv: Lüge, Komparativ: verdammte Lüge, Superlativ: Statistik).

Der Engländer selbst wird ja aus der eingehenderen Kenntniss der Verhältnisse und Bedürfnisse ein kompetenteres Urtheil über die heimischen Einrichtungen abgeben können. Urtheilt ein Ausländer darüber, so wird er weniger in den Verdacht der Voreingenommenheit kommen, wenn er aus englischen Quellen schöpft. Deshalb haben wir in vorstehenden Darlegungen auch hauptsächlich englische Interessentenkreise und Fachautoritäten berücksichtigt.

Die Wunder der Jungfraubahn.

Ueber die Jungfraubahn schreibt der Feuilletonist der „N. Zür. Zeitung“, der kürzlich der Baustrecke einen Besuch gemacht hat und dessen Mittheilungen in Nr. 45 d. Ztg. wiedergegeben sind, weiter folgendes:

Man kann sich nicht von der Jungfraubahn und der kleinen Scheidegg trennen, ohne dass der Blick noch einmal über Eiger, Mönch und Jungfrau fliegt und die Stellen am hohen Gebirge sucht, wo einst der Wanderer, der über die Wengernalp geht, die Aussichtsfelsenfenster der Hochgebirgsbahn bis zur höchsten Station sehen wird.

„Ja, aber erst im Jahre 1905“, meint eine kleine Gastin, die schon jetzt gerne auf die Jungfrau gefahren wäre. „Wollen wir Herrn Guyer-Zeller nicht eine schöne Ansichtskarte mit der Bitte schicken, er möchte etwas schneller bauen lassen?“ Ja nun, was sind acht Jahre? und Kinder und Bergbahnen wachsen schnell, wenn man nicht dabei ist. Nach meinem Laienurtheil begegnet die Jungfraubahn einer einzigen grossen Schwierigkeit, nämlich der, wie sich die menschliche Arbeitskraft in den oberen Partien bewähren wird. Es gibt kräftige Männer, die schon auf der Höhe der Scheidegg und des Eigertunnels die Einwirkung der verdünnten Luft spüren, indem sie rasch ermüden, an Schlaflosigkeit und Appetitmangel leiden, was sich allerdings meist schon in einigen Tagen ausgleicht. Aber 1000 m höher? — Nun, man darf da gewiss stark auf die menschliche Anpassungsfähigkeit bauen, die sich unter allen klimatischen Verhältnissen schon so wunderbar bewährt hat. Unter den Mineuren der Jungfraubahn, die ja nur langsam in die Höhe rücken, sind gewiss solche, die sich an die Luftverhältnisse des Jungfraugipfels gewöhnen, ich halte es mit einem Oesterreicher, der in einer Gesellschaft, wo man auch über diese Schwierigkeiten sprach, sich dahin entschied: „Genug Geld — und in der Welt wird alles gemacht“. Dazu kommt, dass die schweren Arbeiten je höher um so mehr von den Menschen auf die Maschinen übertragen werden.

Eine andere Frage, von der in der Presse ziemlich Aufsehen gemacht worden ist, hat sich durch Untersuchungen gelöst, nämlich die, ob es möglich sein werde, unter dem Jungfraujoch hindurchzukommen, ohne ins Eis zu stossen. Die

Untersuchungen haben ergeben, dass dort das Eis nicht tiefer als 20 m reicht. An dieser Stelle ist auch eine Abänderung der ursprünglichen Trasse in dem Sinne vorgesehen, dass durch eine sanftere Steigung der Bahn im Massiv des Mönchs das Gegengefälle vermieden wird, das allen auffiel, die einmal einen Blick auf das erste Profil der Jungfraubahn warfen.

Durchgehen wir von da an, wo die Bahn in den grossen Tunnel tritt, rasch die Stationen, so haben wir zunächst den Grindelwaldblick, 2812 m über Meer in der furchtbar jähen, gewaltigen Eigerwand. Blick auf Grindelwald, Bern, die Seen des Mittellandes, bei hellem Wetter weit nach Deutschland hinein. Dann die Station Eismeer auf 3160 m an der Südseite des Eigers mit grossartiger Ausschau auf Fiescherhörner und Finsteraarhorn, in das Innere des Hochgebirges. Die früher geplante Station Mönchjoch ist wegen der Veränderung der Trasse aufgegeben worden, die nächste Station ist also Jungfraujoch, von der Wengernalp aus gesehen, rechts vom schimmernden Firnsattel im Felsenansatz des Jungfraugipfels. Stollen führen nach Norden und Süden und gewähren in wunderbar grossen Aussichten die überraschendsten Kontraste, hier in grenzenloser Tiefe die lebenathmende, reizend bewegte Mittelschweiz, dort die Polarlandschaft des Jungfraufirns und Aletschgletschers. Jungfraujoch, 3420 m über Meer, soll die eigentliche Touristenstation der Bahn werden, wo künftig die Bergführer mit den Bergsteigern in die Geheimnisse der Berner Oberländer Gipfelwelt wandern werden, wo sich auf Jungfraufirn und Ewigem Schneefeld der Sport des Skilaufens und Rennwolffahrens in bunten Bildern entwickelt und sich sogar Gelegenheit zu sommerlichen Schlittenfahrten mit nordischen Zughunden über den Konkordiaplatz und den Aletschgletscher hinaus, dessen Spalten mit fliegenden Brücken überwunden würden, nach dem Märielensee fände, so dass man in einer einzigen Tagreise von Interlaken über die Jungfrau und Eggishorn nach Zermatt gelangen könnte.

Das tönt ans Ohr wie ein Stück aus einem Märchenbuch, aber es ist lange nicht alles, was die Jungfraubahn an hohen Genüssen bieten soll, sondern es ist namentlich auch geplant durch Weganlagen die Aussichtspracht der verschiedenen Gipfel auch denen zu erschliessen, die keine Kletterer sind. Die furchtbare Tour auf den Eiger soll durch die Bahn auf einen Marsch von anderthalb Stunden abgekürzt werden, ähnlich die auf den Mönch. An beiden Bergen will man Felsenwege und Galerien zum Aufstieg anlegen, ja es ist in Aussicht genommen, in dem Fall, dass die Rente der Bahn eine gewisse Höhe erreicht, im Innern des Mönchs und des Eigers Lifts nach den Spitzen zu errichten, was allerdings wieder Millionenunternehmungen sein werden. Ein Weg soll vom Jungfraujoch auch zu zwei merkwürdigen Höhlen niedersteigen, welche die Ingenieure an der Nordflanke der Jungfrau nahe beim Guggigletscher entdeckt haben und in denen man die bleichenden Reste der Adlerbeuten findet, andere aber hinauf auf die Berge im Innern des Jungfraumassivs, vor allem auf den herrlichen Trugberg, dessen Aussicht mit der der Jungfrauspitze wetteifert.

Die merkwürdigen Felsenstationen und geräumigen Aussichtsgalerien, die für die Bahn geplant sind, sollen etwas so Eigenartiges wie die berühmten indischen Felsentempel von Elora werden, einen reichen bildnerischen Schmuck in naturgewachsenem Stein und von Glasgemälden erhalten, die in das Tafelwerk eingefügt, durch elektrische Lampen, welche in den Gängen zwischen dem Fels und den Aufenthaltssälen brennen, in Transparenz gesetzt werden. Sie sollen einen gemüthlichen heimeligen Charakter bekommen, selbst für die Station unter dem Jungfraugipfel, 4093 m, ist nicht ein Hotelbetrieb in Aussicht genommen, sondern eine Führung, wie man sie in einem guten, bürgerlichen Schweizergasthof findet, auch soll die Zahl der schiffskabinenartigen Lagerstätten nicht sehr gross werden. Von der Station im Innern des Jungfraugipfels will man Stollen nach der Aussenseite des Berges anlegen, so dass man z. B. an einem Ende eines solchen das schimmernde Matterhorn, am entgegengesetzten den dunkeln Schwarzwald sähe, ein anderer die beiden Gegenstücke des weissen Montblancdomes und des grünen schweizerischen Mittellandes böte.

73 m Lift und man steht auf der Jungfrauspitze.

Ich glaube nicht, dass wegen der Jungfrauaussicht der Besuch des Rigi oder anderer Warten im Mittelgebirge abnimmt, die Verschiedenheit in der Art des Panoramas ist gross, dass diese ihre Freunde behalten. Es hat etwas Intimes, Liebes, aus einer Höhe von 1000 bis 2000 m auf die anmuthige Welt mit der Fülle ihrer Einzelerscheinungen, mit der Pracht ihrer Farben, mit ihren Häusern und Hütten und ihren Kulturen hinunterzusehen. Diesen Reiz voll milder, feiner Poesie wird die Jungfrau den Vorbergen lassen müssen, die Kraft ihrer Aussicht liegt, so halte ich wenigstens dafür, in ihrer grossartigen, packenden Totalität, in dem Gefühl von der Weite und Grösse der Welt, der Nähe des Himmels, des ringsum fluthenden Lichtmeers, in den Allgemeinerscheinungen, die impulsiv wie Offenbarungen auf die Sinne gehen und die Seele in Andacht und Wonne versetzen. Ich meine also, sie werde eine Sensation bieten, ähnlich wie sie der Ballonfahrer erlebt, der auf 4000—5000 m Höhe wenig mehr von den Farben, dem Kleinwerk der Welt und gar nichts mehr von ihrem Menschentreiben sieht, die seelische Fähigkeit auch nicht mehr hat, Einzelheiten aufzusuchen, sondern in grossen Zügen die grosse Erde in traumartigen, raschfliessenden Empfindungen geniesst.

Man muss das an sich selbst erfahren haben, um zu wissen, was für ein seliges, unvergessliches Erlebniss das ist, und weil die Jungfraubahn Tausende zu einem Hochgenuss führt, der bis jetzt nur verhältnissmässig wenigen Menschen zu theil geworden ist, sympathisire ich mit dem Unternehmen — es wird seinen Gästen eine Stunde unbeschreiblichen Glückes bringen — und was Glück in die Welt bringt, sollen wir es nicht mit offenen Armen empfangen? Excelsior, Jungfraubahn!

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. wird der 7. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— In einem Theile der Presse hat sich infolge eines Artikels der „Kölnischen Zeitung“ eine sehr erregte Debatte an die Thatsache geknüpft, dass die **bayerische Staatsbahnverwaltung einen Theil der von ihr zu beschaffenden Wagen in** Belgien bestellt hat, weil die besagten bayerischen Wagenfabriken nicht in der Lage waren, die Lieferung bis zu dem vorgeschriebenen Zeitpunkte zu übernehmen. Dazu schreibt das „B. T. B.“ unterm 27. d. Mts.:

> „Ist diese Bestellung erfolgt, so muss als selbstverständlich vorausgesetzt werden, dass die ausländische Industrie hierfür nur in Anspruch genommen wurde, weil sie in diesem Falle als leistungsfähiger galt als die heimische. Unter dieser Voraussetzung ist aber die Erregung, die sich darüber in deutschen Industriekreisen zu erkennen gegeben hat, sehr deplazirt. Sind die Klagen gerechtfertigt, die so vielfach über den Wagenmangel auf den deutschen Bahnen und ihre unzureichende Ausrüstung überhaupt laut geworden sind, so darf man sich andererseits auch nicht darüber aufhalten, wenn die Bahnen, um diesem Uebelstand möglichst rasch und wirksam abzuhelfen, auch die ausländische Industrie mit der Deckung der Bedarfes betrauen. Auch ist nicht abzusehen, woher unsere so sehr auf den Export angewiesene Industrie ihre Aufträge erhalten sollte, wenn sich im Aus-

lande jedesmal eine solche Erregung über die Beschäftigung deutscher Werke zu erkennen gäbe."

Die Münchener „Allgem. Ztg." weist unterm 20. d. Mts. darauf hin, dass die der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sowohl durch das Spezialgesetz vom 19. Dezember 1897 als im Etat für die XXIV. Finanzperiode zur Vermehrung des Betriebsmittelparks zur Verfügung gestellten beträchtlichen Mittel — es handelte sich um die Uebernahme und Vergebung von 120 Lokomotiven, 305 Personenwagen und 2230 Güterwagen — ausschliesslich für Ankäufe von den bayerischen Lokomotiv- und Wagenfabriken Verwendung gefunden hatten.

Nachdem im Frühjahr d. J. eine ungewöhnlich intensive, den seither beobachteten stärksten Herbstverkehr hinter sich lassende Verkehrssteigerung eingetreten sei und die bayerische Staatsbahnverwaltung mit einem beklagenswerthen Güterwagenmangel zu kämpfen gehabt habe, sei die dringende Nothwendigkeit hervorgetreten, neben dem aus den erfolgten Bestellungen zu erwartenden Neuzugang von Wagen noch den Besitz einer grösseren Anzahl Güterwagen für den Herbst d. J. sicherzustellen.

Sowohl die bayerischen wie die ausserbayerischen (deutschen) Etablissements seien jedoch für geraume Zeit mit Arbeitsaufträgen überhäuft, so dass lediglich eine bayerische Fabrik noch eine Bestellung von 350 offenen Wagen mit Lieferungsterminen für September bis Dezember l. J. zu angemessenen Preisen zu übernehmen in der Lage gewesen sei, während die anderen bayerischen Etablissements — soweit nachweislich leistungsfähige Unternehmen in Betracht kommen — sich an der Mehrlieferung innerhalb der vorgeschriebenen Zeit nicht hätten betheiligen können. Aus diesem Grunde sei die Staatsbahnverwaltung wohl oder übel genöthigt gewesen, einem belgischen Etablissement, welches schon früher mit bestem Erfolge für die Staatsbahnen geliefert habe, 300 gedeckte und 200 offene Güterwagen in Bestellung zu geben.

Im weiteren schrieb das genannte Blatt gegenüber der von der „Köln. Ztg." gemachten Bemängelung, dass eine Befragung der preussischen Wagenfabriken nicht stattgefunden habe, unterm 26. d. Mts. folgendes:

> Bezüglich der Wagenbeschaffung für die bayerischen Staatseisenbahnen haben wir entgegen der Behauptung der „Köln. Ztg.", es sei wegen fraglicher Lieferung bei den preussischen Wagenfabriken überhaupt nicht angefragt worden, in Erfahrung gebracht, dass über diese Lieferung beispielsweise mit der Wagenfabrik in Gotha und jener in Görlitz Verhandlungen eingeleitet waren, dass aber erstere nur eine ganz ungenügende Zahl, letztere keinen einzigen Wagen bis Oktober d. J. zu liefern sich erbot. Auch bei anderen Fabriken, welche in Betracht gekommen waren, machten sich in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit bei so kurzen Terminen erhebliche Bedenken geltend. Wenn die „Köln. Ztg." von den preussischen Wagenfabriken spricht, so ist es wohl selbstverständlich, dass nicht bei allen angefragt werden konnte, zumal sehr entfernte Fabriken schon wegen der Frachtkosten nicht in Konkurrenz zu nehmen waren. Einen weiten Transport haben allerdings auch die belgischen Lieferanten. Wenn dieselben trotzdem und trotz des von ihnen zu tragenden Einfuhrzolls in Deutschland gleichwohl noch den Wagen durchschnittlich um 500 ℳ und mehr billiger anbieten konnten, als die einheimischen Etablissements, so deutet dies doch auch darauf hin, dass es für eine grosse Bahnverwaltung nützlich ist, zuweilen auch sich über die Preislagen im Ausland zu verlässigen. Dass aber Anfragen zu diesem Zweck vergeblich wären, wenn von vornherein die Aussichtslosigkeit eines Angebots feststände, ist klar, und wenn infolge dessen einmal eine verhältnissmässig kleine Lieferung in das Ausland gelangt, so kann dies doch als kein grosses Unglück erscheinen, hat aber bezüglich der Preisregulirung für grosse Bahnverwaltungen mit ihrem Millionenbedarf einen finanziell nicht zu unterschätzenden Werth, auf den eine gewissenhafte Verwaltung zur Deckung ihrer Verantwortung denn doch auch Rücksicht zu nehmen hat. Dass es für die deutsche Industrie nicht die Bedeutung einer Lebensfrage haben kann, wenn zu einer Zeit, wo alle Wagenfabriken mit Aufträgen überhäuft sind und auf weit mehr als Jahresfrist hinaus ihre volle Leistungsfähigkeit bereits in Anspruch genommen sehen, bei einer Vergebung von über 3000 Wagen 500 Stück aus dem Ausland bezogen werden, bedarf keiner weiteren Darlegung, und keine grössere Bahnverwaltung wird auf die Berechtigung zu einem solchen Verfahren verzichten können.

Vorstehenden Ausführungen wird man vollinhaltlich beistimmen können. Bei den abnormen Anforderungen, die gegenwärtig hinsichtlich der Wagengestellung an die Eisenbahnverwaltungen gestellt werden, ist es nur richtig, wenn diese sich so helfen, wie es eben geht. Das entspricht nicht nur ihren eigenen Interessen, sondern auch den Interessen der Versender, die — wenn der grosse Herbstbedarf erst eingetreten ist — gewiss viel lieber einen im Ausland gebauten Wagen benutzen, als ihren Bedarf ungedeckt sehen. Sonderbar ist nur, dass gerade diejenigen Blätter jetzt die Lärmtrommel rühren, die während der letzten Kampagne am schärfsten gegen die Eisenbahnverwaltungen vorgingen und die es bei etwaiger Wiederholung der Kalamität ganz gewiss nicht gelten lassen würden, wenn die Eisenbahnverwaltungen sich darauf bezögen, dass eine rasche und wirksame Abhilfe unterlassen worden sei, um die betreffenden Aufträge der deutschen Wagenindustrie zukommen zu lassen.

— Noch ist das **Eisenbahnwesen in den deutschen Kolonien** wenig entwickelt. Nur zwei Eisenbahnlinien sind vorhanden, die Usambarabahn in Deutsch-Südwestafrika und eine kleine Bahn in Deutsch-Südostafrika. Die Usambarabahn geht von Tanga nach Muhesa, ist 49 km lang und soll vorläufig bis Korogwe weitergeführt werden. Die kleine Bahn in Südwestafrika hat Swakopmund zum Ausgangspunkt, ist wenig über 10 km lang und wird mit Thieren betrieben. Indessen kommt die Erkenntniss, dass den Eisenbahnbauten in den deutschen Kolonien höhere Aufmerksamkeit und wo nöthig grössere Opfer zugewendet werden müssen, immer mehr zum Durchbruch und nicht unzeitgemäss ist eine Anregung der „B. N. N.", in der Kolonialabtheilung des auswärtigen Amtes ein besonderes Dezernat für Eisenbahnbau in den Kolonien zu errichten. Augenblicklich wird die Verwaltung des gesammten Bauwesens in unseren Kolonien durch einen Regierungs- und Baurath wahrgenommen, welcher Hochbauspezialist ist. Die wichtige Stellung eines Hochbautechnikers erfordert aber schon an und für sich eine derartige Arbeitskraft und eine derartige Vielseitigkeit, dass es überhaupt schon sehr fraglich erscheint, ob ein einzelner Bearbeiter auf die Dauer allen fortgesetzt wachsenden Anforderungen gerecht werden kann. Nach der Auffassung der „B. N. N." ist es unmöglich, dass, ohne auf die Dauer zu leiden, das Dezernat des Eisenbahnbaues von einem Hochbautechniker, mag er auch, wie in diesem Falle, eine Kapazität in seinem Fach sein, wahrgenommen wird. Selbst wenn ihm, wie augenblicklich für den Bau der südwestafrikanischen Eisenbahn, noch ein Offizier der Eisenbahnbrigade zur Seite steht, so ist es doch durchaus zu wünschen, dass aus diesem instanzenreichen Provisorium ein dauerndes Dezernat für Eisenbahnbau hervorgehe. Das genannte Blatt macht den Vorschlag, das Dezernat nicht einem Baubeamten, sondern einem Offizier anzuvertrauen. Zunächst kämen bei den deutschen Kolonialbahnen nur sogenannte schmalspurige Systeme in Betracht, speziell hat sich auch die in Südwestafrika verwandte Spur unserer Eisenbahnbrigade ausgezeichnet bewährt. Für diese Bahnen nun, die immer in gewissem Sinne militärisch gebaut werden, d. h. im Interesse der Schnelligkeit, aus militärischen Rücksichten und aus Ersparnissrücksichten durch Offiziere und Unteroffiziere der Eisenbahntruppen, komme es in erster Linie darauf an, das zum wirklichen Bedarf Nothwendige herauszuschicken, Unnöthiges dagegen zu vermeiden. Für einen militärisch organisirten Bahnbau seien aber die Anforderungen, die an Material zur Unterbringung, Verpflegung, Trinkwasserversorgung und vor allem in Bezug auf den Sanitätsdienst an die oberste Verwaltungsbehörde gestellt werden, wesentlich andere, als wenn, wie in Deutschland die Arbeiter in bevölkerten Gegenden an dem Eisenbahnbau arbeiten. Unsere Ingenieure kämen überhaupt kaum in die Verlegenheit, einen militärischen Bahnbau — ausser vielleicht bei der Dienstleistung als Reserveoffizier — kennen zu lernen, können also keine Erfahrungen auf diesem Gebiete sammeln. Diese Erfahrung und das Verständniss für den Bedarf einer solchen Eisenbahnbautruppe habe eben nur der geschulte Offizier der Eisenbahnbrigade oder der Eisenbahnabtheilung des grossen Generalstabes, und es erscheine deshalb als dringend wünschenswerth, dass recht bald ein dem Kolonialdirektor direkt unterstehendes Dezernat in der oben erwähnten Weise geschaffen werde.

Warum ein technischer Baubeamter nicht imstande sein soll, sich mit den eigenartigen Erfordernissen des Kolonialeisenbahnbaues vertraut zu machen, ist uns nicht klar. Der Umstand, dass bei unseren Kolonialbahnen nur schmalspurige Systeme in Betracht kommen, kann für die Entscheidung der vorliegenden Frage gewiss nicht maassgebend sein, und die Befürchtung, dass der Civilbeamte unnöthiges für den militärisch zu organisirenden Bahnbau hinausschicken könne, erledigt sich ohne weiteres, wenn — wie dies wohl unter allen Umständen unerlässlich ist — für Herstellung der nöthigen Fühlung zwischen der bauausführenden Truppe und der Centralstelle in Berlin gesorgt wird.

— Ein Unfug, der unabsehbares Unglück hätte herbeiführen können, wurde vom Schwurgericht am Landgericht II Berlin mit grosser, aber verdienter Strenge geahndet. Wegen **vorsätzlicher Gefährdung eines Eisenbahntransportes** war der Schleifer Beseler aus Berlin angeklagt. Er wurde beschuldigt,

am 26. Februar d. J. bei Pankow Eisenbahnanlagen beschädigt und auf der Fahrbahn Zeichen und Signale zerstört und beseitigt, ferner Hindernisse bereitet zu haben, wodurch der Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt wurde.

Thatsächlich hat er an der genannten Stelle des Abends auf der Bahnlinie zwei Weichenlaternen ausgelöscht, eine grüne Scheibe an einem Signal zertrümmert und endlich einen eisernen Kurvenpfahl aus dem Erdboden gerissen und quer über die Schienen gelegt. Der Lokomotivführer des Kremmener gemischten Zuges, der 10.54 auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin einzutreffen hat, bemerkte glücklicher Weise, dass ein Gegenstand quer über den Schienen lag, gab das Bremssignal und versuchte die Maschine zum Stehen zu bringen. Dazu war jedoch die Entfernung viel zu kurz, der Zug fuhr über den Kurvenpfahl hinweg und konnte erst etwa 70 m weiter zum Stehen gebracht werden. Nun stellte sich heraus, dass der Kurvenpfahl quer über den Schienen gelegen hatte, von den Gleiseräumern an der Maschine bei Seite geschoben und dann im Gestänge hängen geblieben und mitgeschleift worden war. Nach dem Gutachten des Sachverständigen war es nur einem höchst glücklichen Umstande zu danken, dass unabsehbares Unheil verhütet wurde. Wäre der Zug entgleist — und das bereitete Hinderniss war sehr geeignet, dies herbeizuführen — so hätte er die hohe Böschung herunterstürzen müssen und sämmtliche Insassen des Zuges wären in höchste Lebensgefahr gerathen. Dem Zuge hatten aber noch andere Gefahren gedroht. Die grüne Scheibe des Vorsignals, die der Angeklagte zertrümmert hatte, bedeutete für den Maschinenführer die Weisung, dass er die Fahrt verlangsamen müsse, weil das Hauptsignal auf „Halt“ stehe. Da aber die grüne Scheibe zertrümmert war, zeigte das Vorsignal weisses Licht, das „freie Fahrt“ bedeutet. Durch dieses weisse Licht hätte der Maschinenführer irre geführt werden müssen, denn hätte er am Hauptsignal das Zeichen zum Halten gesehen, so würde das zu spät gewesen sein, um den Zug rechtzeitig zum Stehen zu bringen. Dann würde der Zug auf dem Bahnhofe vielleicht auf einen anderen aufgefahren sein oder Gebäude zertrümmert haben. Gerade diese Umstellung von Signalen sei die Ursache fast sämmtlicher Eisenbahnunfälle. Das Auslöschen der Weichenlaternen konnte dem Zuge ebenfalls gefährlich werden. Hatte der Angeklagte zu Anfang der Verhandlung angegeben, sinnlos betrunken gewesen zu sein, was ihm widerlegt wurde, so gab er schliesslich an, er habe die Beamten ärgern wollen. Der Staatsanwalt beantragte zwei Jahre Zuchthaus. Der Gerichtshof erkannte aber, da die öffentliche Sicherheit in solchen Fällen eines nachdrücklichen Schutzes bedürfe, und um der Wiederholung solchen Frevels vorzubeugen, auf fünf Jahre Zuchthaus.

— Für die Gegenstände, welche zu der vom 15. April bis 5. November 1900 **in Paris stattfindenden Weltausstellung** aufgegeben werden, wird auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen eine **Frachtbegünstigung** in der Weise gewährt, dass bei der Hinbeförderung nur die halbe tarifmässige Fracht berechnet wird, sofern von dem Versender eine Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars darüber beigebracht wird, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung bestimmt sind. Die Güter sind mit einer Bezeichnung zu versehen, woraus ihre Bestimmung für die Ausstellung ersichtlich ist; auch müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht.

— Der Verband deutscher und österreichischer **Eisenbahnbeamtenvereine** hält seinen diesjährigen Verbandstag am 16./18. September in Stuttgart ab.

Dem Verbande gehören folgende Vereine an: Verein badischer Eisenbahnbeamten, deutscher Eisenbahnbeamtenverein in Hannover, hessischer Landesverein der Eisenbahnbeamten, Landesverein der Reichseisenbahnbeamten in Elsass-Lothringen, Verein der Beamten der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten, österreichischer Eisenbahnbeamtenverein.

Die Gesammtmitgliederzahl dieser Vereine bezifferte sich im Jahre 1897 auf 23 300. Der wichtigste Gegenstand der Verhandlungen wird voraussichtlich die bessere Ausgestaltung des Verbandsorgans bilden.

Oesterreich-Ungarn.

— **Vorsorge für die Erhöhung des Standes der Fahrbetriebsmittel bei den österreichischen Eisenbahnen.** Sowohl die Staatseisenbahnverwaltung als auch die Privatbahnen sind unausgesetzt darauf bedacht, ihren Fahrpark, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, zunächst durch Neuanschaffungen zu vermehren. In der Regel erfolgt die Bestellung neuer Fahrbetriebsmittel ein Jahr vor ihrem Bedarf, somit vorzugsweise im Herbst für die nächste Herbstkampagne. Weiteren Bedürfnissen wird von jeder Verwaltung bereits vor Beginn des Sommers durch Anmiethung von Leihwagen, soweit solche eben erhältlich sind, thunlichst Rechnung zu tragen gesucht. Die bezüglichen Maassnahmen werden vom Eisenbahnministerium rücksichtlich der Staatsbahnen selbst getroffen und rücksichtlich der Privatbahnen überwacht. Auch für die bevorstehende Exportkampagne ist in der üblichen Weise behufs Beschaffung der nothwendigen Fahrbetriebsmittel vorgesorgt worden. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem sich bereits ein starker Verkehr ziemlich anstandslos abgewickelt hat, ergibt sich eine Vermehrung des Standes der auf den österreichischen Bahnen verfügbaren Fahrbetriebsmittel (einschliesslich Leihwagen und ohne Einrechnung des Fahrparkes für neu hinzugekommene Bahnen), wie folgt: Die österreichischen Staatsbahnen werden im Herbst d. J. 116 Lokomotiven, 842 gedeckte und 1 185 offene Güterwagen, die österreichischen Privatbahnen zusammen 72 Lokomotiven, 1 130 gedeckte und 1 862 offene Güterwagen mehr als im Vorjahre zur Verfügung haben. Im ganzen beträgt daher im Herbst d. J. der Zuwachs an Fahrbetriebsmitteln auf den österreichischen Bahnen 188 Lokomotiven und 5 719 Güterwagen.

Die Ereignisse der jüngsten Zeit — namentlich der spanisch-amerikanische Krieg und der Streik der Kohlenarbeiter in England — haben das Eisenbahnministerium veranlasst, die weitere Anmiethung von Leihwagen, und zwar der letzten noch verfügbaren Partien, für die österreichischen Staatsbahnen ins Auge zu fassen. Ueberdies wurden die Staatsbahndirektionen und auch die Privatbahnverwaltungen aufgefordert, alle noch erübrigenden Vorsorgen für die Abwickelung des zu gewärtigenden starken Verkehrs in umfassender Weise zu treffen und insbesondere dem raschesten Durchlauf der Wagen die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden. Da in letzterer Beziehung jedoch der Mitwirkung der Verkehrsinteressenten nicht entrathen werden kann, so wurden die am starken Verkehr besonders betheiligten Staatsbahndirektionen und Privatbahnverwaltungen angewiesen, die grösseren Verfrachter, und zwar vorzugsweise die Besitzer der mit Bahngleisen verbundenen Etablissements, um ihre Mitwirkung bei der Verkehrsabwickelung in der Richtung anzugehen, dass sie ihre an bestimmte Termine nicht gebundenen Versendungen und Bezüge, soweit dies irgend angängig ist, nicht zur Zeit des stärksten Verkehrs, sondern vorher oder nachher bewerkstelligen.

— Die **Einführung von Frankirungsmarken** seitens der österreichischen Staatsbahnen für die Beförderung von ermässigtem Eilgut hat in Fachkreisen lebhaftes Interesse wachgerufen. Besonders warm begrüsst die „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ die getroffene Neuerung und drückt den Wunsch aus, dass die österreichischen Privatbahnen dem rühmlichen Beispiele der Staatseisenbahnverwaltung baldigst folgen möchten.

Auch in Ungarn wird die erwähnte Einführung mit Aufmerksamkeit verfolgt und schreibt der „Pester Lloyd“ hierüber folgendes:

„Wir sehen, dass in Oesterreich bereits jene Institutionen eingeführt werden, welche den direkten Verkehr zwischen Produzenten und Konsumenten auf möglichst einfache Weise gestalten und dürfte nach den in England und Belgien mit der Verfrachtuug der colis agricoles gemachten Erfahrungen der Verkehr in landwirthschaftlichen Produkten einen derartigen Aufschwung nehmen, dass die österreichischen Staatsbahnen ebenfalls ihre Rechnung dabei finden dürften. Wünschenswerth wäre es, wenn die maassgebenden Kreise Ungarns, das Handelsministerium und die ungarischen Staatsbahnen, die Erfahrungen, welche in obengenannten Staaten auf dem in Rede stehenden Gebiete gemacht wurden und die auf die Maassnahmen der österreichischen Regierung, bezw. des Eisenbahnministeriums in erster Linie entscheidend gewesen sein dürften, sich zunutze machen würden und den österreichischen Institutionen ähnliche Verfügungen in allernächster Zeit auch auf den ungarischen Staatsbahnen ins Leben treten lassen würden. Das Bewusstsein, dass die maassgebenden Persönlichkeiten für zweckmässige Neuerungen im Verkehrswesen, die sich an anderer Stelle bereits bewährten, ein stets offenes Auge besitzen und, wenn volkswirthschaftliche Vortheile durch dieselben erreicht werden können, sich der Anwendung für die heimischen Verhältnisse nicht nur nicht verschliessen, sondern energisch die Initiative ergreifen, lässt hoffen, dass Ungarn seinen westlichen Nachbarn nicht lange nachstehen werde.“

— Der Verein „Kommunikation“ in Wien hatte vor einiger Zeit eine **Denkschrift über das österreichische Tarifwesen** dem Eisenbahnministerium überreicht. In **Beantwortung** dieser Denkschrift hat der Eisenbahnminister an den genannten Verein eine Zuschrift gerichtet, in welcher die einzelnen vom Verein geltend gemachten Wünsche eingehend erörtert werden.

Was zunächst den Wunsch betrifft, „dass insbesondere Verbandstarife weder mit einander noch mit gleichzeitig zu Recht bestehenden Lokaltarifen kollidiren und dass die Erstellung neuer Verbandstarife nur mit dem Vorbehalte und der dem Tarife beizufügenden Klausel zu genehmigen sei, dass die in demselben aufgenommenen einzelnen Positionen nur insolange und insofern zu Recht bestehen, als dieselben nicht durch Lokal- oder Verbandstarife unterboten erscheinen", so macht das Eisenbahnministerium darauf aufmerksam, dass sich bei der Unmöglichkeit, stets nur ganz neu berechnete und daher nur vollkommen richtige Tarife zu besitzen, dieser Wunsch seinem Wesen nach doch wohl nur auf eine thunlichst kulante Erledigung nachträglicher Portoreklamationen beziehen könne. Diesem Wunsche wird voraussichtlich durch eine bereits im Wege der Eisenbahndirektorenkonferenz angebahnte Aenderung der Zusatzbestimmung XVII, lit. a, § 51 des Eisenbahnbetriebsreglements (betreffend die Voraussetzungen für die Berücksichtigung von Ansprüchen wegen nachträglicher Anwendung einer billigeren Abfertigung von Frachtgütern, welche ohne Wegvorschrift zur Aufgabe gelangt sind) im Sinne der im Verkehre mit Deutschland, Belgien usw. bestehenden, den Parteien günstigeren Bestimmungen Rechnung getragen werden.

Betreffend die weitere Forderung, „dass neue Tarife, welche Erhöhungen der Frachtsätze oder sonstige Erschwerungen der Transportbedingungen mit sich führen, 6 Wochen vor ihrer Wirksamkeit nicht blos im allgemeinen anzukündigen, sondern ihrem ganzen Inhalte nach zu veröffentlichen sind", bemerkt das Ministerium, dass es auch seinen Intentionen entspreche, dass dem Publikum neue Tarife, insoweit dieselben Erhöhungen von grösserem Belange enthalten, in der Regel 6 Wochen vor Beginn ihrer Wirksamkeit zur Verfügung zu stehen haben.

Die Eisenbahnverwaltungen werden demgemäss vom Ministerium gleichzeitig aufgefordert, bei Ausgabe neuer Tarife in diesem Sinne vorzugehen.

Was ferner die Forderung anbelangt, dass nicht nur die Tarife selbst, sondern auch die Instradirungstabellen, Wagenmaass- und Ladegewichtsverzeichnisse „allenfalls gegen Entgelt dem verfrachtenden Publikum zur Verfügung gestellt werden", so bemerkt das Ministerium bezüglich der Instradirungstabellen, dass, falls eine den Parteien günstigere Fassung der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 des Betriebsreglements seitens der Bahnverwaltungen angenommen werden sollte, das Publikum an der Kenntniss der Instradirungstabellen kaum mehr ein wesentliches Interesse haben wird. Uebrigens seien die Stationen nach den Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement ohnehin verpflichtet, den bezüglichen Wünschen des verfrachtenden Publikums durch Auskunftsertheilung über die transportberechtigten Routen zu entsprechen.

Die Abgabe der Wagenmaass- und Ladegewichtsverzeichnisse an die Parteien begegne dem Anstande, dass es sehr schwer wäre, dieselben fortlaufend genau richtig zu erhalten, da die betreffenden Ziffern beinahe bei jeder eingehenden Revision oder Reparatur der Wagen Abänderungen erfahren, welche Abänderungen zunächst nicht in einen Nachtrag aufgenommen, sondern den Exekutivorganen vorerst nur im Cirkularwege bekannt gegeben werden.

Der Wunsch, „dass die Häufung von Nachträgen und Anhängen thunlichst vermieden werde", entspreche den Intentionen des Ministeriums und könne konstatirt werden, dass die österreichischen Bahnverwaltungen bereits in diesem Sinne vorgehen, weshalb auch die Anzahl der Nachträge zu österreichischen Tarifen nicht jene Höhe erreiche, wie dies häufig anderwärts der Fall sei.

Die Berechtigung des in der Eingabe weiter enthaltenen Wunsches, „dass die Tarifbestimmungen klar und fasslich ausgedrückt werden, und dass die technische Anlage der Tarife thunlichst einfach sei", wird anerkannt und gehe das Bestreben der Eisenbahnen schon im eigenen Interesse dahin, in dieser Beziehung nach Möglichkeit Verbesserungen herbeizuführen.

Wenn ungeachtet der in dieser Art auf die Wahrung der Aktualität der direkten Tarife gerichteten Bemühungen die bei eintretenden Aenderungen erforderliche Berichtigung und Ergänzung der Tarife nicht immer mit der wünschenswerthen Beschleunigung erfolgen könne, so sei dies lediglich auf den erwähnten Umfang des Tarifmaterials und auf den Umstand zurückzuführen, dass die in Rede stehenden Umarbeitungen das Zusammenwirken von Organen der verschiedenen Bahnverwaltungen einschliesslich der ausländischen bedingt, wodurch bei Häufung der Arbeiten unvermeidliche Stockungen hervorgerufen werden.

In dieser Richtung seien übrigens auch Verhandlungen im Zuge, um in formeller Beziehung eine grössere Einheitlichkeit der Tarife anzubahnen.

— Gleich der Staatsbahndirektion Wien haben die anderen Staatsbahndirektionen den **bahnamtlichen Zustelldienst** für Expressgüter, die mit der Adresse des Empfängers versehen sind und denen der Gepäckschein beigegeben ist, in einer grösseren Anzahl von Stationen und Haltestellen eingerichtet. Die Zustellung findet, sofern dieselbe bei der Abgabe nicht schriftlich verbeten wird, ohne vorherige Avisirung spätestens innerhalb sechs Stunden nach Ankunft gegen Entrichtung sehr niedriger Zustellgebühren statt.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Wie bereits gemeldet, wurde von dem österreichischen Eisenbahn- und dem ungarischen Handelsministerium die Vorkonzession zum Bau einer Bahn von Wien über Hainburg nach Pressburg ertheilt. Die Vorkonzession für die österreichische Theilstrecke hat ein Privatunternehmer, jene für die ungarische Strecke die Stadt Pressburg. Zwischen den beiden Konzessionären ist dem Vernehmen nach bereits ein Einvernehmen erzielt worden. Die projektirte normalspurige Bahn soll elektrisch betrieben und für den Personen- und Frachtenverkehr eingerichtet werden. Für den Verkehr der reinen Personenzüge auf der etwa 70 km langen Strecke ist eine Geschwindigkeit von 40 bis 50 km in der Stunde in Aussicht genommen, so dass in kaum zwei Stunden die Fahrt Wien-Pressburg zurückgelegt werden wird. Direkte Personenzüge können bei den günstigen Anlageverhältnissen in kaum mehr als einer Stunde nach Pressburg gelangen.

— **Eisenbahnlinie Teplitz-Reichenberg.** Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass im Hinblicke auf den Umstand, dass die parlamentarische Erledigung des Gesetzentwurfes, betreffend den Verkauf der Staatsbahnlinie Niemes-Leipa an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, bis auf weiteres ausgeschlossen erscheint, eine Verlängerung des mit 30. Juni d. J. ablaufenden Termines, bis zu welchem beide Theile an das bezügliche Uebereinkommen gebunden sind, nothwendig geworden ist. Zu diesem Zwecke sind Verhandlungen eingeleitet worden, und es dürfte dieser Termin auf ein weiteres Jahr erstreckt werden. Ueberdies stellt sich die Nothwendigkeit heraus, der Aussig-Teplitzer Bahn die Möglichkeit zur Vornahme der erforderlichen Investitionen auf der Linie Niemes-Leipa zu bieten, damit die programmmässige Vollendung der Strecke Leipa-Reichenberg der Eisenbahn Teplitz-Reichenberg keine Verzögerung erleide. Die bezüglichen Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind bereits im Zuge.

— **Reform des Aktienwesens.** Die österreichische Regierung trägt sich mit der Absicht, eine Reform des Aktienwesens in Angriff zu nehmen. Die Durchführung der geplanten Reform gliedert sich in zwei Aktionen: 1. die Inangriffnahme der legislativen Reform des Aktienwesens überhaupt und 2. ein als Uebergangsmaassregel gedachtes Regulativ. Die sogenannte Vereinskommission, welcher dermalen ein maassgebendes Votum bei Gründung neuer Aktiengesellschaften usw. zukommt, wird für die Zeit des Provisoriums wohl fortbestehen, doch wird dieselbe in ihrer Funktion an gewisse Normen gebunden sein, die sich ihrem Charakter nach bereits dem geplanten Aktiengesetze nähern. Diese Normen werden demnächst in einer die Regierung bindenden und das Publikum mit hinlänglicher Sicherheit orientirenden Form im Reichsgesetzblatte publizirt werden. Das Wesen der Aktiengesetzreform selbst ist die Beseitigung des Konzessionssystems bezw. Freigebung der Gesellschaftsgründung. An Stelle des Konzessionssystems auf Grund des in jedem Einzelfalle eintretenden Ermessens der Staatsverwaltung tritt die Aufstellung objektiver Gesetzkategorien mit gleichbleibenden Vorschriften für alle in die betreffende Kategorie gehörigen Fälle. Das Prinzip der Freigebung der Gesellschaftsgründung soll vollkommen konsequent durchgeführt werden. Eine Ausnahme davon machen nur jene Produktionszweige oder Betriebe, zu deren Betrieb (wie z. B. bei Eisenbahnen) schon wegen des Gegenstandes der Unternehmung eine staatliche Genehmigung nothwendig ist, ohne Rücksicht auf die Assoziationsform des Unternehmens. Auch in diesen Fällen wird unterschieden werden, ob der Staat blos auf die Bewilligung zum Betriebe oder — wo öffentliche Rücksichten es erfordern — auch auf die Gestaltung der Organisation (das ist des Statutes) eine Ingerenz auszuüben hat. Die Neuordnung der Staatsaufsicht würde hiernach in zwei Kategorien vor sich gehen: a) eine allgemeine aktienrechtliche Staatsaufsicht, geübt durch die politischen Behörden nach Erforderniss im Einvernehmen mit anderen betheiligten Ressorts; b) eine spezielle Staatsaufsicht für gewisse Unternehmungszweige von hervorragendem öffentlichen Interesse, geübt durch eigens bestellte fachmännische Organe.

— **Verkehrsrückgang auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der Güterverkehr auf den ungarischen Staatsbahnen hat trotz der Steigerung in manchen Artikeln einen solchen Ausfall in Getreide und Mehl zu verzeichnen, dass das Endergebniss ein beträchtliches Minus ergibt. Es wurden nämlich seit Beginn des Jahres bis Ende Mai 796 868 Wagenladungen aufgegeben, das ist um 11 778 Wagen weniger als in der gleichen Periode des Vor-

jahres. Hiervon entfielen auf Getreide 51 819 Wagen gegenüber 80 541 und auf Mehl 29 478 Wagen gegenüber 36 578 im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

— Die Redaktion des ungarischen „Eisenbahntarif- und Verkehrsanzeigers“ hat vorbereitende Schritte für die Errichtung eines **Centralavisirungsamts in Budapest** eingeleitet, das ist einer Stelle, wohin sämmtliche, aus allen Bahnhöfen von Budapest ausgehenden Waarenavise über angekommene Güter einlaufen und von welcher diese Avise täglich zweimal kumulativ den Parteien zugestellt werden sollen. Das genannte Blatt verspricht sich von einer solchen Centralisirung der Benachrichtigungen über angekommene Güter eine wesentliche Beschleunigung und Vereinfachung in der Zustellung der Avise.

Vereins-Ausland.

— Um Unfällen infolge übertriebener **Fahrgeschwindigkeit** vorzubeugen, hat, nach Mittheilung der „Köln. Zeitung“, die **belgische Staatsbahnverwaltung** neue **Dienstvorschriften** in dieser Beziehung erlassen. Die Höchstgeschwindigkeit für Personenzüge (internationale und gewöhnliche) auf den grösseren Hauptstrecken, wie Brüssel-Esschen, Brüssel-Ans (Lüttich), Löwen-Gent, Gent-Courtrai usw., ist auf 100 km für die Stunde festgesetzt, darf aber nur bei Fahrten in gerader Richtung oder in Kurven von mindestens 2 000 m Halbmesser erreicht werden. Desgleichen ist diese Geschwindigkeit bei Steigungen und gewissen feuchten Einschnitten der Ostbahn zu vermindern. Auf den weniger wichtigen Bahnstrecken ist die Höchstgeschwindigkeit je nach der Bedeutung der Linien und der Natur des Geländes auf 20 bis 75 km festgesetzt. Für die königlichen Sonderzüge, die sog. Luxuszüge und die internationalen Schnellzüge muss die Geschwindigkeit an bestimmten gefährlichen und durch besondere Zeichen erkennbaren Stellen der Strecken Brüssel-Esschen, Ostende-Herbesthal und Ostende-Brüssel-Sterpenich auf 60 km beschränkt werden. Für Güterzüge beträgt die Höchstgeschwindigkeit 45 km; an Weichen, Kurven von weniger als 500 m Halbmesser, auf Drehscheiben und an sonstigen heiklen Stellen darf die Geschwindigkeit nicht mehr als 40 km betragen. Beim Einlaufen in die Endstation oder in grosse Verkehrsbahnhöfe müssen die Maschinisten so langsam fahren, dass der Haltepunkt auch bei Versagen der Westinghousebremse nicht überschritten werden kann.

— Der schweizerische Ständerath genehmigte die Vorlage betreffend Auszahlung der Bundessubvention von 4 500 000 Frcs. für den **Simplondurchstich** mit der Klausel, dass die Jura-Simplonbahn für die Subventionen keine Bauzinsen verrechnen darf und solche auch dem Anlagekapital nicht zugerechnet werden dürfen.

— Um die **Getreideeinfuhr nach Italien** über Genua, Venedig und den Gotthard, welche in letzter Zeit etwas zurückgegangen war, wieder zu beleben, fand am 26. d. Mts. in Luzern eine Konferenz der Vertreter der Gotthardbahn und der betheiligten italienischen Bahnen statt, welche über die erforderlichen Tarifmaassnahmen und Transporterleichterungen berieth.

— Aus dem Berichte über das Betriebsjahr 1897 der **italienischen Südbahnen** mögen folgende bemerkenswerthe Daten entnommen werden. Die Länge des Netzes betrug 5 735 km, wovon auf das Hauptnetz 4 307 km und auf das Nebennetz 1 428 km entfielen. Die Gesammteinnahmen, nach Abzug der Staatssteuern, beliefen sich auf 114 931 000 Lire, denen Betriebsausgaben im Betrage von 72 225 000 Lire (62,84 % der Roheinnahmen) gegenüberstehen. Es wurden 16 000 000 Reisende (+ 500 000 gegen 1896) befördert. Die Gesellschaft hatte Ende Dezember 1897 zur Verfügung: 1 111 Lokomotiven (überdies 28 im Bau), 3 158 Personenwagen (+ 28 im Bau), 669 Gepäckwagen und 20 541 Güterwagen (+ 48 im Bau). Das ständig angestellte Personal belief sich auf 36 419 (+ 7 gegen 1896) und das ausserordentliche auf 3 495 Personen. Während des Berichtsjahres wurden 3 Reisende und 24 Angestellte getödtet sowie 50 Reisende und 197 Bahnbedienstete verletzt.

— In Wien wurde unter der Aegide der Banca Commerciale in Mailand, des Hauses Rothschild in Wien, der ungarischen Bank, der Firma Ganz & Co. in Budapest, der österreichischen Kreditanstalt und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin die Begründung einer **Gesellschaft**, mit Sitz in Mailand, beschlossen, welche die Förderung und Einrichtung von **elektrischen Bahnen und Unternehmungen in Italien** bezweckt.

Das Gesellschaftskapital wurde zunächst nur auf 2 000 000 Lire festgesetzt, doch ist eine Erhöhung bis auf 30 000 000 Lire in Aussicht genommen.

An die Spitze der Gesellschaft, welche sich bereits die Ausführung der geplanten Erweiterung der grossen elektrischen Anlagen in Tivoli bei Rom und die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Bologna gesichert hat, sollte ursprünglich der italienische Senator Visconti-Venosta berufen werden.

— **Beförderung von kleinen Angestellten zum Arbeitertarif** auf den französischen Bahnen. Der Generalrath des Seinedepartements und der Arrondissementsrath von St. Denis haben schon verschiedene Male den Wunsch ausgesprochen, dass die kleinen Angestellten, deren Tagesbezüge 6 Frcs. nicht überschreiten, bei ihrer täglichen Benutzung der Lokalzüge die gleichen Vergünstigungen geniessen wie die Arbeiter. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, dem diese Resolutionen durch den Seinepräfekten übermittelt worden waren, glaubt ihnen nicht entsprechen zu sollen. In einem Briefe an den Seinepräfekten beruft er sich, der „Sozialen Praxis“ zufolge, auf seine schon früher in dieser Angelegenheit gegebenen Bescheide, wonach s. Z. die Einführung der sogen. Arbeitertarife ausdrücklich an die Beschränkung ihrer Anwendung auf die eigentlichen Arbeiter geknüpft worden war. Ausserdem seien bei der erlangten Ausdehnung der ermässigten Fahrpreise auf die kleinen Angestellten grosse Missbräuche und Schädigungen der Eisenbahnen zu erwarten, da es in der Praxis sehr schwer würde, die Berechtigung im einzelnen Fall festzustellen. Ohne also die Gleichstellung der Angestellten mit den Arbeitern irgendwie zu befürworten, verkennt der Minister doch nicht die Nothwendigkeit, dass ihnen eine Vergünstigung gewährt werden müsse. Er glaubt daher — und verspricht diesen Gedanken näher zu prüfen —, dass es zweckmässig sei, ein von der Nordbahn bereits angenommenes System billiger Fahrpreise für den Lokalverkehr allgemein durchzuführen. Dieses System besteht in der Ausstellung sehr ermässigter Abonnements für 1 Jahr, 6 oder 3 Monate mit der Möglichkeit monatlicher Zahlung ohne dass dadurch der Preis erhöht wird. Ausgestellt werden diese Abonnements nur für die III. Klasse und für Strecken unter 40 km.

— **Die Vorbereitungen zum Eisenbahnarbeiterstreik in Frankreich** nehmen einen langsamen Fortgang. Der im Manifest vom 11. Juni angekündigte letzte Versuch einer gütlichen Einigung mit den Eisenbahndirektionen wurde bisher noch nicht ausgeführt. Dagegen zeigt sich im Gewerkschaftsverband der Eisenbahnarbeiter eine Tendenz, ihren eigenen Ausstand zum Generalstreik fortzubilden. Der Verwaltungsausschuss veranstaltete eine Umfrage bei allen Arbeiterkorporationen bezüglich ihrer Stellungnahme zur Bewegung der Eisenbahnarbeiter. Sie sollen möglichst bald berichten,

1. ob ihre Mitglieder bereit seien, die ihnen vom Ausstand der Eisenbahnarbeiter erwachsenden Störungen ohne Protest zu ertragen;
2. ob die Gewerkschaften selbst entschlossen seien, sich der Bewegung der Eisenbahnarbeiter anzuschliessen, indem sie selbst die Arbeit einstellen.

Es scheint, so schreibt die „Soziale Praxis“, dass diese Befragung der nicht direkt interessirten Arbeiterschaft neben ihrem eigentlichen Zweck auch die Bestimmung hat, die Entscheidung hinauszuschieben.

— Die Verbindung Kiews mit Shitomir durch eine **elektrische Eisenbahn** ist, wie der „Wolyn“ erfährt, nun eine beschlossene Sache. Die Trassirungen werden bereits ausgeführt und ist auch soeben an das Stadtamt von Shitomir die Bitte gerichtet worden, für die Stationsgebäude ein Grundstück zu überlassen. Die Fahrt von Shitomir nach Kiew wird, wie der Unternehmer annimmt, nur 2½ Stunden dauern, wovon die Fahrt selbst zwei Stunden und der Aufenthalt auf den Zwischenstationen ½ Stunde in Anspruch nehmen wird. Täglich sollen sechs Züge verkehren. Die Länge der Bahn, über die obengenannte Zeitung keine Mittheilung macht, wird etwa 150 bis 175 km betragen, so dass eine Fahrgeschwindigkeit von 75 bis 80 km in der Stunde in Aussicht genommen zu sein scheint.

Wird das Projekt, wie der „Wolyn“ annimmt, ausgeführt, so würde die Verbindung Kiews mit Shitomir durch die erste, grössere elektrische Eisenbahn hergestellt sein, die in Russland gebaut worden ist.

— Die Gesellschaft der **anatolischen Eisenbahnen**, die bekanntlich eine deutsche ist und in der Person des früheren Professors R. Herrmann von der landwirthschaftlichen Schule in Bonn einen Kulturingenieur besitzt mit der Aufgabe, durch Vorführung von Kulturen und Anwendung von modernen landwirthschaftlichen Geräthen den Bewohnern des Landes eine bessere Bewirthschaftung des Bodens zu lehren und ihnen dabei auch praktisch an die Hand zu gehen, zeigt sich daneben bestrebt, die **Getreideausfuhr** der von ihr aufgeschlossenen Gegenden nach Kräften zu entwickeln. Darin wird sie von der türkischen Regierung unterstützt, die für den Bedarf der Civil- und Militärverwaltung ausschliesslich anatolisches Getreide kauft. Im

Jahre 1897 erfolgte die Versorgung Konstantinopels fast ausschliesslich mit anatolischem Getreide. In Derindje hat die Gesellschaft Anstalten zur Reinigung des Getreides angelegt und ausserdem die Frachten erheblich herabgesetzt. Mittelpunkt des Getreidehandels ist Angora und nächst ihm Konia, das dank der Tarifpolitik der anatolischen Eisenbahngesellschaft trotz seiner Entfernung eine ansehnliche Getreideausfuhr nach Konstantinopel hatte. Die Fracht für Getreide von Konia nach Haidar-Pascha beträgt 4,5 ₰ für das Tonnenkilometer.

— Seit dem Jahre 1893 hat die türkische Regierung **neue Eisenbahnkonzessionen in Anatolien** nicht ertheilt. Indessen wird sie mit Rücksicht auf die günstigen wirthschaftlichen Wirkungen, welche die Eisenbahnen auf die Produktivität und Ausfuhrfähigkeit des Landes gehabt haben, Vereinbarungen über den weiteren Ausbau des Netzes nicht unterlassen. Vorläufig sollen freilich Zinsbürgschaften nicht mehr gewährt werden, da sie bereits einen sehr hohen Betrag erreicht haben. Trotz ihrer Verminderung infolge günstiger Entwickelung des Verkehrs beliefen sich die gezahlten Zinsbürgschaften im Jahre 1896/97 auf nahezu 12 000 000 ℳ. Möglicherweise wird man sich für die Gewährung zeitlich beschränkter Zinsbürgschaften oder eines einmaligen Zuschusses entscheiden, da Bahnbauten ohne jede staatliche Unterstützung von dem Privatkapital schwerlich unternommen werden dürften. Bei dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes ist auch zu erwägen, ob normal- oder schmalspurige Bahnen vorzuziehen sind, ob zunächst der Ausbau des bestehenden Netzes durch Angliederung neuer Linien oder selbstständige Linien, ob etwa reine Güterbahnen an den Erzeugungsmittelpunkten nach dem Meer mit einfachen Erfordernisszügen oder Linien mit umfassenderem Betrieb vorzuziehen sind. Voraussichtlich werden diese Fragen je nach dem praktischen Bedürfniss von Fall zu Fall beantwortet werden.

— Nach einer Mittheilung der „Morning Post“ meldet der amerikanische Konsul in Tschifu dem Staatssekretär, der deutsche Gesandte habe dagegen Einspruch erhoben, dass die Eisenbahn, für welche Amerikaner die Konzession erlangt haben und die von amerikanischen Arbeitern mit amerikanischem Material gebaut werden solle, durch die Provinz Schantung laufe. Baron Heyking beanspruche für Deutschland ausschliessliche Rechte über Schantung und verlange, dass die Pläne für die **Eisenbahn von Tsientsin nach Schanghai**, so geändert werden, dass sie einen Umweg um Schantung herum mache.

— Der Bericht der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft zu Berlin enthält die Bemerkung, dass in den Verhältnissen der **Usambaraeisenbahn** (Tanga-Muhesa) eine Aenderung nicht eingetreten sei. Nachdem die Fähigkeit der Gesellschaft zur Vorschussleistung erschöpft gewesen, sei die deutsche Regierung helfend eingetreten; ihre Monatssubvention von 6000 ℳ halte das Unternehmen aufrecht. Inzwischen mache sich die Nothwendigkeit der Verlängerung der Strecke über Muhesa nach Korogwe dank dem Voranschreiten der landwirthschaftlichen Inanspruchnahme von Tag zu Tag fühlbarer. Der Bericht spricht die Hoffnung aus, dass die Regierung dem Reichstag dieserhalb alsbald durchgreifende Vorschläge machen werde.

Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Vertheilung der Bevölkerung.

Erst die Eisenbahnen haben das Recht der Freizügigkeit in die Praxis umgesetzt, indem sie es jedem einzelnen ermöglichten, nach seinem Ermessen die engere Heimath zu verlassen und sich dorthin zu wenden, wo die Industrie, deren Entwickelung ebenfalls durch die Eisenbahnen nachhaltig gefördert wurde, günstigere Arbeitsgelegenheit bot oder wenigstens zu bieten schien. So bewirkten die Eisenbahnen in Verbindung mit den übrigen Verkehrsmitteln eine neue Vertheilung und zwar eine Konzentration der Bevölkerung und es zeigten sich Erscheinungen, die wirthschaftlich betrachtet zwar grosse Fortschritte in sich schlossen, sozial aber mehr oder minder bedenkliche Uebelstände erkennen liessen.

Welche Einwirkungen die Eisenbahnen auf die Vertheilung der Bevölkerung ausübten, das hat in Bezug auf das Königreich Sachsen Professor A. Schönherr zu Leipzig untersucht und in einer Abhandlung zu dem Jahresbericht des dortigen königlichen Gymnasiums für das Jahr 1897/98 unter dem Titel „Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Bevölkerungszunahme im Königreich Sachsen“ dargelegt.

Derartige Einzeluntersuchungen sind schon, weil sie viele Mühe und Arbeit machen, namentlich aber auch deshalb ausserordentlich dankenswerth, weil sie die Einwirkung der Eisenbahnen auf die Vertheilung der Bevölkerung genauer erkennen lassen. Schönherr hat in seiner Arbeit zunächst die Bevölkerungszahlen aller Orte des Königreichs Sachsen von 2000 und mehr Einwohnern zusammengestellt, dann das Wachsthum dieser Orte in den Zeiträumen zwischen je zwei auf einander folgenden Volkszählungen ermittelt, daraus das durchschnittliche jährliche Wachsthum derselben für je 1000 der Anfangsbevölkerung berechnet und aus dessen Grösse Schlüsse gezogen für die an der Eisenbahn gelegenen Orte und für diejenigen, welche nicht im Wirkungsbereich der Eisenbahnen sich befinden. Schönherr hat sich dabei als Wirkungsbereich einer Verkehrsstelle einen Kreis gedacht, dessen Halbmesser 1500 m beträgt und so betrachtet er als Nichtbahnorte solche, die mindestens 1,5 km von der Eisenbahn entfernt sind, obwohl die Entfernung etwas klein bemessen ist, da der Einfluss der Eisenbahnen sicherlich weiter reicht.

Auf Grund umfassender Tabellen, die eine Fülle von Arbeit aufweisen, kommt Schönherr zu folgenden Ergebnissen: Seit Bestehen der Eisenbahnen im Königreich Sachsen haben mehr Bahnorte als Nichtbahnorte eine jährliche Zunahme der Bevölkerung über dem Durchschnitt des ganzen Landes gehabt und zwar hatten eine jährliche Bevölkerungszunahme über dem Landesdurchschnitt 58,4 % der Bahnorte, aber nur 40,9 % der Nichtbahnorte, dagegen unter dem Landesdurchschnitt 41,6 % der Bahnorte, aber 59,1 % der Nichtbahnorte. Das jährliche Wachsthum schwankte seit 1840 in Sachsen bei den Bahnorten zwischen 22 und 56 %, bei den Nichtbahnorten dagegen zwischen 11 und 24 %. Nur für die Jahre 1871—75 und 1879—95 zeigten sich scheinbare Abweichungen in Gestalt eines etwas stärkeren Anwachsens der Nichtbahnorte. Aber Schönherr findet in diesen Abweichungen nur eine Erhärtung der angegebenen Durchschnittszahlen und gibt darüber folgende Aufklärung:

„In den Jahren 1871—75 war ein kräftiger wirthschaftlicher Aufschwung im Königreich Sachsen eingetreten, der ein starkes Zuströmen von Arbeitskräften nach allen Industriemittelpunkten und namentlich nach der Hauptstadt zur Folge hatte. Einen beträchtlichen Theil dieses Zuflusses mussten die Vororte und Aussendörfer aufnehmen, auch wenn diese mehr als 1500 m von der nächsten Eisenbahnverkehrsstelle entfernt waren. Beispiele hierfür sind bei Dresden: Cotta mit 567,1, Striessen mit 363,0, Mickten mit 243,2, Trachau mit 230,5, Gruna mit 165,0, Blasewitz mit 157,1 pro Mille Zunahme; bei Leipzig: Schönefeld mit 311,0; bei Chemnitz: Hilbersdorf mit 154,7 pro Mille. Diese eben erwähnten 8 Orte mit so aussergewöhnlich starker Bevölkerungszunahme geben unter den hierher gehörigen 39 Nichtbahnorten jenes Zeitraumes bei Berechnung des Durchschnittes den Ausschlag. Es ist aber ganz unzweifelhaft, dass auch bei ihnen der Einfluss der benachbarten Eisenbahnen sich geltend gemacht hat, wenn auch indirekt. Würde ich den Wirkungsradius der nächsten Stationen nicht blos 1500 m, sondern etwas grösser angenommen haben, so würden sofort mehrere jener starkgewachsenen Orte als Bahnorte anzusehen gewesen sein, und dann würde sich ein den Bahnorten günstigeres Resultat ergeben haben.

Die Abweichung für den Zeitabschnitt 1890—95 findet ihre Erklärung erstens in dem Umstande, dass in diesen Jahren Einverleibungen von stark wachsenden Vororten stattgefunden haben, zweitens dadurch, dass jetzt nur noch sehr wenige der betrachteten Gemeinden Nichtbahnorte sind, also zufällig bei ihnen vorhandene Unregelmässigkeiten sich stark bemerkbar machen können.“

Nimmt man hinsichtlich jener Orte, deren Zunahme das Mittel des Landes übersteigt, den Durchschnitt, so ergibt sich, dass das jährliche Wachsthum eines Bahnortes durchschnittlich 33,4 pro Mile der Anfangsbevölkerung mehr als die Zunahme für das ganze Land beträgt, während ein Nichtbahnort nur um 23,2 pro Mille mehr zugenommen hat.

Noch augenfälliger sind die Ergebnisse der Schönherr'schen Statistik in Bezug auf den Ueberschuss der jährlichen Zuzüge und Wegzüge. Danach ergab sich für den Zeitraum von 1840 bis 1895 als Durchschnittsgrösse des jährlichen Zuwanderungsüberschusses bei dem ganzen Königreich mit 1,8, bei einem Nichtbahnorte mit 3,7 und bei einem Bahnorte mit 16,8 Personen für je Tausend der Bevölkeruug. Dabei ist zu erwähnen, dass diese Untersuchungen sich auf solche Orte beziehen, deren Bevölkerungszahl bei der letzten Volkszählung 2000 und mehr betrug.

Ausser den betrachteten 296 grösseren Gemeinden gab es im Jahre 1895 in Sachsen 2955 kleinere Gemeinden, deren Einwohnersumme etwa ein Drittel der Gesammtbevölkerung ausmachte. Diese kleinen Orte sind es hauptsächlich, auf deren Kosten das Anwachsen der grösseren erfolgte. In neuerer Zeit hat sich allerdings die früher vorhandene stärkere Anziehungskraft der Bahnorte abgeschwächt. Schönherr erblickt darin eine Folge der Erbauung der (schmalspurigen) Lokalbahnen, die in den letzten 13 Jahren viele Orte an das Verkehrsnetz angeschlossen haben. Eine günstige Einwirkung der schmalspurigen Bahnen auf die Bevölkerungszunahme dieser Ortschaften kann Schönherr im allgemeinen jedoch noch nicht erkennen. Dagegen ist die Wirkung der Eisenbahnen an denjenigen Stellen Sachsens besonders zu bemerken, wo eine grössere Anzahl der schmal-

spurigen Bahnen zusammentrifft, wie in Dresden, Leipzig, Chemnitz und Zwickau. In diesen 4 Städten und ihrer nächsten Umgebung hat seit der Anlage der Bahnen andauernd eine starke Bevölkerungszunahme stattgefunden und zwar für die Zeit von 1890—1895 in Dresden um 43,3 %, in Leipzig um 71,1, in Chemnitz um 90,8 und in Zwickau um 31,8 %. Hier hat der Aufschwung der Industrie seit 1840 ein starkes Zusammenströmen von Menschen von allen Seiten her veranlasst und es ist eine Dichtigkeit der Bevölkerung entstanden, wie sie in Sachsen sonst nirgends gefunden wird. Die starke Anziehungskraft der Bahnorte veranschaulicht Schönherr schliesslich in einer beigefügten graphisch-statistischen Zeichnung.

Die Transportgefährdung im schweizer Grenzverkehr.

Von Amtsrichter **W. Coermann** in **Mülhausen i. E.**

Die Durchleitung der Züge der badischen Staatsbahnen durch Theile der schweizer Kantone Schaffhausen und Basel-Stadt, die Einführung der reichsländischen Züge in den Centralbahnhof in Basel berechtigen zu der Frage, wie Transportgefährdungen bei diesen Zügen im fremden Staatsgebiete zu bestrafen seien. Die Regelung des Verkehrs zwischen den betheiligten Bahnen kann hier nicht aushelfen, da die bezüglichen Verträge weder das Staatshoheitsrecht noch die Strafgesetzgebung beider Staaten zu beeinflussen vermögen. Es muss daher auf die beiderseitigen Strafgesetze eingegangen werden.

Abgesehen von den allgemeinen Strafen für Verletzung von Menschen und Sachbeschädigung kennen beide Strafgesetze besondere Bestimmungen über die Eisenbahntransportgefährdung. Die in dem Abschnitt über die gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen des deutschen Reichsstrafgesetzbuchs aufgenommenen §§ 315, 316, 319, 320 lauten:

„§ 315. Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt, oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, dass dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft.

Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter fünf Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht worden ist, Zuchthausstrafe nicht unter zehn Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein.

§ 316. Wer fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängniss bis zu einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängniss von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft.

Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen.

§ 319. Wird einer der in den §§ 316 und 318 erwähnten Angestellten wegen einer der in den §§ 315 bis 318 bezeichneten Handlungen verurtheilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahn- oder Telegraphendienste oder in bestimmten Zweigen dieser Dienste erklärt werden.

§ 320. Die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft sowie die Vorsteher einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalt, welche nicht sofort nach Mittheilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurtheilten bewirken, werden mit Geldstrafe bis zu 300 ℳ oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten bestraft.

Gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher für unfähig zum Eisenbahn- oder Telegraphendienste erklärt worden ist, wenn er sich nachher bei einer Eisenbahn- oder Telegraphenanstalt wieder anstellen lässt, sowie diejenigen, welche ihn wieder angestellt haben, obgleich ihnen die erfolgte Untähigkeitserklärung bekannt war."

In dem schweizer Bundesgesetze über das Strafrecht vom 4. Februar 1853 sind folgende Bestimmungen enthalten:

„Art. 67. Gegen Beschädigung und Gefährdung von Post- und Eisenbahnzügen gelten folgende Vorschriften:

a) Wer durch irgend eine Handlung absichtlich Personen oder Waaren, die sich auf einem zur Beförderung der Post dienenden Wagen oder Schiffe, oder auf einer Eisenbahn befinden, einer erheblichen Gefahr aussetzt, wird mit Gefängniss und wenn ein Mensch bedeutend verletzt oder sonst ein beträchtlicher Schaden verursacht worden ist, mit Zuchthaus bestraft.

b) Wer leichtsinniger oder fahrlässiger Weise durch irgend eine Handlung oder durch Nichterfüllung einer ihm obliegenden Dienstpflicht eine solche erhebliche Gefahr herbeiführt, ist mit Gefängniss bis auf ein Jahr, verbunden mit Geldstrafe und, wenn ein beträchtlicher Schaden entstanden ist, mit Gefängniss bis auf drei Jahre und mit einer Geldbusse zu belegen.

Art. 68. Gegenüber von Beamten und Angestellten der Posten, Telegraphen, Eisenbahnen oder Dampfschiffe, die sich einer der in den Artikeln 66 und 67 Litt. a vorgesehenen Handlungen schuldig machen, findet überdies Entsetzung statt.

In den Fällen des Artikels 67 Litt. b kann bei schwereren Vergehen ebenfalls Amtsentsetzung ausgesprochen werden."

Neben diesen für die ganze Schweiz geltenden Artikeln haben einzelne Kantone noch Zusatzbestimmungen erlassen, darunter aber weder Schaffhausen noch Basel-Stadt.

Die Vergleichung dieser beiderseitigen Strafvorschriften, deren Aufnahme hier zum vollen Verständnisse des Unterschiedes nicht zu vermeiden ist, ergibt als gemeinsame Strafvoraussetzung die „Gefährdung". Die Strafe ist verschieden, je nachdem diese Gefährdung eine vorsätzliche (absichtliche) oder aber eine fahrlässige (leichtsinnige) ist; der Fahrlässigkeit steht die Pflichtvernachlässigung der Bahnangestellten gleich. Bei diesen kann mit der Strafe die Unfähigkeit zum Bahndienst ausgesprochen werden.

Eine Bestimmung des Gefährdungsbegriffs kennt das deutsche Gesetz nicht, über denselben ist in Litteratur und Praxis ein langer Kampf geführt. Vergl. die Uebersichten in den Kommentaren zum Strafgesetzbuch von Olshausen 4. Aufl. § 315 Bem. 6 (S. 1191) und Oppenhoff § 315 Bem. 8. Unbestritten genügt nicht die blosse Möglichkeit einer Gefahr, d. h. einer zu erwartenden Beschädigung, es muss vielmehr nach aller Voraussicht die Gefahr eher eintreten als ausbleiben, mit anderen Worten: sie muss wahrscheinlich sein. Diese jetzt herrschende Ansicht deckt sich vollkommen mit dem volksthümlichen Begriffe der Gefährdung. Zu demselben Schlusse muss eine Zergliederung des schweizerischen Ausdrucks führen. Dass der Zusatz „erheblich" vor dem Worte „Gefahr" nicht auf eine Klassirung der Gefahren hinweist, die überhaupt nicht versucht ist, dürfte keinem Zweifel unterliegen, der Zusatz kann also nur, wenn er überhaupt Zweck haben soll, den Grad der Gefahr und zwar einen besonders hohen bezeichnen, deren Wahrscheinlichkeit.

Das deutsche Recht erfordert eine Gefährdung des „Transports"; darunter versteht eine reiche Praxis übereinstimmend den Transportgegenstand (Menschen, Waaren), die Transportmittel (Wagen) und die Zugmittel (Lokomotiven mit Tendern) Entscheidend dafür, ob ein Transport vorliegt, ist jeweils die Beziehung, in der Gegenstand und Mittel zu den mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen besonderen Gefahren stehen. (Olsh. S. 1190 f.) Mangels dieser Gefahren ist eine Draisine als „Transport" nicht anzusehen, ebenso wenig eine ohne Feuer stehende Lokomotive. Da schweizer Recht kennt diese Ausdehnung nicht, strafbar ist nur die Gefährdung des Transportgegenstandes. Der volle Ausschluss der Beförderungs- und Bewegungsmittel muss als Gesetzeslücke erscheinen, die sich wohl nur durch die z. Zt. des Gesetzerlasses noch sehr unbedeutende Ausbildung des Eisenbahnrechts erklärt. Die Strafbestimmung versagt, wenn z. B. ein leerer Wagen, Zugtheil oder eine einzelne Lokomotive zur Entgleisung gebracht wird.

Die Anwendung der §§ 315, 316 St.-G.-B. hat in der Praxis deshalb oft zu bedeutenden Schwierigkeiten geführt, weil nicht allgemein die Transportgefährdung, sondern nur eine auf bestimmte Art bereitete der harten Strafe unterliegen soll. Die einzelnen Begriffe: „Eisenbahnanlagen", „Beförderungsmittel", insbesondere aber der unklare „sonstiges Zubehör" haben zu Auslegungen geführt, die sich keineswegs stets deckten. Zu diesem Zubehör gehören auch die Bahntelegraphen. Nach der nunmehr herrschenden Meinung macht sich jeder nach §§ 315, 316 St.-G.-B. strafbar, welcher die Transportgefährdung durch einen Eingriff in den Bestand der Bahn oder des Transports auf dieser durch körperliche Einwirkung oder durch falsche Zeichen begeht. Als einzig nicht nach §§ 315, 316 St.-G.-B. strafbare Transportgefährdungen bleiben diejenigen durch Beeinflussung der Bahnangestellten oder durch Anstellung unfähiger Personen. Die Bedeutung des ersteren Falls erhellt aus einem Beispiel: Eine Räuberbande verhindert einen Bahnwärter, einem Zuge die Unterbrechung der Strecke durch Naturereignisse zu signalisiren. Der Bahnwärter kann nach § 52 St.-G.-B. nicht bestraft werden, da Nöthigung vorliegt, die Räuber bleiben straflos, weil keine der Voraussetzungen des § 315 St.-G.-B. zutrifft. Vergl. Oppenhoff, Bem. 6, der von „Unfähigmachen eines Bediensteten" spricht; dabei beruft er sich allerdings zu Unrecht auf Olshausen, Bem. 10, wo nur die Anstellung eines unfähigen Bediensteten erwähnt wird. Der Ausschluss dieses Falles erscheint gerechtfertigt, weil ein selbständig handelnder unfähiger Mensch immerhin nicht dem Werkzeug gleich zu achten ist und die Gewalt des Anstellenden nicht so weit gehen kann, dass er jede der Handlungen des Angestellten selbst leitet.

Alle diese Streitfragen hat das schweizerische Recht durch die kurze Ausdrucksweise: „durch irgend eine Handlung“ vermieden, in Uebereinstimmung mit dem deutschen Recht schliesst allerdings der Ausdruck: „Handlung“ auch hier die Anstellung unfähiger Personen aus den gedachten Gründen aus, da „Handlung“ hier nichts anderes wie „eigene Handlung“ bezeichnen kann.

Befremden muss bei der Aehnlichkeit der Bestimmungen die Ungleichheit der Strafen. Die im deutschen Recht stets zu verhängende Zuchthausstrafe von mindestens einem Jahre tritt in der Schweiz nur in dem Straferschwerungsfalle der bedeutenden Verletzung eines Menschen oder der Verursachung eines beträchtlichen Schadens ein, kann dann allerdings bis zu 30 Jahren ausgedehnt werden. Die Straferschwerung des „beträchtlichen Schadens“ ist dem deutschen Recht unbekannt. Die Gefängnissstrafe des schweizerischen St.-G.-B. kann sich zwischen einem Tage und sechs Jahren bewegen.

Der „vorsätzlichen“ bezw. „absichtlichen“ stellen § 316 die „fahrlässige“ und Art. 67 die „fahrlässiger oder leichtsinniger Weise“ herbeigeführte Gefährdung gegenüber. Fahrlässigkeit ist dann vorhanden, wenn der Thäter die That vollführte, trotzdem er deren strafbare Folgen voraussehen konnte, gleichgültig, ob er sie thatsächlich vorausgesehen hat. Dieser für beide Rechtsgebiete gleiche Begriff ist im schweizerischen Recht im Gegensatz zum deutschen auch zur Voraussetzung der strafbaren Pflichtvernachlässigung geworden. Wie in Nr. 31 S. 487 ff. d. Ztg. näher ausgeführt wurde, hat der Absatz 2 des § 316 ein besonderes Beamtenvergehen aufgestellt, dessen Strafbarkeit von dem allgemeinen Fahrlässigkeitsbegriff losgelöst bereits bei einem geringeren Verschuldensgrade, der verschuldeten Pflichtverletzung eintritt. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass die strafrechtliche Haftbarkeit, damit über die lediglich „leichtsinniger oder fahrlässiger Weise“ veranlasste Pflichtverletzung hinausgeht, da dieselbe auch das kleinste Verschulden umfasst.

Die Aufzählung der einzelnen Pflichtenkreise im § 316 Abs. 2 hat in der Praxis dieselben nachtheiligen Folgen gehabt wie diejenige im § 315. Die Sonderstrafe des § 316 Abs. 2 soll nur diejenigen Angestellten treffen, deren Dienstpflichten in unmittelbarer Verbindung mit den ausserordentlichen Gefahren des Bahnbetriebs stehen, eines Betriebs, zu dessen gefahrloser Durchführung eine erhöhte Pflichterfüllung Bedingung ist. Wo die besonderen Gefahren nicht bestehen, z. B. beim Rechnungswesen, bedarf es dieses erhöhten Schutzes nicht. Eine ausführliche Rechtsprechung hat eine ganze Liste von Angestellten zusammengebracht, die unter den genannten Abs. 2 fallen (vergl. Nr. 31 S. 488 d. Ztg.).

Weit einfacher hat das schweizerische Recht in dieser Hinsicht dasselbe Ziel erreicht. Ohne Eingehen auf die Verschiedenheit der Beamtenklassen wird jede die Gefahr begründende Pflichtverletzung bestraft. Solche Folgen können nur aus der Pflichtverletzung der im gefährlichen Betriebe angestellten Personen entstehen, es bleibt mithin derselbe Personenkreis.

Die Strafe des einfachen Falles ist in beiden Gesetzbüchern gleich, in erschwerten Fällen ist das schweizerische insofern milder, als es ein Herabsetzen derselben bis auf einen Tag zulässt.

Beachtenswerth sind die Nebenstrafen der Amtsentsetzung. Das deutsche Recht ist wiederum zurückhaltender und hat durch die Umständlichkeit der Ausdrucksweise eine Reihe hier nicht näher zu erörternder Streitfragen hervorgerufen. Vergl. dazu die Abhandlungen der Reichsgerichtsräthe Dr. Stenglein und Meves in Eger's „Zeitschrift für Eisenbahnrecht“ Bd. XIII 341—346 und Bd. XIV 73—84. Die im deutschen Rechte bei vorsätzlichen wie fahrlässigen Transportgefährdungen in das Ermessen des Gerichts gestellte Amtsentsetzung ist nach Art. 68 bei Vorsatz stets auszusprechen, bei schweren Fällen von Fahrlässigkeit dem richterlichen Befinden überlassen und bei leichteren Fällen überhaupt ausgeschlossen. Den Ausschluss von einzelnen Zweigen der Bahnverwaltung sowie auch die Bestrafung der Vorsteher im Sinne des § 320 Str.-G.-B. kennt das schweizerische Recht nicht.

Nach vorstehenden Ausführungen lassen sich die Abweichungen beider Strafgesetze hauptsächlich in folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Die Transportgefährdung ist in der Schweiz allgemein in geringerem Umfange als im Deutschen Reiche strafbar, da sie nur die eigentliche Beförderung von Personen und Sachen umfasst, nicht auch unbesetzte oder unbeladene Wagen oder Züge, unbenutzt stehende, wenn auch angeheizte Lokomotiven. Eine Ausnahme besteht in der Ausdehnung der schweizerischen Bestimmungen auf Gefährdung besetzter bezw. beladener Wagen durch Verhinderung der Beamten an der Diensterfüllung und durch Anstellung ungeeigneter Beamten.

2. Die strafbare Pflichtvernachlässigung hat in der Schweiz dieselbe Fahrlässigkeit zur Voraussetzung, die bei jedem Dritten zur Bestrafung erfordert wird, während im Deutschen Reiche bei den Bahnangestellten schon ein geringeres Verschulden strafbar macht.

Die von schweizerischen Gerichten zu verhängende Amtsentsetzung kann naturgemäss bei deutschen Bahnangestellten nur deren Verwendung innerhalb schweizerischen Staatsgebiets verbieten und muss für deren Thätigkeit auf deutschen Bahnstrecken ohne Einfluss bleiben.

Bücherschau.

— Der Universalismus stirbt ab, der Spezialismus blüht auf. Universell gebildete Menschen, wie es in neuerer Zeit noch Alexander von Humboldt war, werden immer seltener und verschwinden, während die Spezialisten sich vermehren, freilich auch vertiefen. Im allgemeinen fehlt den Zeitgenossen des ausgehenden 19. Jahrhunderts die universelle philosophische und geschichtliche Bildung und zugleich die natürliche Weite des Horizonts, die es ihnen ermöglicht, von allen Seiten Erfahrungen und Vorstellungen aufnehmen zu können, und so verfallen sie nur zu leicht in den Fehler, den ein grosser Gelehrter einmal einem kleinen zum Vorwurf machte, indem er sagte, dass dieser zwar ein Winkelchen des grossen Gebäudes der modernen Wissenschaft kenne, dieses Winkelchen aber für das ganze Gebäude halte. Die moderne Entwickelung zum Spezialismus ist für die Gesammtheit vielleicht vortheilhaft, sie führt die Menschheit rascher vorwärts, aber der einzelne leidet darunter.

Unter den heutigen Berufen erheischt vielleicht keiner so grosse Vielseitigkeit wie das Eisenbahnwesen. Von den Beamten des äusseren Dienstes wird mindestens verlangt, dass sie die Augen immer und überall offen halten. Der innere Dienst hat fast mit dem gesammten Staats- und Erwerbsleben zu rechnen. Ehedem musste der trassirende Ingenieur ein Universalgenie sein, um seine Aufgabe nach allen Richtungen hin zu erfüllen. Heutzutage wird die erforderliche Vielseitigkeit durch weitgehende Arbeitstheilung bethätigt. Ueberdies sind in Deutschland den Eisenbahndirektionen noch besondere Eisenbahnbeiräthe zur Seite gestellt worden und bei der Anlage neuer Bahnen greifen die unmittelbaren Interessenten oft ausschlaggebend ein. Wer aber dem Eisenbahnwesen mit Lust und Liebe angehört, wird bestrebt sein, sich nach jeder Richtung hin auszubilden, um in allen Fällen selbst urtheilen zu können, er wird bemüht sein, sich über seine juristischen oder technischen Studien hinaus die genügende Vielseitigkeit zu eigen zu machen, um alle Seiten des modernen Eisenbahnwesens zu erfassen, nicht nur die technische und kameralistische, sondern auch die wirthschaftliche, sozialpolitische, kulturelle, gesundheitliche und geschichtliche Seite. Das Streben nach möglichst universeller Bildung liegt dem Eisenbahnfachmann näher als den Angehörigen anderer Berufe, weil die Eisenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel überallhin unmittelbare Beziehungen angeknüpft hat.

Gerade unter den Rückwirkungen der modernen Verkehrsmittel haben sich die verschiedenen Gebiete des Wissens vermehrt und erweitert. In der neuen Welt sind Staaten entstanden und gross geworden, die früher unbekannt waren und heute auch für Deutschland unmittelbare Wichtigkeit besitzen. Afrika ist kein dunkler Welttheil mehr, man interessirt sich für die Goldfelder des Transvaalgebietes, das entlegene Alaska kommt in Aufnahme und von Kiautschou spricht heute in Deutschland jedes Kind. Erstaunlich erweitert hat sich nach allen Richtungen hin, namentlich in Bezug auf die angewandte Technik, das Gebiet der Naturwissenschaften seit der Entdeckung der Dampfkraft bis zu den elektrischen Akkumulatoren.

Niemand ist imstande, Fachmann auf allen diesen Gebieten zu sein, jedermann wird genöthigt, sich tagtäglich über das, was er nicht unmittelbar beherrscht, was ihm aber auch nicht ganz fern liegt, zu unterrichten. Und wer dabei praktisch zu Werke geht, weiss, dass er am raschesten Auskunft erhält in Werken, die lexikographisch angelegt oder wenigstens mit einem guten Sachregister versehen sind. Das Bedürfniss nach solchen Werken war denn auch ein so grosses, dass sie nach Zahl und Umfang ansehnlich zugenommen haben. Fast jeder Wissenszweig, ja, fast jeder Beruf verfügt heute über ein oder mehrere solcher Werke, manche Disziplinen, wie die Theologie, Staatswissenschaft, Volkswirthschaft, Pädagogik, Medizin, Naturwissenschaften, Physik, Chemie, Landwirthschaft, Baukunft, Musik usw. haben Spezialwörterbücher von vielen Bänden aufzuweisen. Bekannt ist auch Röll's treffliche Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens. Mit dem modernen Wissen selbst ist diese Litteratur stark nach der spezialisirenden Seite hin entwickelt worden. Auf der Höhe der Zeit erhalten hat sich aber trotz alledem nach wie vor dasjenige Werk, dass man wenigstens in früheren Zeiten gewohnt war, bei allen Fragen heranzuziehen, das Konversationslexikon. Der alte, wenig glückliche Name ist ihm geblieben von dem Buchhändler, der zuerst auf den Gedanken kam, ein solches Werk zu schaffen, „zur Unterstützung der Konversation“. Die beiden grossen

Konversationslexika, welche die deutsche Litteratur aufzuweisen hat, von Brockhaus und Meyer, sie sind in Wirklichkeit keine Konversationslexika mehr, sondern Encyklopädien des gesammten Wissens in zweckmässiger lexikographischer Anordnung und kurzer, prägnanter, abgemessener Darstellung, Kompendien der Ergebnisse aller Spezialwissenschaften, wissenschaftliche Auskunfteien, die alle Fragen beantworten mit Ausnahme derjenigen, die der Fachmann stellen könnte, aber nicht stellt, weil er sie eben selbst beantworten kann. Im Konversationslexikon unterrichtet man sich auf jenen Gebieten, wo man nicht zu Hause ist, in erster Reihe der sonst Gebildete, auch der Fachgelehrte, aber auch der minder Gebildete, und diesem Zweck dienen die beiden Konversationslexika vortrefflich. Wo die ertheilte Auskunft nicht genügt, da wird sie vervollständigt durch Hinweise auf die einschlägige Litteratur.

Kürzlich ist die neue Auflage von **Meyer's Konversationslexikon** vollendet worden. Das Werk bringt in 17 Bänden auf über 18100 Seiten Text mehr als 147000 Artikel und Verweisungen, 10500 Abbildungen, Karten und Pläne im Text und auf 1088 Tafeln, darunter 164 Farbendrucktafeln und 286 selbstständige Kartenbeilagen. Daraus lässt sich ungefähr auf seinen Inhalt schliessen. Beiläufig ist das Eisenbahnwesen auf über 50 Seiten mit 3 Tabellen und einer Karte behandelt worden Die Eintheilung, die Bedeutung, die Geschichte des Eisenbahnwesens, seine Entwickelung in den verschiedenen Ländern mit sehr genauen statistischen Angaben, sodann zahlreiche Einzelfragen, Eisenbahnabgaben, Eisenbahnabrechnungsstellen, Eisenbahnanleihen, Eisenbahnartels (eine in Russland verbreitete besondere Art von Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften für die Erledigung gewisser mit der Güterbeförderung zusammenhängender Arbeiten), Eisenbahnbau, Eisenbahnbeamte, Eisenbahnbeamtenvereine, Eisenbahnbehörden mit besonderer Berücksichtigung der deutschen Verwaltung, Eisenbahnberufskrankheiten, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnbetriebsmittel, Eisenbahnbetriebsreglement, Eisenbahnbetriebssicherheit, Eisenbahnclearinghaus, Eisenbahndelikte, Eisenbahnfahrgeschwindigkeit, Eisenbahnfahrkarten, Eisenbahnfrachtrecht, Eisenbahnfreikarten, Eisenbahngüterbestätterung, Eisenbahnhygieine, Eisenbahnkonzessionen, Eisenbahnkrisen, Eisenbahnlieferfristen, Eisenbahnpolitik, Eisenbahnrecht, Eisenbahnschulen, Eisenbahnsubventionen, Eisenbahnsysteme, Eisenbahntarife, Eisenbahnunfälle, Eisenbahnverbände, Eisenbahnverwaltung, Eisenbahnwagen usw. Noch eine ganze Reihe anderer Artikel bezieht sich auf die Eisenbahnen unmittelbar oder hängt irgendwie mit ihnen zusammen, so u. a. die Artikel über Stufenbahnen, Bergbahnen (mit verschiedenen Abbildungen, u. a. mit einer Höhentafel der verschiedenen Berg- und Gebirgsbahnen), Seilbahnen, Feldeisenbahnen, Strassenbahnen, Stadtbahnen (mit den Plänen der Stadtbahnen von Berlin, Wien und London), über Telegraphie, Tunnelbau, über den Panamakanal usw. usw. Ein grösserer Aufsatz behandelt die Steinkohle mit Karten über ihre Verbreitung auf der Erde. Dem Eisen sind zwanzig volle Seiten gewidmet und auf einer der dem Artikel Eisenbau beigegebenen Tafeln finden sich die hervorragendsten Eisenbauten abgebildet, die Brücke über den Nordostseekanal bei Grünenthal, die Brücke über den Forth in Schottland, die Empfangshalle des Hauptbahnhofs in Frankfurt a. M. usw.

Selbstverständlich fehlen nicht die Biographien hervorragender Eisenbahnfachmänner, der preussischen Minister von Maybach und Thielen u. A.

In dem neuesten der von Zeit zu Zeit erscheinenden Ergänzungsbände, die das Lexikon selbst auf der Höhe der Zeit erhalten, aber auch als kleine selbständige Encyklopädien über die neuesten Fortschritte der heutigen Kultur anzusehen sind, finden sich ausserdem noch neue Artikel über Eisenbahnabfertigungsvorschriften, Eisenbahnarbeiterbewegung, Eisenbahnarbeitszeit, Eisenbahnaufsicht, Eisenbahneinheit, Eisenbahngepäckabfertigung, Eisenbahnschienenverschiebung, Eisenbahntarifreform, Eisenbahntransportsteuer usw.

Bei der heutigen Annäherung der Völker und besonders der Städte sind für die Eisenbahninteressenten die beigefügten Stadtpläne von besonderem Werth. Solcher Pläne enthält Meyer's Konversationslexikon nicht weniger als 86, d. h. es orientirt mit unmittelbarer Anschaulichkeit über die wichtigsten Städte der heutigen Kulturwelt. Bekanntlich ist der Verleger von Meyer's Konversationslexikon, das Bibliographische Institut in Leipzig, gleichzeitig Unternehmer der Meyer'schen Reisebücher. Wer sie aus eigenem Gebrauch kennen gelernt hat, weiss sie zu schätzen.

Aber auch sonst ist die Topographie in Meyer's Konversationslexikon besonders sorgfältig behandelt worden. Dieses Werk ersetzt wenigstens für irgendwie nennenswerthe Ortschaften ein Ortslexikon und mit seinen 111 Land- und Geschichtskarten einen Atlas.

Im Leben des vielbeschäftigten Mannes kommt es nicht selten vor, dass er sich über eine Einzelheit oder ein ganzes Wissensgebiet rasch und kurz unterrichten will. Die Bibliothek versagt, da es sich in der Regel um ein ferner liegendes Gebiet handelt. Wer sich nun daran gewöhnt, bei jeder Gelegenheit, selbst da, wo er bereits eine ungefähre Kenntniss besitzt, das Konversationslexikon nachzuschlagen, wird in den meisten Fällen gründlicher als er dachte belehrt werden. Meyer's Konversationslexikon ist geradezu als eine kleine sorgfältig zusammengesetzte Bibliothek zu bezeichnen, wenigstens leistet es die Dienste einer solchen. Man findet darin nicht nur ausgiebigen Stoff zur Beurtheilung der grossen Zeitfragen auf dem Gebiet der Politik, Wissenschaft, Kunst und Technik, sondern auch Auskunft über zahllose Einzelheiten, die man gar nicht vermuthet. In ihrer Art vortrefflich sind u. a. die Aufsätze über Zeitungswesen, Spiritusfabrikation, Vereine, Sozialismus, Staatsschulden, Leuchtgasbereitung, Petroleum usw.

Nur durch eine wohlorganisirte Arbeitstheilung konnte eine Encyklopädie des gesammten Wissenswerthen, wie es Meyer's Konversationslexikon ist, zustande gebracht werden. Auch dieses Unternehmen zeigt, dass die Menschheit durch das Spezialisiren rascher vorwärts kommt. Aber mit der Fülle, die es bietet, und mit der Vielseitigkeit, die es besitzt, ist gerade Meyer's Konversationslexikon geeignet, unter Benutzung der Errungenschaften des Spezialismus dem einzelnen wiederzugeben, was er nur zu oft schmerzlich vermisst, die Universalität der Bildung.

Paul Dehn.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. Am 20. Juni d. J. wird die Theilstrecke Wernigerode-Schierke mit den Stationen:

Wernigerode (Personenbahnhof am Staatsbahnhof),
Wernigerode (Güterbahnhof),
Wernigerode (Westernthor, Personenverkehr),
Hasserode I (Kirchstrasse, Personenhaltepunkt),
Hasserode II (Frankenfeldergasse und Friedrichstrasse, Personenhaltepunkt),
Hasserode (Bahnhof, für Personen- und Güterverkehr),
Steinerne Renne (für Personenverkehr),
Drei Annen Hohne (für Personen- und Güterverkehr),
Schierke (für Personen- und Güterverkehr)

dem Verkehr übergeben.

Vom gleichen Tage ab kommt der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Gepäck, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Nordhausen, den 16. Juni 1898. (1510J)

Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit dem 10. August d. J. werden die Befugnisse der Station **Köln Eilgutabfertigung** auf die Abfertigung **der tarifmässig mit Personen- oder Eilgüterzügen zu befördernden Frachtgüter** ausgedehnt. Es kommen daher für derartige nach Köln bestimmte oder bei Köln Eilgutabfertigung aufgegebene Frachtgüter von dem genannten Tage ab die für Köln Eilgutabfertigung sich ergebenden Tarifsätze der betreffenden Frachtgutklasse zur Anwendung. Da für sie bisher die Tarifsätze von Köln-Gereon angewandt worden sind, treten infolge dessen grossentheils Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen indessen, und zwar im Verkehr mit Stationen in der Richtung von Kalscheuren, auch Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 29. Juni 1898. (1511)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts.

werden die Stationen Gundelfingen der bayerischen Staatsbahnen und Kaiserslautern Hauptbahnhof der pfälzischen Eisenbahnen in den Verband aufgenommen. Vom gleichen Tage ab wird die Station Itzehoe des Direktionsbezirks Altona mit den fehlenden Frachtsätzen für die Klassen 2 bis 10 ausgerüstet.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 23. Juni 1898. (1512)

Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge werden mit sofortiger Gültigkeit und zunächst bis zum 31. August l. J. in Ermangelung von geeigneten grossen Wagen andere Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr in folgendem Umfange gestellt:

1. zwischen den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbf., Frankfurt a/M. Hbf. und Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Mannheim Bad. Bahn;
2. zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn Bensheim und Darmstadt Hbf. einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz andererseits.

Darmstadt, den 21. Juni 1898. (1513)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Kilometerzeiger für die kgl. bayer. Staatseisenbahnen vom 1. April 1895. Am 30. Juni 1898 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der VIII. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 30 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, den 22. Juni 1898. (1514)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Expressgutverkehr auf den süddeutschen Bahnen. Die zum Abschnitt V der Verkehrsordnung „Beförderung von Expressgut" erlassenen allgemeinen Zusatzbestimmungen sind in dem „Tarif für die Beförderung von Expressgut Theil I" zusammengestellt und treten, soweit im Tarif nicht ein anderer Termin vermerkt ist, auf 1. Juli 1898 in Kraft.

Dieser Tarif findet Anwendung im Binnen- und direkten Verkehr der

1. badischen Staatsbahnen,
2. Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen,
3. Main-Neckar-Eisenbahn einschl. der gr. hessischen Nebenbahnen,
4. pfälzischen Eisenbahnen,
5. württembergischen Staatsbahnen,
6. badischen Lokal- und Nebenbahnen im Privatbetrieb (ausgenommen die Lokalbahnen Spöck-Karlsruhe-Durmersheim und Rhein-Dinglingen-Lahr-Seelbach),
7. hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb,

ferner im direkten Verkehr der genannten Bahnen mit

8. den kgl. preuss. u. gr. hessischen Staatsbahnen, Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz (vormalige hessische Ludwigsbahn).

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Exemplare des Tarifs können zum Preis von 10 ₰ durch Vermittelung der Gepäckabfertigungsstellen der betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, 22. Juni 1898. (1515)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Zu Theil II Heft A (Gemeinschaftliches Heft) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen des Titelblattes, des Geltungsbereiches, des Vorwortes und des Kilometerzeigers, ferner Aenderungen der Besonderen Bestimmungen und von Stationsnamen.

München, den 18. Juni 1898. (1516)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt zu Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897 Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält: Aenderung des Titelblattes, Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und der Aufnahmetarife, ferner Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1898.

München, den 18. Juni 1898. (1517)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Zu Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 (Holzverkehr) gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ergänzung des Titelblattes sowie Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsätze für Holz und Borke auch Frachtsätze für den Holzverkehr zwischen Stationen der k. b. Staatseisenbahnen und der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August l. J.

München, den 18. Juni 1898. (1518)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangt für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut, von Borstenvieh, Hornvieh und Pferden als Frachtgut, ferner für die Beförderung der Thierbegleiter im Verkehre zwischen Stationen der k. ung. Staatseisenbahnen, der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien) einerseits und Stationen der k. b. Staatseisenbahnen anderseits ein Ausnahmetarif zur Einführung.

München, den 18. Juni 1898. (1519)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. September 1896. Die Tarifbestimmung über die Frachtberechnung für lebendes Geflügel in Wagenladungen unter I A. b Seite 4 des Tarifs wird sammt der mit Wirkung vom 15. Februar 1898 veröffentlichten Ergänzung derselben mit 15. August 1898 aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Bei Beförderung von lebendem Geflügel in Wagenladungen erfolgt die Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte des in einem Wagen verladenen Geflügels, mindestens jedoch für 2000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Hierbei haben die in den Tariftabellen (Seite 7—37) für 100 kg bezifferten Eilgutsätze Anwendung zu finden. Die gleiche Frachtberechnung hat auch bei Aufgabe des Geflügels in Wagen mit abhebbaren Steigen (Behältern) oder in losem Zustande einzutreten."

München, den 22. Juni 1898. (1520)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Berlin und Stettin-westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Juli 1898 wird zum Tarif für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr der Nachtrag XIV herausgegeben. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die Stationen Ahrensfelde, Blumberg, Seefeld und Werneuchen des Direktionsbezirks Berlin, Mönchhagen und Sassnitz-Hafen des Direktionsbezirks Stettin, Caternberg des Direktionsbezirks Essen und Köln-Hafen des Direktionsbezirks Köln, Ausnahmefrachtsätze für die Station Köln-Hafen, sowie Berichtigungen von Frachtsätzen. Soweit durch die letztern Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August 1898 in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 22. Juni 1898. (1521)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Privatbahn-Staatsbahn-Thiertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 ab werden die Stationen der Strecke Muskau-Teuplitz der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, soweit in den entsprechenden Gütertarifen Entfernungen vorgesehen sind, in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1898. (1522)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg. Mit Geltung vom 1. Juli d. J. wird die Station Berlin-Centralmarkthalle in den obenbezeichneten Güterverkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 22. Juni 1898. (1523)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Neubrandenburg (Gemeinschaftsstation der preussischen Staatsbahn und der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn) in den Ausnahmetarif 6c für Steinkohlen und Braunkohlen usw. als Empfangsstation aufgenommen.

Die im vorgenannten Ausnahmetarife im Verkehr mit Neubrandenburg besonders aufgeführten Frachtsätze treten vom genannten Zeitpunkte ab ausser Kraft.

Hannover, den 23. Juni 1898. (1524)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-westösterreichisch ungarischer Seehafenverband. Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1898 werden in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Baumwolle, rohe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollengarn und von Twisten die Vorarlberger und Tiroler Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen einbezogen. Die betreffenden Stationsverbindungen und Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Altona, den 27. Juni 1898. (1525)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die Station Wilkau in den Ausnahmetarif für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 25. Juni 1898. (1526)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1898 tritt an Stelle des Ausnahmetarifs 6 a für Braunkohlenbrikets, gültig bei gleichzeitiger Aufliefe-rung von mindestens 20 000 kg von einem Absender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein neuer Ausnahmetarif.

Derselbe enthält zum Theil Ermässigungen, ferner ist die Station Hermania des Direktionsbezirks Stettin als Versandstation aufgenommen worden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 24. Juni 1898. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif. Am 1. Juli 1898 treten Nachtrag 2 zu Heft 1, Nachtrag 2 zu Heft 2 und Nachtrag 2 zu Heft 3 in Kraft. Dieselben enthalten ausser mehreren bereits früher bekannt gemachten Ergänzungen und Aenderungen: Aufnahme der Station Heiligenhafen, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 2 Rohstofftarif, Nr. 9 Eisen und Stahl etc., Nr. 9 b Schiffsbaueisen, Seehafenausnahmetarif C Getreide etc., den neuen Seehafenausnahmetarif T Holzstoff etc., sowie einzelne sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die im Haupttarif und Nachtrag 1 vorgesehenen Sätze des Ausnahmetarifs 9 (Eisen und Stahl etc.) für Stieringen-Wendel kommen infolge Schliessung des in Frage kommenden Eisenwerks daselbst am 1. September 1898 in Wegfall.

Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen, auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 25. Juni 1898. (1528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preussisch-bayerischer Verkehr, Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897. Am 1. Juli d. J. wird die Station Neustettin (Direktionsbezirk Danzig) für die Abfertigung von Grossvieh (ausschliesslich Pferden) und Kleinvieh in Wagenladungen, letzteres auch in mehrbödigen Wagen, in den direkten Verkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 24. Juni 1898. (1529)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-sächsicher Verband. Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangt am 1. Juli d. J. der Nachtrag XII zur Einführung. Derselbe enthält verschiedene theils früher schon veröffentlichte Aenderungen des Kilometerzeigers, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages zu erlangen sind.

Erfurt, den 24. Juni 1898. (1530)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Gebührentarif für die Benutzung der staatlichen Güterumschlagstelle in Maltsch Hafen. Am 1. Juli d. J. tritt für die Benutzung der staatlichen Güterumschlagsstelle in Maltsch Hafen ein Gebührentarif in Kraft, welcher zum Preise von 10 ₰ bei den Stationskassen in Breslau und Maltsch verkäuflich ist.

Breslau, im Juni 1898. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Güterverkehr mit Galizien. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1898 kommen für Mineralwassersendungen folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Bad Kissingen	
	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
	5 000 kg	10 000 kg
	pro Frachtbrief und Wagen	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.		
Krakau	460	412
Oswiecim	429	387
Podgórze-Bonarka . .	460	412
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen.		
Lemberg	633	577
Podgórze-Bonarka . .	460	412
Podgórze-Plaszów . .	460	412
Tarnów	509	459

München, den 18. Juni 1898. (1532)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Russisch-ostpreussischer Getreideverkehr über Grajewo. Die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide etc. von den Stationen der Moskau-Kiew-Woronesch Bahn Browary, Bobrik, Bobrowitzi, Kiew Pristan am rechten Dneprufer und Kiew Pristan am linken Dneprufer nach Königsberg und Pillau, sowie von den Stationen Browary, Bobrik und Bobrowitzi nach Memel (Seite 18/19 bezw. 51 des Ausnahmetarifs 7 für Getreide) werden vom 1./18. August d. J. für 750 Pud um 7 bis 12 Kop. und für 100 kg um 0,06 bis 0,10 Kop. erhöht.

Ferner treten mit Gültigkeit von sogleich für die Beförderung von Getreide etc. von den Stationen Kiew Pristan am rechten Dneprufer und Kiew Pristan am linken Dneprufer über Kiew-Grajewo nach Memel und von den Stationen Radsiwillow tr. und Gainowka der Südwestbahnen nach Pillau neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft. Die neuen Frachtsätze sind auf den genannten deutschen Stationen zu erfahren.

Direktion (1533HV)
der ostpreussischen Südbahn.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr. Am 1. Juli d. J. tritt für die Beförderung von Flachs und Hanf usw. im Verkehr von Russland nach Belgien und Frankreich ein **neuer Ausnahmetarif** in Kraft, durch welchen derjenige vom 13. April 1893 aufgehoben wird. Der neue Ausnahmetarif enthält verschiedene Aenderungen für die Strecken ab Schnittpunkt östlich (die russischen Strecken) sowie die Strecken der französischen Nordbahn.

Abdrücke des Tarifs können von der diesseitigen Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Köln, den 29. Juni 1898. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-mährisch-österreich.-schlesischer Kohlenverkehr. Die im vorbezeichneten Tarife nach der Station Bransdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Frachtsätze werden vom 1. Juli d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1898 um 2 Heller für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 22. Juni 1898. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarifheft C 5 vom 10. Juni 1895 in Kraft. Derselbe enthält: Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Cassel und den Stationen der Lüttich-Maestrichter Bahn, Uebergang der auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der grossen belgischen Centralbahn in die Verwaltung und den Betrieb der niederländischen Staatsbahn, Aenderung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel usw.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 24. Juni 1898. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verband. Die Bestimmung, nach welcher im Verkehre mit den Stationen Bensheim, Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn, Saargemünd Pf. B., Scheidt b. St. Ingb. der pfälzischen Bahn für Sendungen von Gegenständen von mehr als 10,5 m Länge in Ermangelung von SS- oder HH-Wagen — zunächst bis zum 31. August d. J. — Sl- oder O-Wagen unter Beistellung eines Schutzwagens ohne Erhebung der tarifmässigen Schutzwagengebühr gestellt werden, findet mit sofortiger Gültigkeit auch im Verkehre mit der Station Mannheim B. B. der badischen Staatsbahn Anwendung.

Hannover, den 25. Juni 1898. (1537)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Gebührenberechnung für den Güterübergang von oder nach der Lokalbahn St. Pölten-Kirch-

berg a. d. Pielach-Mank. Anlässlich der anfangs Juli 1898 erfolgenden Betriebseröffnung der Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank erfährt der Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 auf Seite 156 sub X (Besondere Bestimmungen für gewisse Stationen) eine Ergänzung, indem zwischen Saaz und Salzburg einzuschalten ist:

St. Pölten.

Der Uebergang der Güter zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und Stationen der schmalspurigen Lokalbahn St. Pölten-Kirchberg a. d. Pielach-Mank erfolgt in der Umladestelle St. Pölten-Lokalbahn.

Hierbei gelangen zur Einhebung:

a) für Sendungen in der Richtung nach oder von St. Pölten transit die von resp. nach St. Pölten bestehenden normalen oder ermässigten Frachtsätze unter Zuschlag von:

	Heller pro 100 kg
1. für Eilgüter, sowie für Frachtgüter bei Aufgabe unter 5000 kg pro Wagen	2
2. für Frachtgüter bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen . .	1

b) für Sendungen nach oder von Wilhelmsburg loco die Frachtsätze der Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes A für 10 km und

c) für Sendungen nach oder von Wilhelmsburg transit jene Frachtgebühren, welche sich aus der Entfernung von oder nach Wilhelmsburg unter Zuschlag von 10 km auf Grund der Gebührenberechnungstabelle des Abschnittes A ergeben.

Diese Ergänzung wird auch mit dem nächsten Tarifnachtrage durchgeführt werden.

Wien, am 25. Juni 1898. (1538)

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. tritt auf der Liegnitz-Rawitscher Bahn für Zuckerrüben und Schnitzel zwischen Kobylin und Goerchen ein Ausnahmetarif in Höhe von 0,12 ℳ pro 100 kg in Kraft. (1539)

Die Direktion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Englisch - niederländisch - schweizerischer Verkehr. Für den Personenverkehr von England und den Niederlanden nach der Schweiz über Köln und umgekehrt erscheint am 15. Juli d. J. ein neuer Tarif, über welchen wir Auskunft ertheilen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Mainz, den 23. Juni 1898. (1540)

Königlich preussische u. grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von:

4 einfachen Kreuzungsweichen 1 : 10 mit je einem Weichenständer und zugehörigem Gestänge,

12 einfachen Kreuzungsstücken 1 : 10 und 8 Doppelkreuzungsstücken 1 : 10

ist zu vergeben.

Die Zeichnungen und Bedingungen für diese Lieferung können gegen postfreie Einsendung von 2 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Weichen und Kreuzungsstücken“ versehen portofrei bis spätestens 9. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr mit Angabe des kurz zu bemessenden Liefertermins an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 22. Juni 1898. (1541)

Die Direktion.

---

6. Offene Stellen.

Zum sofortigen Eintritt wird ein Beamter gesucht, welcher in der Kalkulatur und Verkehrskontrole ausgebildet ist.

Meldungen mit Zeugnissen und Gehaltsansprüchen an (1542)

Direktion der Brölthalbahn in Hennef (Sieg).

Kreis Altenaer Schmalspurbahn. Büreauassistent für das Büreau der Direktion gesucht. Kenntniss des Registratur- und Kassenwesens sowie selbständiges Arbeiten Erforderniss. Eintritt sofort. Meldungen unter Angabe der Gehaltsansprüche an die Direktion in Altena i/Westfalen. (1543)

Anzeigen.

Dampfdruck- und Luftdruck-Sandstreuer
für Lokomotiven, Patent Lentz.

Gegenwärtig die einfachsten, wohlfeilsten und am zuverlässigsten arbeitenden Lokomotiv-Sandstreuer zur Erhöhung der Zugkraft. Beste Referenzen. Zu beziehen von Civil-Ingenieur **G. Lentz** in Düsseldorf.

Für das Studium eines Bahnprojekts
im überseeischen Auslande und evtl. sich daran anschliessende Vorarbeiten und Bau wird ein
Bau-Unternehmer oder Bahnbau-Ingenieur
mit entsprechenden Erfahrungen auf vorerst 5 Monate **gesucht.** Anerbieten mit Referenzen erbeten sub **J. G. 5554** an **Rudolf Mosse, Berlin S.W.**

Aktiengesellschaft für Glasindustrie
vorm. Friedr. Siemens
DRESDEN
Fabrikation von Flaschen, Flaschenverschlüssen, Ballons, Bogenlampenglocken, Hartglas, Drahtglas, Glasguss und Stanzglas (Glasbuchstaben)
empfiehlt als neuesten hochwichtigen Artikel für Eisenbahnen
Signal-Scheiben aus Drahtglas D. R. G. M. 70845
Kein Herausfallen des Glases möglich, daher Störungen der Signale ausgeschlossen

Plombenzangen
mit auswechselbarem Datum.

M. Seebold, Fabrikant, Berlin S 14
Kommandantenstr. 63/64.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Oberfinanzrath a. D. Ledig, Berlin W., Kurfürstendamm 14/15.
Redaktion u. Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259605